

Edmund Piór

Historia Stoczni im. „Komuny Paryskiej” i Stoczni Gdynia S.A.

Od początku jej istnienia, czyli od 1922, do jej zlikwidowania, czyli do roku 2009.

Edmund Piór

Historia Stoczni im. „Komuny Paryskiej” i Stoczni Gdynia S.A.

**Od początku jej istnienia, czyli od 1922, do jej zlikwidowania,
czyli do roku 2009.**

Opowieść o faktach, zdarzeniach i ludziach

Publikacja powstała w ramach Jubileuszu - 100 lat Stoczni Gdynia.
Jubileusz został zorganizowany przez Fundację Pomorska Inicjatywa Historyczna wspólnie z Fundacją Wizja Rozwoju oraz Klubem Kierownika przy Stoczni Gdynia S.A. oraz objęty Patronatem Prezydenta M. Gdynia i Komendanta Głównego OHP Małgorzaty Zwiercan.

Skład: Artur Waszkielewicz
Okładka: Jerzy Kanikuła

Wydawca



**Fundacja
Pomorska Inicjatywa Historyczna**

<http://www.fundacja-pih.pl>

Patronat



**PREZYDENT
MIASTA
GDYNI**



**Komendant Główny OHP
Małgorzata Zwiercan**

Partnerem Jubileuszu jest Totalizator Sportowy sp. z o.o. oraz Komendant Główny OHP Małgorzata Zwiercan



ISBN 978-83-62631-26-1

© Fundacja Pomorska Inicjatywa Historyczna
Gdynia 2022



PREZYDENT
MIASTA
GDYNI

PATRONAT HONOROWY

nad wydarzeniem
Stulecie Stoczni Gdynia
organizowanym
przez
Fundację Pomorska Inicjatywa Historyczna
w dniu 3 listopada 2022 r.



WOJCIECH SZCZUREK

Gdynia, dnia 12 września 2022 roku

Spis treści

Wstęp	10
Początki Stoczni	13
Okres okupacji Gdyni i na tym tle część historii Stoczni	25
Stocznia po zakończeniu działań wojennych	30
Budowa pierwszego pełnomorskiego statku w Gdyni	34
Zasady pracy pochylni bocznej, zwanej też pochylnią zrzutową	38
Pierwszy program rozbudowy stoczni	43
Służba Ruchu Stoczni (TR)	52
Wydział Gospodarki Narzędziowej (TG)	56
Klub płetwonurków „MEDUZA”	60
Drugi Program rozbudowy stoczni o nowy suchy dok nr 2	65
Półkownikowa metoda budowy statku – stykowanie na wodzie	69
Pierwsza seria statków dla rynku zachodniego B-523	71
Gdynia buduje najnowocześniejsze statki rybackie na świecie	75
Początek „ery” dużych statków – 55.000 DWT	76
Druga metoda półkownikowej budowy statku z łączeniem w doku	77
Wydarzenia GRUDNIOWE 1970 w Stoczni	80
Początek „ery” stutysięczników – 105.000 DWT	86
Pierwszy samochodowiec m/s „AIDA” z Gdyni	90
Stocznia wspomaga odbudowę Zamku Królewskiego w Warszawie	94
Biuro Przygotowania Produkcji Kadłubów (PKT)	95
Początek automatyzacji prac kadłubowych – CSP na K-2	99
Drugi suchy dok gotowy wraz z suwnicą bramową 900 T	101
Pierwszy gazowiec typu LPG z serii B-550	103
Klub Kierownika Stoczni im. „Komuny Paryskiej” w Gdyni przemianowanej później na Stocznę Gdynia S.A. ..	109
Montaż kadłubów na pochylni bocznej i w dokach	114
Statki Ro-Ro III generacji B-484	120
Wydział W-4	125
Współpraca z serwisami.....	126
Tymi ludźmi na przestrzeni od 1945 roku kierowali kierownicy i ich zastępcy wg następującej kolejności	128
30 lipiec 1980 OLIMPIADA w Moskwie	130
Wydarzenia sierpniowe 1980 roku	133
Strajk w Stoczni Gdyńskiej w sierpniu 1980 roku. Część 2: przebieg strajku.....	138
Procesy szkolenia zawodowego w Stoczni	140
Stan wojenny w Stoczni	144
Po stanie wojennym	148
Początki wspomagania komputerowego w technicznym przygotowaniu produkcji stoczni	152
Kod Wydziałowego zadania Rzeczowego	154
Informatyka w Stoczni im. „Komuny Paryskiej” i w Stoczni Gdynia S.A.	156
Biuro Projektowo – Konstrukcyjne Stoczni	159
Generalni/Główni Projektanci/Konstruktorzy i statki, które projektowali i których budowę nadzorowali.	162
Książka Uwag do Konstrukcji „KUK”	167
Standard Budowy Statku „SBS”	173
Stocznia buduje most na Wiśle pod Zakroczymem	181
Stocznia Gdynia S.A. jednoosobowa Spółka z udziałem Skarbu Państwa	186
Zakończenie działalności stoczni pod nazwą im. „KOMUNY PARYSKIEJ”	187
Stocznia w Gdyni prekursorem zbiornikowców z podwójnym poszyciem	191
Największy statek zbudowany w basenie Morza Bałtyckiego.....	192
Montaż silników głównych w całość przed wstawieniem w kadłub.....	193

Pierwsze „podejście” do wielkomodułowej budowy kadłubów	197
Początek „ery” kontenerowców	199
Nowe Inwestycje w techniki cięcia plazmą.....	201
Nowa Inwestycja w nowoczesny ciąg do czyszczenia i malowania sekcji okrętowych.....	201
Uzyskanie Certyfikatu Jakości zgodnego z Normą ISO 9001 drogą na wyższy poziom zarządzania.....	203
Organizacja technologii w Stoczni im. „Komuny Paryskiej” w Gdyni i w Stoczni Gdynia S.A.	205
Spis Głównych Technologów Budowy Stoczni im. „Komuny Paryskiej” i Stoczni Gdynia S.A. od roku 1952 do roku 2008 ...	210
Biuro Jakości.....	214
Biuro Handlowe EZ	219
Statki wyróżnione przez THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA) jako STATKI ROKU (SIGNIFICANT SHIP of the YEAR).....	224
„Era” samochodowców z serii 8168.....	232
Wielkomodułowa Budowa samochodowców w Stoczni Gdynia S.A.	233
Próby morskie.....	245
Realizacja Prób w morzu.....	247
Katastrofa w stoczni	253
Kolejne gazowce do transportu gazu skroplonego seria 8185	256
Nowa suwnica o unosie 1.000 ton w stoczni	265
Stoczniovcy żegnają wielkiego przyjaciela Stoczni Gdynia S.A. stocznioowego konsultanta naukowego.....	268
Pierwsza Dama RP p. Jolanta Kwaśniewska chrzci statek w Gdyni	270
W Unii Europejskiej	273
Ostatnie święto – Dzień Stoczniovcy	306
Głos Stoczniovcy – gwóździ do trumny stoczni	314
Koniec istnienia stoczni	322
Ludzie zawsze są najważniejsi.....	323
Organizacja Sztabu Budowy statków w Stoczni.	325
Kierownicy Biur Budów; Starsi Budowniczy; Budowniczy koordynujący i kierujący budową statków w latach 1952 do 2008.....	328
Matki chrzestne statków zbudowanych w Gdyni.....	332
Jeszcze o kobietach ze stoczni.....	334
Przedostatnie słowo.....	336
Czy to może być EPILOG?	338
Podziękowania	340
O Autorze:	340
Dodatki	342
DYREKTORZY I PREZESI STOCZNI W GDYNI W LATACH 1922 – 2009	346
... parę słów dla tych, którzy doczytali do końca.....	347
Lista ważniejszych dokonań Fundacji Pomorska Inicjatywa Historyczna	349

Wstęp

Drogi czytelniku! Myślę, że nie tylko ja, ale i większość z nas zastanawia się nad tym, czym w istocie jest historia...tak! Ta historia, którą sami doświadczamy na co dzień, nie zdając sobie sprawy, że w niej uczestniczymy...Ba! Tworzymy ją sami.

Zatem, kiedy przyszło mi podjąć się zadania napisania historii stoczni, w której (jak większość z nas) spędziłem kawał własnego (1967 do 2003 roku) życia. Zacząłem się zastanawiać, czy jest jakaś uniwersalna treść historii, dotyczącej firmy, w której przepracowałem taki szmat czasu? Czy mój „ogład” tego co widziałem, odpowiada dokładnie temu, co widział i przeżywał każdy z nas? Czy te same fakty, zdarzenia i sytuacje mogą być tak samo odbierane, interpretowane i widziane? Znamy przecież sytuacje w rodzinie, kiedy wywiąże się dyskusja o nas samych, o naszych rodzinach, to określone sytuacje są interpretowane prawie zawsze różnie... To samo dotyczy dyskusji o zdarzeniach, które zasłyszeliśmy lub które przeczytaliśmy... one są zawsze indywidualizowane i w większości przypadków różnie odbierane i inaczej interpretowane. Tedy, drogi czytelniku, zrozumiesz z jakim tematem przyszło mi się zmierzyć. Dlatego też bardzo proszę o pewną wyrozumiałość względem tego, co zawiera ten opis. Mam szczerą nadzieję, iż znajdą się tym opisie informacje i treści, które przedstawiają nasz wspólny dorobek. Dorobek, w który większość z nas angażowała się czy to z przyczyn czysto zarobkowych, czy też w oparciu o podkład emocjonalny, by oddać część siebie w funkcjonowanie stoczni na tyle, na ile pozwalało zajmowane stanowisko, czy też wykonywana praca.

Dzisiaj z całą pewnością można stwierdzić, że każdy pracownik stoczni ma w jej funkcjonowaniu swój własny, niepowtarzalny wkład. Dlatego też z taką dumą podkreślamy „BYŁEM STOCZNIOWCEM”. Te dwa słowa zawsze podkreślały przywiązanie do firmy, do kolegów i koleżanek z pracy, większość których serdecznie z uśmiechem witaliśmy każdego ranka udając się do pracy, czy też wychodząc ze stoczni... Duma była uzasadniona szczególnie wtedy, gdy otrzymywaliśmy informacje, które to miejsce w ŚWIECIE zajmowała nasza stocznia w rankingu stoczni na świecie. Dumni byliśmy również wtedy, gdy oddawaliśmy różnym armatorom, statki o szczególnym stopniu trudności, lub też takie, które były „kamieniami węgielnymi” w technicznym rozwoju Stoczni.

Pisząc tą historię pamiętam, iż historię tworzą zawsze zdarzenia, daty i ludzie. Stąd też wszędzie tam, gdzie za ważnymi faktami, zdarzeniami stali ludzie, wspominam ich takimi, jakimi byli w owym czasie. Wielu z nich niestety nie ma między nami... Ale Jak powiedział p. Churchill „nie umiera ten, kto trwa w pamięci żywych”. Tedy wspominajmy ich jak najczęściej....

Zanim przejdę do samej historii Stoczni muszę wspomnieć osobę, dzięki której wiemy, kiedy to stocznia została zarejestrowana w Biurze Notarialnym w Wejherowie – jedynym miastem w północnej Polsce, z odpowiednim urzędem, mającym w owym czasie uprawnienia do zarejestrowania takiego podmiotu gospodarczego jakim była Stocznia. Tym niestrudżonym poszukiwaczem prawdy był mgr Tomasz Czayka (niestety, już nie żyjący) pracownik naszej Stoczni. P. Tomasz z wykształcenia był muzealnikiem. Zatem, gdy odnalazł Akt Notarialny w Archiwach, postanowił zebrać podstawowe informacje o stoczni i zapisać te wydarzenia z życia stoczni w formie „Kalendarium”.

To właśnie z książki autorstwa p. Tomasza Czayki pt. „Stocznia w Gdyni Stocznia im. „Komuny Paryskiej 1922/1990.” rozpocząłem pisanie historii Stoczni w Gdyni. Uznałem także, iż forma „kalendarium” jaka została przyjęta jako kanwa czasu jest optymalna, gdyż znacznie łatwiej można odnieść się do konkretnych wydarzeń w czasie i przestrzeni, niż odnajdywanie konkretnych zdarzeń w tekście mającym charakter opisowy pisany tekstem ciągłym.

- Następnymi materiałami, z których zaczerpnąłem stosowną wiedzę o zdarzeniach to:
- Archiwum brytyjskiego Ministerstwa Wojny – Zdjęcie terenów stoczni w ramach zwiadu lotniczego
 - „Stocznia Gdynia 75 Lat” autorów: Henryk Spigarski; Mirosław Piotrowski; Andrzej Stuziński i Marian Henzler.
 - „85 lat – 1922 – 2007 Stocznia Gdynia – Tradycja – Nowoczesność – Jakość” autorów Janusza Wikowskiego i Mirosława Piotrowskiego. Wydanie 2007 rok
 - „Stocznia im. „Komuny Paryskiej” w Gdyni umieszczona w Internecie autorstwa Krzysztofa Filipa
 - „Historia Stoczni Gdynia S.A”. (Domena Publiczna)
 - Stocznia Gdynia S.A. Raporty Roczne
 - Materiały Prasowe (Domena Publiczna):
 - Matki Chrzestne Statków Wyd. Marpress Gdańsk 2015
 - Migawki z wydz. W-4 pod redakcją mgr inż. Leszka Piątkowskiego
 - Wiadomości Stoczniove (dwutygodnik Stoczni Gdańskiej S.A. i Stoczni Gdynia S.A.
 - Opinia niezależnego biegłego rewidenta za rok obrotowy od 1.01 do 31.12.2002
 - Dziennik Bałtycki z 4.11. 2002 „Stocznia traci oddech” artykuł Jacka Sieńskiego
 - Dziennik Bałtycki 5.02.2003
 - Dziennik Bałtycki 6.02.2003
 - Dziennik Bałtycki 7.03.2003
 - Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Stoczni Gdynia S.A.
 - Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Stoczni Gdynia S. A.
 - Rzeczpospolita 2.11.2004
 - Gdyńsko–Gdański Przemysł Okrętowy – spojrzenie z dystansu mgr inż. Stanisław Woycichowski
 - Tygodnik Powszechny nr 37 z 14. 09. 2008 Trzeci Koniec Kolebki
 - Projekt ZZ „Stoczniovec” Grupa Stoczni Gdynia – „Prawdziwy Pakiet Socjalny” Gdynia październik 2008 r.
 - Gazeta Wyborcza 7-8 03. 2009 – „Grupa Pościgowa”
 - Magazyn Wyborczej z dnia 23.09. 2009 r artykuł „Stocznia Gdynia w opracowaniu p. Marka Twardowskiego”;
 - Wspomnienia prof. Aleksandra Rylke – dom. Publiczna
 - Materiały IPN (Domena Publiczna) dot. Pochodu z ciałem noszonych na drzwiach od ul. Czerwonych Kosynierów do Prezydium Miejskiej Rady Narodowej (zeznanie złożone w IPN przez uczestniczkę pochodu od początku pochodu, do jego końca)
 - Materiały tworzone przez wewnętrzne służby Stoczni (rzecznicy prasowi, Biuro Handlowe i inne upoważnione osoby tworzące opracowania) na potrzeby własne Stoczni, zarówno te, które były sporządzane na użytek wewnętrzny stoczni, jak i te, które przekazano do domeny publicznej.
 - Raport Najwyższej Izby Kontroli (NIK) rok 2005 – 2007
 - Przeżycia własne, obserwacje i opowieści przyjaciół i koleżeństwa ze Stoczni z lat 1967 – 2003 do 15. 08. 2003, kiedy to zakończyłem swą pracę w Stoczni i przeszedłem na emeryturę

- Organizacja Strajku w Stoczni Gdyńskiej w Sierpniu 1980 roku – INTERIA – autor Włodzimierz Domopolski.
 - 100-lecie Przemysłu Okrętowego w Gdyni Infrastruktura Techniczna i społeczna Stoczni Gdyńskiej (stocznia w Gdyni, Towarzystwo z Ograniczoną Poręką; Stocznia Nauta; Stocznia Gdyńska S.A.; Stocznia im. „Komuny Paryskiej”; Stocznia Gdynia S.A.) autorstwa inż. Zbigniewa Nowaka sierpień 2022.
 - Tadeusz Wenda – zapiski w muzeum Miasta Gdynia – domena publiczna
- Odnaleziony z niełatwym trudem Akt Notarialny zapisany w Wejherowie w obecnej transkrypcji poniżej przedstawiam w wersji, którą p. Tomasz Czayka zaprezentował w swojej książce:

Zapisano do rej.not. pod nr 697 na rok 1922.

Działo się w Wejherowie dnia 3 listopada 1922 r.
Przed niżej podpisanym w Wejherowie zamieszkałym notariuszem na obwód sądu apelacyjnego w Toruniu
Janem Neumannem

stawili się osobiście znani i do działań prawnych zdolni:
1. ks. Kamil KANTAK z Gdańska, Brotbankengasse 14,
2. inż. Janusz KOSSUTH z Gdyni,
3. konsul Witold KUKOWSKI z Kołibek powiat Wejherowo,
4. prokurent Bolesław LEPPERT z Sopot, Haffnerstrasse 2,
5. kapitan marynarki Stefan SCHMIDT z Gdańska, Neugarten 27,
6. inż. Rajmund STODOLSKI z Gdyni,
7. dyrektor banku dr Michał SZUCA z Gdańska, Langemark 18.

Stawający wnoszą o poświadczenie umowy spółecznej, przyczem stawający pod liczbą piątą oświadczają, że dzisiejszy kontrakt zawiera dla siebie i równocześnie dla dyrektora banku Jana KANIEWSKIEGO z Gdańska i to dla dyrektora Jana Kaniewskiego osobiście i jako zawiadowcy firmy: Żegluga Przybrzeżna Towarzystwo z ograniczoną poręką w Gdyni.

Stawający pod liczbą szóstą oświadczają, że dzisiejszy kontrakt zawiera dla siebie osobiście i równocześnie jako zawiadowca firmy: Żegluga Przybrzeżna Towarzystwo z ograniczoną poręką w Gdyni.

§ 1
Stawający oświadczają:
Stawający pod liczbą 1 do 7 osobiście, równocześnie pan Jan Kaniewski dyrektor banku Handlowego w Gdańsku Langermarkt 7 zastąpiony przez zawiadowców inż. Rajmunda Stodolskiego z Gdyni, stawającego pod liczbą szóstą i pana Kaniewskiego z Gdańska zastąpionego dzisiaj przez kapitana marynarki Stefana Schmidta z Gdańska, stawającego pod liczbą piątą zawiązują na podstawie niniejszej umowy Towarzystwo z ograniczoną poręką z siedzibą w Gdyni pod nazwą: "STOCZNIA W GDYNI TOWARZYSTWO Z OGRANICZONĄ PORĘKĄ"

Wyjątek od niniejszego prawa przysługuje współnikowi Rajmundowi Stodolskiemu i Januszowi Kossuthowi, którzy swemi udziałami mogą dysponować dowolnie bez potrzeby uzyskiwania pozwolenia na to ze strony pozostałych współników. Ogranicza się jednak ilość wprowadzonych przez nich nowych współników a mianowicie dla pana Stodolskiego czterech i dla pana Kossutha jednego. O dokonanej sprzedaży całości lub części swego udziału panowie Stodolski i Kossuth obowiązani są jednocześnie z sprzedażą zawiadomić o niej zarząd Towarzystwa.

§ 7
Zarząd Towarzystwa sprawują zawiadowcy w liczbie dwie do trzech osób tytułem dyrektorów i rada w liczbie trzech do pięciu osób.

Na zawiadowców Towarzystwa mianuje się inż. Rajmunda Stodolskiego z Gdyni i inż. Janusza Kossutha z Gdyni. Na członków rady nadzorczej mianuje się konsula Witolda Kukowskiego z Kołibek, dyrektora banku Jana Kaniewskiego z Gdańska i dyrektora dr Michała Szucę z Gdańska z tem, że do wszystkich Towarzystwo obowiązujących oświadczeń wymagalne są dwa podpisy zawiadowców albo jednego zawiadowcy i jednego prokurenta albo dwóch prokurentów. Do ważności uchwał rady nadzorczej są potrzebne przy trzech członkach dwa głosy i przy większej ilości członków trzy głosy. Stosunek zawiadowców do rady ujęty będzie w specjalną instrukcję wypracowaną przez radę i zawiadowców na wspólnym posiedzeniu.

§ 8
Do rozwiązania Towarzystwa są potrzebne dwie trzecie głosów przy obecności sześćdziesiąt procent całego kapitału zakładowego. Do wszystkich innych uchwał jest potrzebna zwyczajna większość obecnych głosów.

§ 9
Publiczne ogłoszenie Towarzystwa umieszczane będą w Monitorze Polskim.

§ 10
Koszta kontraktu i fundacji ponosi Towarzystwo. Stawający wnoszą o udzielenie dwanaście wypisów. Po tem został protokół przez notariusza przeczytany, przez stawających przyjęty i następująco podpisany.

Celem Towarzystwa jest remont już istniejących i budowa nowych statków morskich różnych wielkości nie wyłączających łodzi oraz prowadzenie wszelkich robót związanych z budową statków.

§ 3
Towarzystwo zawiązuje się na czas nieograniczony, przyczem rok operacyjny zgadza się z rokiem kalendarzowym. Pierwszy rok operacyjny rozpocznie się z dniem zapisania Towarzystwa do rejestru handlowego a kończy się w dniu 31 grudnia 1923 r.

§ 4
Kapitał zakładowy Towarzystwa wynosi.... 20.000.000 mk - dwadzieścia milionów marek - które są przez współników w całości wpłacone.

§ 5
Z powyższego kapitału zakładowego objeli:

a. ks. Kamil Katak	800.000 mk
b. Jan Kaniewski	3.000.000 mk
c. Janusz Kossuth	1.500.000 mk
d. Witold Kukowski	2.000.000 mk
e. Bolesław Leppert	1.000.000 mk
f. Stefan Schmidt	200.000 mk
g. Rajmund Stodolski	5.000.000 mk
h. Michał Szuca	1.500.000 mk
i. Żegluga Przybrzeżna Towarzystwo z ograniczoną poręką	5.000.000 mk

Zarząd Towarzystwa wyda współnikom pokwitowanie z odbioru wpłaconych sum kwitami udziałowymi, opiewającymi każdy na sumę 100.000 mk.
Na każde 100.000 marek przypada jeden głos.

§ 6
Przelanie praw współnika na osobę trzecią jest dopuszczalne tylko wtedy, kiedy po piśmiennym zgłoszeniu do wszystkich współników nikt z nich za umówioną sumę nie zechce kupić sprzedawanego udziału lub jego części. Wspólnik pragnący nabyć udział winien w ciągu dwóch tygodni od daty otrzymanego zawiadomienia o sprzedaży złożyć swoją piśmienną ofertę o tem zarówno sprzedającemu jak i zarządowi Towarzystwa.

Witold Katak
Janusz Kossuth
Witold Katak
Bolesław Leppert
Stefan Schmidt
Rajmund Stodolski
Michał Szuca
Jan Kaniewski
Zawiadowca

Protokół o Składzie
20000000 mk
12.11.22
27.11.22
27.11.22
600 000 mk
625300 mk

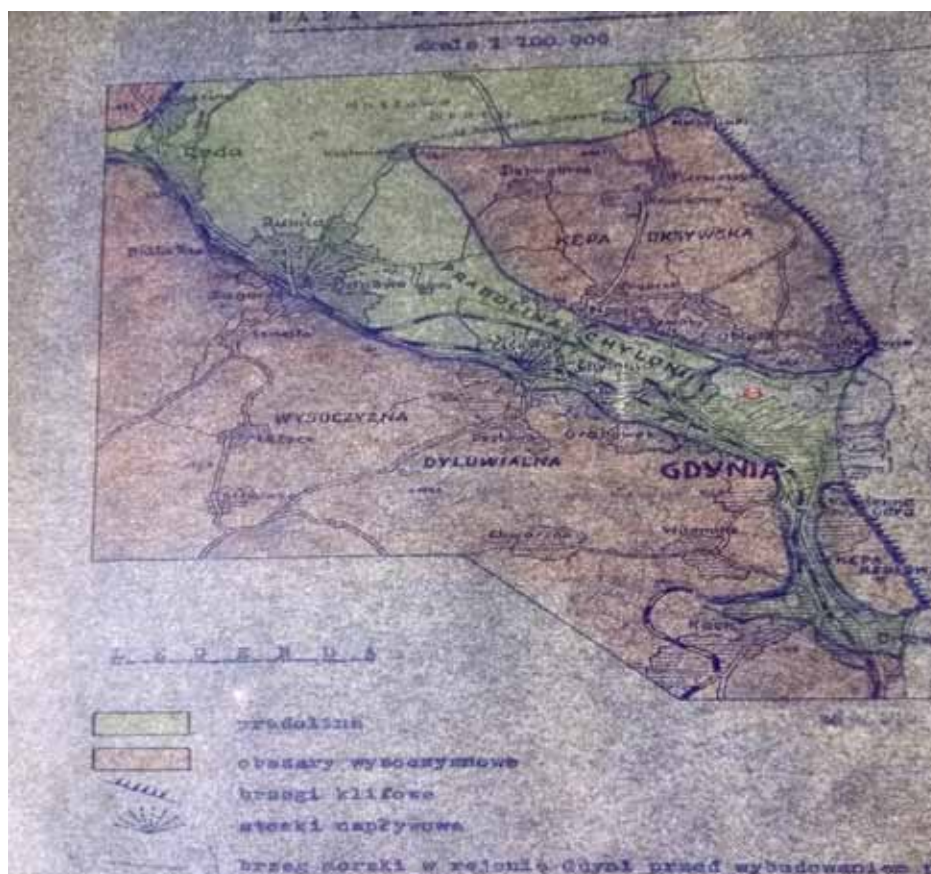
Protokół Nadzoru
4.11.22

Początki Stoczni

Nie było by stoczni, gdyby nie decyzje mądrych, dalekowzrocznych ludzi. Takim wizjonerem był niewątpliwie inż. Tadeusz Wenda, który w 1920 roku, na polecenie władz wojskowych odradzającego się państwa Polskiego miał ocenić tą część wybrzeża morskiego, jakie na mocy traktatu wersalskiego otrzymała Polska... Ta ocena miała wskazać najdogodniejsze miejsce pod budowę portu, w którym miała realizować się wizja polski, jako kraju również morskiego z własnym portem i niczym nie skrępowanym dostępem do światowej gospodarki morskiej. Ciekawostką było to, iż Ministerstwo Spraw Zagranicznych było w zasadzie przeciwne budowie portu, gdyż panowała tam opinia, że uda się załatwić wykorzystanie części portu Wolnego Miasta Gdańsk dla zaspokojenia potrzeb dopiero raczkujących interesów Polski na morzu.

Władze wojskowe natomiast mając na uwadze rozwój i potrzeby powstającej Marynarki Wojennej stały na zdecydowanym stanowisku posiadania suwerennego portu dla mającej powstać floty. Czas pokazał, iż wojskowi mieli rację! Władze Wolnego Miasta Gdańska utrudniały jak tylko mogły poprzez bezprecedensową blokadę wszystkich zamiarów polskich na terenie WMG mimo, iż Traktat Wersalski jednoznacznie wskazywał na niczym nie skrępowany dostęp Polski do portu i jego urządzeń w WMG.

Niewielki skrawek wybrzeża, który otrzymała Polska (około 150 km) był jednak zupełnie niezagospodarowany. Mimo to, wizjonerstwo grupy ówczesnych polityków oraz ekspertów branży morskiej, pozwoliło na zbudowanie własnego portu, otwierającego Polskę na świat. Tadeusz Wenda, który nie tylko wskazał miejsce jego realizacji, ale także zaprojektował i nadzorował budowę, stworzył dzieło, które pozwoliło na rozwój gospodarczy kraju oraz rozwinięcie żeglugi i handlu zamorskiego.



Powyższa fotka przedstawia zarys portu Gdynia wraz z terenami przyległymi. Fotka uzyskana od inż. Zb. Nowaka

Port był dumą i chlubą nie tylko rządzących, ale całego społeczeństwa II Rzeczypospolitej. Specyficzne okoliczności i warunki, jakie zaistniały w odrodzonym po I wojnie światowej państwie, spowodowały konieczność skupienia się Polaków na inwestycjach morskich. Budowa portu dawała szanse pracy i samorealizacji ogromnej grupie przedstawicieli inteligencji technicznej, specjalistów różnych dziedzin, ale także zwykłych robotników. Miasto, które tu wyrosło stało się symbolem nowoczesności, przedsiębiorczości i chlubą II Rzeczypospolitej. Dzisiaj (dop. EP) jest nie do uwierzenia, że podczas świętego morza w II połowie lat trzydziestych do Gdyni przybywało bez mała 100.000 ludzi, by świętować morze, którego większość z nich nigdy dotąd na oczy nie oglądała! Morze jest fascynujące i przyciąga od lat, taka prawda wdarła się w serca Polaków i pozostała tam do dziś!

Po latach p. inż. Tadeusz Wenda napisał... „jedno tylko miejsce było odpowiednie do budowy większego portu na polskim wybrzeżu, tym miejscem była dolina między tzw. Kępą Oksywską i Kamienną Górą, gdzie leżała wówczas mała wioska rybacka Gdynia. Dogodne położenie Gdyni, między innymi osłonięcie od wiatrów przez półwysep Helski, odpowiednia głębokość wody przy brzegu oraz bliskość stacji kolejowej, zaważyły na wyborze tej właśnie lokalizacji”...

Tak więc zapoczątkowana przez p. inż. Tadeusza Wendę praca nad projektem portu w Gdyni zaowocowała wizją zbudowania od podstaw nie tylko portu w Gdyni i zbudowania statków morskich, ale też i zbudowania przemysłu okrętowego. Początkowo na maleńką skalę, ale wraz z rozwojem gospodarki morskiej państwa działacze skoncentrowani na rozwoju portu, statków handlowych i okrętów Marynarki Wojennej i doszli do wniosku, iż bez możliwości remontów i budowy statków, rozwój infrastruktury morskiej byłby niepełny.

Tak właśnie w grupie działaczy gospodarczych zrodził się pomysł utworzenia stoczni.

Wracając zatem na „grunt” historii – dla odnotowania niektórych tematów, spraw, osiągnięć stoczni przyjęta została forma kalendarza a właściwie z konieczności wybór z niego zaledwie nielicznych kartek i na pewno dla patrzących z innego punktu widzenia nie tych najważniejszych. Treść notatek, chociaż wiąże się z podaną datą, często obejmuje szerszy okres, jeśli wymaga tego kontynuowanie podjętego tematu.

3 listopada 1922 r. Notariusz (Jan NEUMANN) w powiatowym mieście Wejherowie zarejestrował powstanie spółki pod nazwą:

„STOCZNIA w GDYNI – TOWARZYSTWO Z OGRANICZONĄ PORĘKĄ”.

Celem Towarzystwa był „... remont już istniejących i budowa nowych statków morskich...”.

Wspólnikami Towarzystwa byli:

- ks. Kamil KANTAK z Gdańska
- dr Janusz KOSSUTH z Gdyni – Zarządca Towarzystwa
- konsul Witold KUKOWSKI z Kolibek – Członek Rady Nadzorczej
- prokurent Bolesław LEPERT z Sopotu
- kpt. mar. Stefan SCHMIDT z Gdańska
- inż. Rajmund STODOLSKI z Gdyni – pierwszy Zarządca Towarzystwa
- dr Michał SZUCA z Gdańska – Członek Rady Nadzorczej

I później dokooptowani:

- Jan KANIEWSKI dyrektor Banku Handlowego – Członek Rady Nadzorczej oraz
- Żegluga Przybrzeżna – Towarzystwo z ograniczoną poręką.

Cel jaki ustalili wspólnicy to: ... remont już istniejących i budowy nowych jednostek – statków morskich różnych wielkości nie wyłączając łodzi oraz prowadzenia wszelkich robót związanych z budową statków”

Warsztaty stoczni posadowiono w okolicy dzisiejszej ulicy Węglowej w rozwidleniu torów, jednak w pewnym oddaleniu od basenu portowego, co utrudniało funkcjonowanie stoczni. Mimo, że umowa z ówczesnym Zarządem Portu Gdynia była podpisana na okres 6 miesięcy, to jednak Władze Portu widząc (chyba?) dość energiczne działania młodej stoczni przedłużyły dzierżawę terenów zajmowanych przez powstającą stocznię. Do roku 1924 zbudowano nowe warsztaty, zdołano zainstalować podnośnik dla małych statków.



Widok na warsztaty Stoczni Gdynińskiej – po prawej stronie fotografii ... w oddali widać dok pływający z napisem „STOCZNIA GDYŃSKA”. Na bliższym planie budowa nabrzeża Śląskiego. (fotka ze zb. inż. Zb. Nowaka)

W ciągu czterech lat istnienia spółki udało się zrealizować tylko pierwszą część programu: wyremontowano ponad 50 kutrów rybackich i kilka statków handlowych. Brak zrozumienia u władz RP i pomocy dla tego bezprecedensowego w Polsce przedsięwzięcia – to najpoważniejsze przyczyny upadku Towarzystwa. Próbę kontynuował magistrat miasta Gdyni. Również fiaskiem skończyły się przedsięwzięcia kolejnych właścicieli Stoczni o nowej nazwie „NAUTA”, która po ośmiu miesiącach istnienia zmuszona była zawiesić swoją działalność.

Marzec 1924 r. Po niemal półrocznej działalności stoczni, Walne Zgromadzenie Spółki w miejsce Janusza Kossutha mianowało radcę z Gdańska Stanisława DOBRUCKIEGO. W miesiącu tym liczba członków Towarzystwa liczyła 17 osób by w lipcu tego samego roku wzrosnąć do 25 osób

Lipiec 1924 r. W wykazie robót portowych z tego okresu wymieniono zbudowanie nabrzeża Śląskiego, a w dalszej części zanotowano: m. in. powstanie nowych warsztatów stoczniowych, zainstalowano podnośnik dla małych statków.

Wrzesień 1925 r. W Warszawie w Ministerstwie Przemysłu i Handlu powołano Komisję ds. Rozwoju Portu i Miasta W Gdyni. Na jej posiedzeniach zwrócono uwagę na cztery obszary działań:

- rozwój i eksploatację portu w Gdyni;
- budowę portu rybackiego w Gdyni
- Zbudowania stoczni w Gdyni dla zabezpieczenia remontów statków handlowych i okrętów Marynarki Wojennej;
- Połączenia kolejowego Wybrzeża z Zagłębiem Węglowym;

Rok 1926. P. Minister Przemysłu i Handlu Eugeniusz Kwiatkowski z wizytą w stoczni.



Rok 1906. Minister Przemysłu i Handlu Eugeniusz Kwiatkowski składa wizytę w Stoczni

Kto mógł przypuszczać, że p. Minister otworzy „galerię” wielu polityków, w tym szefów rządów i prezydentów różnych krajów, którzy będą składali wizytę w stoczni w Gdyni na przestrzeni ponad 80-ciu lat jej historii.

W tymże roku 1926 inż. Rajmund Stodolski jako Prezes Centralnego Związku Towarzystw Rybackich Wybrzeża Morskiego i jednocześnie członek Towarzystwa, aktywnie starał się w Magistracie gdyńskim o zmianę lokalizacji terenów pod stocznją. W tym celu wysyłał pisma m.in. i do p. Ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego. Nie wiadomo, czy wizyta p. ministra w Gdyni w tym roku była powiązana ze staraniami p. Stodolskiego w powyższej sprawie i jakie przyniosła efekty.

Rok 1927. Stocznia objęła w swe posiadanie działające już warsztaty firmy „NAUTA” przy ul. Węglowej. Mankamentem tych warsztatów było pewne oddalenie ich od linii brzegowej i wg Stoczni Gdynia było to bardzo niekorzystne położenie.

31 grudnia 1927 r. Powstanie „STOCZNI GDYŃSKIEJ – SPÓŁKI AKCYJNEJ” to nowy etap kształtowania się gdyńskiego okrętownictwa. Niestety w rok później większość akcji znalazła się w rękach Danziger Werft (Stoczni Gdańskiej), która przejmując kontrolę nad działalnością Stoczni Gdyńskiej nie dopuszczała do jej prawidłowego rozwoju na miarę potrzeb powstającego portu i rozwijającej się żeglugi.

Mimo tego stocznia systematycznie inwestując, zwiększa swą bazę produkcyjno-remontową i w latach trzydziestych dysponuje między innymi:

- warsztatami remontowymi z zapleczem na Nabrzeżu Śląskim;
- powierzchnią produkcyjną ok. 900 m² – dzierżawa Kierownictwa Budowy Portu;
- pontonem pływającym z żurawiem o udźwigu 50 ton'



Fotka przedstawia dźwig pływający o unosię 50.0 ton (fotka ze zbiorów inż. Zb. Nowaka)

- dokiem pływającym o nośności 2500 ton wydzierżawionym ze Stoczni Gdańskiej (w późniejszym okresie przedłużono dok do długość z 96 m do 111 m)
- żurawiem szynowym „DEMAG”

Inwestowała w maszyny i urządzenia, – między innymi zakupiono sztancę wraz z nożycami do cięcia blach i profili grubości do 16 mm

Podstawowym zakresem działania stoczni były w tym czasie remonty statków krajowych i zagranicznych oraz okrętów Marynarki Wojennej.

W pierwszej połowie lat trzydziestych STOCZNIA GDYŃSKA S.A. zbudowała kilka małych jednostek pływających dla obsługi portu, rybołówstwa, a także dla Marynarki Wojennej.

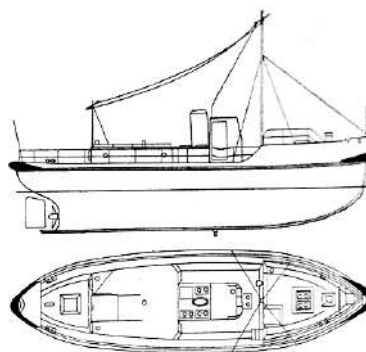
Wiosna 1928 r. Nowym Dyrektorem Stoczni Gdyńskiej Spółka Akcyjna zostaje Stanisław WIRP-SZA. Poważną część akcji wykupuje Międzynarodowe Towarzystwo Budowy Statków i Maszyn – czyli Stocznia Gdańska. W tym samym czasie, właściciele spółki w sekrecie nawiązują kontakt ze stoczną angielską J. SAMUEL WHITE w Cowes, by zapewnić sobie pomoc techniczną niezależną od Gdańska.

Kolejnym problemem z jakim borykała się Spółka był brak kadry inżynierskiej związanej z budownictwem okrętowym. Przede wszystkim szukano inżynierów i oficerów z zaboru rosyjskiego, którzy po zawieruchach rewolucji w Rosji i po wojnie w 1920 roku wrócili do Polski. Jednym z takich ludzi był Włodzimierz BŁAŻEJEWSKI – inżynier budowy okrętów.

17 września 1931 r. Wodowanie stalowej motorówki sanitarnej „SAMARYTANKA” budowanej dla Urzędu Morskiego w Gdyni. Była to pierwsza jednostka samodzielnie zaprojektowana i zbudowana w STOCZNII GDYŃSKIEJ”. Posiadała długość 15 m, szerokość 3,8 m i zanurzenie 1,5 m; pojemność 28 BRT, a napędzana była dwucylindrowym, żarowopalnym silnikiem polskiej produkcji (firmy Perkun) o mocy 65 KM. Chociaż „SAMARYTANKA” okazała się dziełem niezbyt udanym i kłopotliwym w eksploatacji, to jednak jako protoplasta dziś produkowanych statków postawiona została na cokole w honorowym miejscu Stoczni, jako przykład trudnej młodości przedsiębiorstwa.



17 września 1931 r. Wodowanie stalowej motorówki sanitarnej SAMARYTANKA budowanej dla Urzędu Morskiego w Gdyni.



Dzisiaj, kiedy piszę te słowa (dop. – EP) Samarytanka została przekazana (październik 2021) do Muzeum Marynarki Wojennej, mieszczącego się obok Muzeum Miasta Gdynia, gdzie będzie udostępniona szerszemu gronu publiczności..

30 sierpnia 1932 r. Ukończenie budowy dalekomorskiego kutra rybackiego „HEL 111” o pojemności około 30 BRT. Kuter ten budowany był na zlecenie i pod nadzorem Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, a następnie odsprzedany na raty rybakowi z Helu p. Franciszkowi Piechociemu.

W tym czasie w stoczni zatrudnionych było 184 pracowników. Na ich tle zdecydowanie pozytywną postawą przedstawiał się inż. Zdzisław NAŁĘCZ – PIEGOWSKI – k-k produkcji. Inżynier ten, jak mało kto rozumiał potrzebę szerokiego szkolenia pracowników w zawodach typowo okrętowych takich jak szkutnik, niter, traser kadłubowy, ślusarz okrętowy, spawacz okrętowy i kreślarz. Był przy tym doskonałym pedagogiem i cieszył się wielką charyzmą w załodze stoczni. Można śmiało przyjąć stwierdzenie, iż inż. Nałęcz – Piegowski był prekursorem szkolnictwa

zawodowego w zakresie nauki przedmiotów zawodowych z dziedziny budownictwa okrętowego w Polsce.

1933 r. Marynarka Wojenna zakupiła od Polsko – Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego „Polbrit” parowiec „ŁÓDŹ” o nośności 2.800 ton, który po dość skomplikowanej przebudowie dostosowano na potrzeby Marynarki Wojennej. Statek ten przemianowano później na „Sławomir Czerwiński”.



Lata trzydzieste. W dokach ss. Ł000 statek handlowy.

Przedstawiony na zdjęciu dok pływający, na którym stoi wydokowany statek „ŁÓDŹ” nie spełniał wymagań Marynarki Wojennej, gdyż był za mały, by podnosić polskie kontrtorpedowce. Kierownictwo stoczni wychodząc „naprzeciw” tym potrzebom dokonało powiększenia wymiarów tego doku. Zamiast dotychczasowych 96.00 m. dok przedłużono do 111.00 by zyskać najpoważniejszego klienta, jakim była Marynarka Wojenna.

W tym samym roku prowadzono prace remontowe na statkach: „DALIBÓR”, „PUŁASKI”, KOUROUSS” I „SZENFELD”. Jednak nawet tak powiększony zakres prac nie dawał przyptywu wystarczającej ilości gotówki, by bez obaw o dalszą przyszłość firmy kontynuować jej działalność. Szukano zatem zleceń poza okrętowych, by podreperować budżet. Stoczni udało się zdobyć zamówienie na wykonanie ogrodzenia dla strefy wolnocłowej i dwa zbiorniki olejowe dla firmy „UNION”.

Akcjonariuszami Stoczni Gdyńskiej w 1933 roku byli:

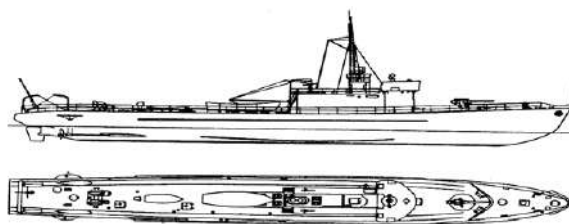
- Stocznia Gdańska Danziger Werft) 460 udziałów;
- Groupement Industrial pour Danzig 360 udziałów;
- Cravens Ltd. 345 udziałów;
- Górnośląskie Zjednoczone Huty „Królewska” i „Laura” 120 udziałów;
- Zjednoczone Fabryki Zieleniewski Fitzner Gamper 120 udziałów;
- Starachowickie Zakłady Górniczo Hutnicze 120 udziałów.

Gdy podsumuje się pierwsze trzy pozycje (firmy niemieckie) to razem posiadają one 1150 akcji wobec 360 akcji w rękach Polskich. Łatwo więc odgadnąć, iż stocznia w Gdyni jako konkurentka stoczni w Gdańsku musi być blokowana w rozwoju.

25 października 1935 r. Trałowiec ORP „MEWA” wszedł do służby w Polskiej Marynarce Wojennej. Zgodnie z projektem opracowanym w Stoczni Modlińskiej, zbudowano tam dwa okręty tego typu, pozostałe dwa zbudowała Stocznia Gdyńska i Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej. Na wyraźnie sprecyzowane w umowie dokonano zakupu wyposażenia, głównie z materiałów i wyrobów przemysłu krajowego. Wartość dostaw krajowych wyniosła prawie 80 % wartości całkowitej kontraktu.

Niektóre dane techniczne trałowca T2:

Długość całkowita	45,00 m
Szerokość	5,50 m
Zanurzenie	1,50 m
wyporność	183 t.
moc silników	2 x 520 KM
szybkość	17,5 węzła



10 marzec 1936 r. Działalność stoczni nadal nie przynosiła dochodów. Roczna strata wynosiła ok. 100.000 zł. Zatem akcjonariusze postawili STOCZNIĘ GDYŃSKĄ w stan likwidacji z dniem 10 marca 1936 roku.

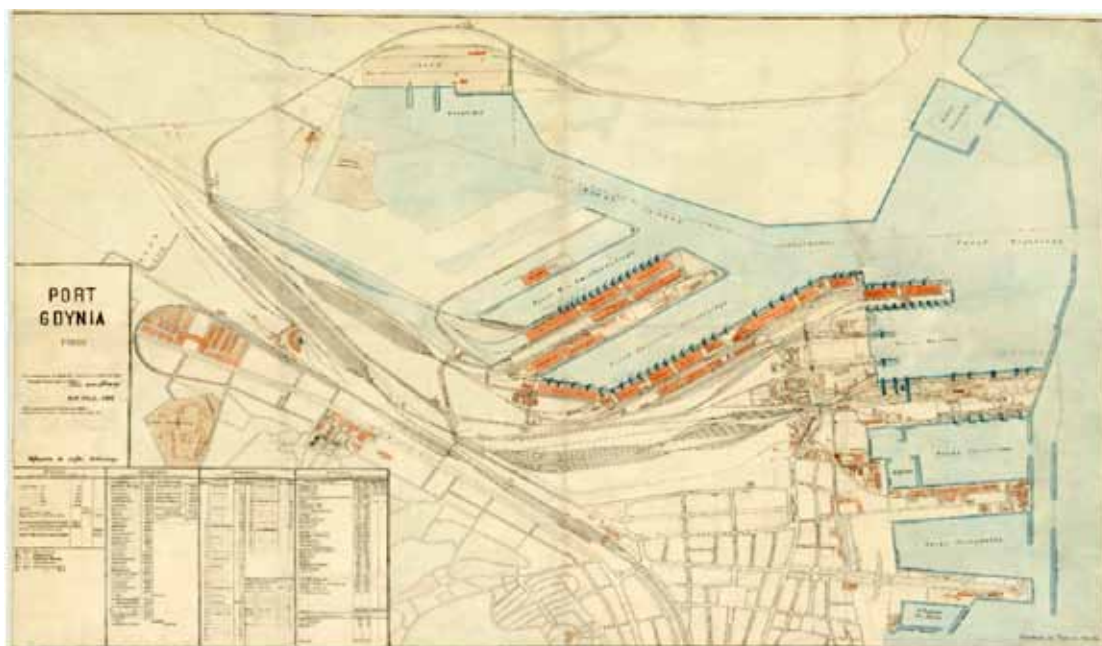
W związku z zaistniałą stratą finansową i brakiem większych zamówień na rentowne przedsięwzięcia, postanowiono rozwiązać Stocznnię Gdyńską. Należy wspomnieć, iż 76 % akcji Stoczni znajdowało się w rękach niemieckich akcjonariuszy. Władze miejskie Gdyni zabiegały u władz państwowych o reaktywowanie stoczni. Komisarz Rządu w Gdyni p. Franciszek SOKÓŁ zdecydowanie poparł ten wniosek. Zdecydowane wsparcie stoczni od Komisarza Rządu wywołało w Ministerstwie Przemysłu i Handlu zmianę w stosunku do problematyki stoczniowej. Zatem ustalono, iż Ministerstwo wzięło na siebie pokrywanie strat stoczni z jednej strony i zapewniono z drugiej strony rządowe kredyty na jej rozbudowę.

23 luty 1937 r. Po serii spotkań negocjacyjnych w obecności współpracującego ze Stocznnią notariusza Edwarda HEINDRICHACH – doszło do zwołania Nadzwyczajnego Zgromadzenia Akcjonariuszy. Udział w Zgromadzeniu wzięli:

- mgr praw Franciszek SOKÓŁ – reprezentujący Gdynię – 153 akcje;
- inż. Ignacy BRACH – naczelny dyrektor Górnośląskiego Zjednoczenia Huty „Królewska” i „Laura” reprezentujący również Wspólnotę Interesów Górniczo – Hutniczych w Katowicach – 1529 akcji;
- inż. Piotr SAKOWICZ – Likwidator spółki;
- mec. Stefan JANKOWSKI – Przewodniczący Rady Nadzorczej

Zebrani postanowili uchylić wcześniej uchwaloną likwidację. Następnie udzielono absolutorium Radzie Nadzorczej i likwidatorom oraz wybrano nową Radę Nadzorczą. Równocześnie polecono Zarządowi zwołanie Walnego Zgromadzenia w celu podjęcia nowej uchwały o przyjęciu bilansu i dokonania zmian w statucie spółki.

W tymże samym miesiącu ustalenia pomocy ze strony Ministerstwa Przemysłu i Handlu zrealizowano, udzielono stoczni rządowe kredyty, zaś stocznia otrzymała nowy, jeszcze niezagospodarowany teren na wschód od funkcjonującej już elektrowni „Gródek” (dzisiejszy teren w okolicach SD II.



Fotka przedstawia nową lokalizację stoczni Gdyńskiej w basenie VII.)Ze zbiorów inż. Zb. Nowaka)

W krótkim czasie powstał plan zagospodarowania nowych terenów stoczniowych. Zaplanowano:

- sześć pochylni wzdłużnych;
- wybudowanie nabrzeży wyposażeniowych wyposażonych w niezbędne wyposażenie (przewody gazów technicznych), instalacje elektryczne i urządzenia dźwigowe;
- obiekty budowlane w postaci hal produkcyjnych (kadłubowni, kotlarni, kompresorowni, magazynów i innych pomieszczeń i obiektów technicznych).

23 luty 1937 r. Tak więc z inicjatywy Komisarza Rządu w Gdyni mgr Franciszka SOKOŁA Stocznia Gdynńska została reaktywowana. Większość udziałów wykupiła będąca własnością skarbu państwa WSPÓLNOTA INTERESÓW GÓRNICZO – HUTNICZYCH w Katowicach. Miasto Gdynia zachowało 25 % akcji. Równocześnie Danziger Werft wyeliminowano ze spółki. Kierownictwo stoczni objął inż. Jerzy A. Badian a doradcą technicznym został inż. Aleksander RYLKE, późniejszy profesor a także organizator (po roku 1945) i pierwszy dziekan Wydziału Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej.

Koniec 1937 r. Jak podają Morskie Wiadomości techniczne nr 2 – 3/6 – 7/III – VI 1938 za „The Shipbuilder and Marine Engine – Builder” ze stycznia 1938 r „W Ambasadzie R. P. w Londynie podpisana została umowa pomiędzy firmą J. Samuel WHITE Co. LTD. w Cowes i „WSPÓLNOTĄ INTERESÓW – największym polskim koncernem stalowym i maszynowym, na założenie pierwszej w Polsce stoczni dla marynarki handlowej. Mają w niej być budowane okręty o wyporności do 1.000 ton na pochylniach o maksymalnej długości 400 stóp (122 m). Powyższa umowa zapewni Polskiej Marynarce Handlowej szybki rozwój. Poza tym przewiduje ona budowę statków z materiałów krajowych i rękami polskiego robotnika, lecz przy współpracy angielskich fachowców. W obecnej chwili jedynie znikomy odsetek polskiego handlu morskiego korzysta ze statków zbudowanych w kraju.

Umowa zaakceptowana przez Rząd Polski, podpisana została przez p. I Bracha (Dyrektora „Wspólnoty Interesów”) i p. Badiana (Dyrektora Stoczni w Gdyni) ze strony polskiej i p. A. T. Wall’a z ramienia J. Samuel WHITE Co LTD. Nowa Stocznia otrzymała nazwę „STOCZNIA GDYŃSKA”

1937 – 1939 r. W tych latach, oprócz bieżącej działalności remontowej i zagospodarowania nowych terenów stoczniowych należy odnotować wykonanie następujących zleceń:

- zbudowanie pogłębiarki rzecznej dla magistratu Warszawy,
- zbudowanie motorowego statku rybackiego „Berkut” do celów inspekcyjno-badawczych dla Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni,
- rozpoczęcie budowy stalowego lugra motorowego przeznaczonego do połowu śledzi.

W tym okresie powstała dwunawowa hala kadłubowa o powierzchni 3360 m. kw. Oraz usytuowana na wyższej kondygnacji tej hali 800 metrowa trasernia szablonów dla kadłubów. Na parterze zaś mieściły się zarówno biura jak i magazyny.

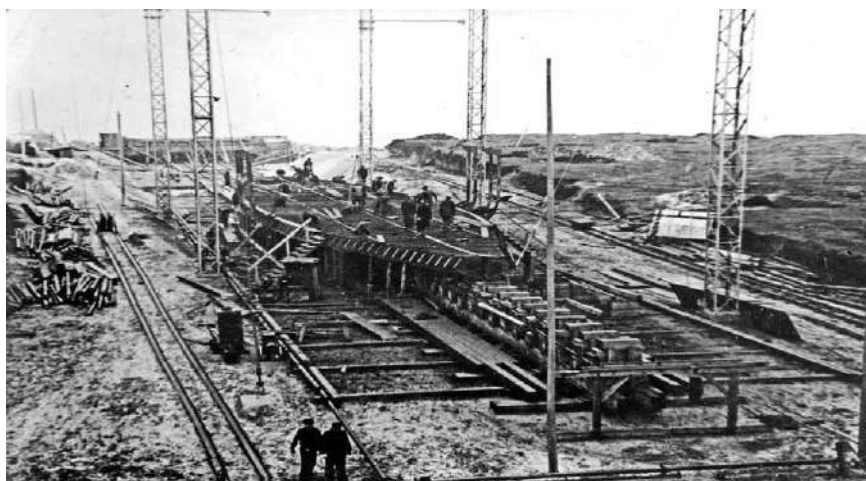
Hala była wyposażona w piec opalany ropą wyposażony w paleniska do grzania nitów, wręgów i blach, do kształtowania wyobleń kadłuba. Na hali znajdowała się płyta kowalska. Z innych urządzeń były prasy, walce, nożyce (możliwości tychże dotyczyły kształtowania – gięcia, cięcia blach o grubości do 16 mm) i wiertarki oraz dźwig, poruszający się po torach kolejowych, którym m. in. ładowano złom na wagony kolejowe

W roku 1938 dla wzmocnienia i stabilizacji gruntu, na którym miała powstać pierwsza z sześciu pochylni wzdłużnych zaczęto wbijać pale. Dopiero po tym rozpoczęto budowę hali.

W osi hali zbudowano pochylnię wzdłużną, z której można było wodować kadłuby o masie do 1.000 ton.

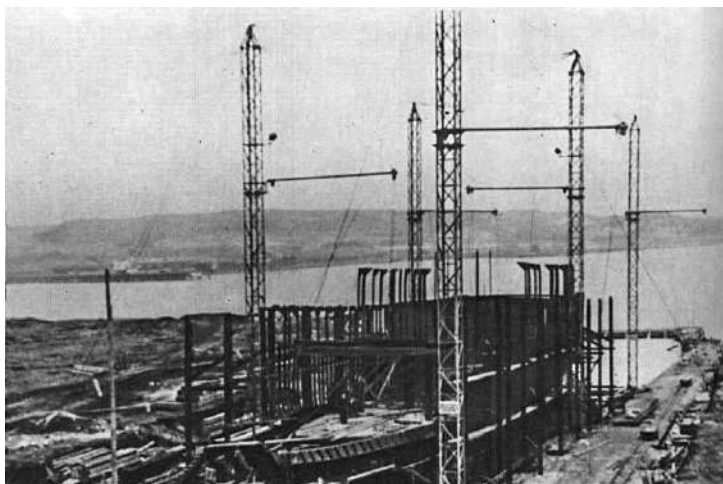


Budowa pochylni nr 1. Widok od strony hali kadłubowej. (Fotka ze zb. inż. Zb. Nowaka)



Fotka przedstawia pochylnię wzdłużną, na której montowany jest kadłub s/s „OLZA”

W tamtym czasie procesy realizowane w Stoczni wspomagało 5 żurawi typu „Derrick”. Żurawie te były w istocie wykratowanymi słupami pionowymi umocowanymi do podłoża, zaś wysięgnikami były ramiona mocowane obrotowo, którymi można było poruszać za pomocą lin i poprzez bloczki linowe, zupełnie podobnie, jak na zwykłych żaglowcach.



Widok na pochylnię wzdłużną widoczny fragment kadłuba w trakcie montażu. (domena publiczna)

W tym samym czasie, w starej stoczni przy ul. Węglowej w miarę napływu przede wszystkim od Marynarki Wojennej prowadzono prace remontowe i jednocześnie przebudowywane statki handlowe zakupione za granicą na okręty dla Marynarki Wojennej.

Zlecenia remontowe Marynarki Wojennej były w latach trzydziestych stałymi i pewnymi pozycjami w działalności stoczni. Oprócz okresowych dokowań wszystkich okrętów z wyjątkiem kontrtorpedowców, a po wykonaniu konstrukcji przedłużającej dok pływający do 111,00 metrów również i tych jednostek. Stocznia wykonywała szereg innych prac, jak np. przebudowy:



Tak „Kurier Bałtycki” informował o przygotowaniach do położenia stępki pod statek „OLZA”

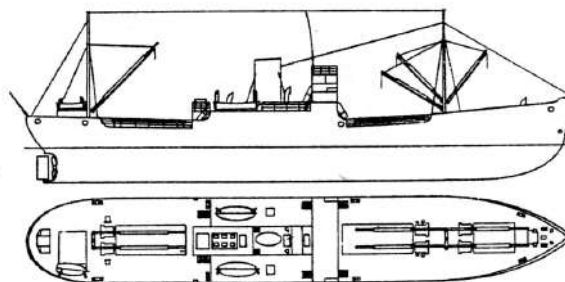
- torpedowca ORP „MAZUR” na artyleryjski okręt szkolny;
- dwóch lichtug po 339 BRT i 650 DWT na pływające magazyny min morskich
- minowca ORP „MEWA” na okręt hydrograficzny, który otrzymał nazwę ORP „POMORZANIN”,
- parowca „ŁÓDŹ” (2450 BRT i 3510 DWT) na okręt – bazę dla okrętów podwodnych ORP „SŁAWO-MIR CZERWIŃSKI”.

Pomimo, iż stocznia inwestowała w maszyny i urządzenia będące jej podstawowym wyposażeniem., brakowało stałych, zyskownych zamówień, więc stocznia była ciągle na „minusie”, który średniorocznie wynosił ok. 100 000 zł

28 sierpień 1938 r. Uroczyste położenie stępki pierwszego pełnomorskiego statku handlowego, drobnicowca o nośności 1250 ton, który miał otrzymać nazwę „OLZA”. Symbol budowy B – 11. Armatorem jednostki miała być gdyńska ŻEGLUGA POLSKA. Statek ten budowany był już na terenie nowej stoczni (w granicach Stoczni im. „KOMUNY PARYSKIEJ”), gdzie powstała hala kadłubowa, pochylnia i inne obiekty niezbędne do budowy statków. W starej Stoczni, oprócz wybudowania kilku niewielkich jednostek pływających, w dalszym ciągu prowadzone były remonty statków handlowych i okrętów wojennych. Chociaż materialne efekty międzywojennej działalności Stoczni Gdyńskiej nie były nawet jak na owe czasy imponujące, to jednak jej dużym i najcenniejszym osiągnięciem było wyszkolenie w zawodach okrętowych sporej grupy fachowców.

28 sierpień 1938 r. Położono stępkę pod pierwszy pełnomorski statek z napędem parowym (skrót s/s – Ship Steam; w tłumaczeniu z angielskiego statek parowy – dop. EP). Projektantem statku był mgr inż. Henryk Gieziak. Statek miał otrzymać nazwę „OLZA”

Długość statku	68,2 m
Szerokość	11,0 m
Nośność	1.250 DWT
Wyporność	1.080 ton Rejestrowych
Prędkość	11 węzłów



Powyższy rysunek przedstawia w zarysie s/s „OLZA”

Historia tego statku jest tak burzliwa, jak czasy, w których powstawał. Ciekawostką jest fakt, iż huty polskie nie produkowały stalowych profili o wymaganych parametrach wymiarowych i wytrzymałościowych. Zatem profile zostały zakupione w Anglii.

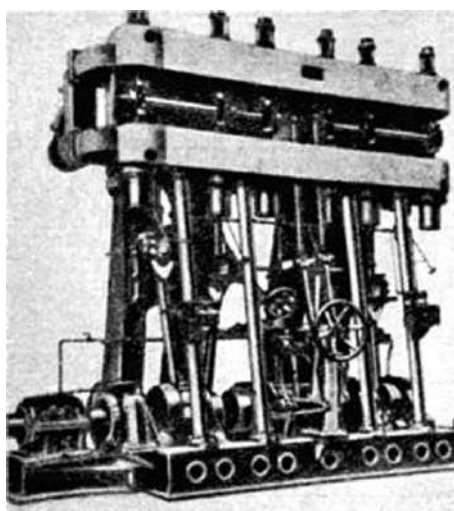
We wrześniu 1939 roku kadłub jeszcze znajdował się na pochylni i nie był gotowy do wodowania. Tak więc na zwodowanie pierwszego, pełnomorskiego statku w Polsce musiano czekać aż do zbudowania (po wojnie – wodowanie w 1948 r) statku s/s „SOŁDEK”.

S/s „OLZA” została dokończona i zwodowana przez Niemców dopiero w 1941 roku. Nadając temu statkowi nazwę „Westpreussen”. Nie są znane losy „Olzy” w czasach zmagania wojennych.

Dopiero grupa entuzjastów historii, zrzeszona w klubie „Latający Holender” – klub powstał w latach 80 ub. wieku – dokopała się w radzieckich archiwach informacji, iż w roku 1958 w Kaliningradzie ukończono przebudowę małego statku, instalując na nim nową maszynę napędu głównego. Statek był przeznaczony do obsługi floty rybackiej (statek baza) na Bałtyku. Statek ten został zarejestrowany jako „INGUŁ”. W czerwcu 1970 roku statek ten został wycofany z floty i najprawdopodobniej został zezłomowany.

Jednak równie ciekawym był wyprodukowany przez hutę „Zgoda” w Świętochłowicach silnik parowy pracujący w układzie LENZA.

Poniższa fotografia przedstawia jego prawdziwy obraz.



Silnik parowy przeznaczony dla statku s/s „OLZA” produkcji huty „ZGODA”

Jesień 1938 r. Rozpoczęto budowę statku dozorczo – inspekcyjnego. Projekt techniczny zlecono niemieckiej firmie „Maierform”. Natomiast dokumentację roboczą wykonało już stoczniowe biuro projektowe. Równoległe z tymi pracami, polscy projektanci opracowywali odebrane z Bremen linie teoretyczne stalowego lugra rybackiego do połowy śledzi – ze wzmocnieniami lodowy-

mi. Wykonanie tych statków z napędem silnikiem Diesla o mocy 350 KM „ATLAS” zleciło Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Równocześnie zaangażowano dwóch angielskich mistrzów kadłubowych, braci RIGBY ze stoczni J. Samuel White z Cowes. Jednym z pierwszych Polaków, który opanował sztukę trasowania kadłuba był Stefan PUP. Jemu przypisuje się trasowanie pierwszego w Polsce zbudowanego transportowca i lugrów rybackich.

W okresie rozbudowy Stoczni Gdyńskiej konsultantem był inż. Aleksander Rylke – absolwent Wydziału Okrętowego Szkoły Inżynierów Marynarki Wojennej w Kronsztadzie i późniejszy pracownik w stoczniach w Sewastopolu i Petersburgu. (Inż. Aleksander Rylke po wojnie był jednym z organizatorów Wydziału Budowy Okrętów na Politechnice Gdańskiej i jej profesorem, a także Dziekanem Wydziału Budowy Okrętów).

Mając zapewnioną fachową pomoc techniczną anglików, uzgadniano z nimi inwestycje w stoczni, dobierając optymalne walory techniczne instalowanych urządzeń. Anglicy dostarczali rysunki konstrukcyjne do budowy statków, co znacznie wzmogło okrzepnięcie własnego biura projektowego.

W programie tej współpracy przewidywano powstanie szkoły zawodowej, celem kształcenia przyszłych okrętowców.

15 lipiec 1939 r. Na sześć tygodni przed wybuchem wojny korespondent gazety „Tempo Dnia” donosił z Gdyni: **ROBOTNICZY ZE STOCZNI GDAŃSKIEJ W STOCZNI GDYŃSKIEJ**: ... Robotnicy polscy, jacy zostali ostatnio masowo zwolnieni ze Stoczni Gdańskiej, przyjmowani są w miarę wolnego miejsca do Stoczni Gdyńskiej. W dniu wczorajszym przyjęto kilkanaście osób, przeważnie wykwalifikowanych specjalistów. Zaznaczyć należy, że Stocznia Gdyńska bardzo intensywnie rozszerza zakres swojej działalności. Budujący się statek „OLZA”, który w początku października będzie spuszcany na wodę, zostanie całkowicie ukończony jeszcze w ciągu b.r.

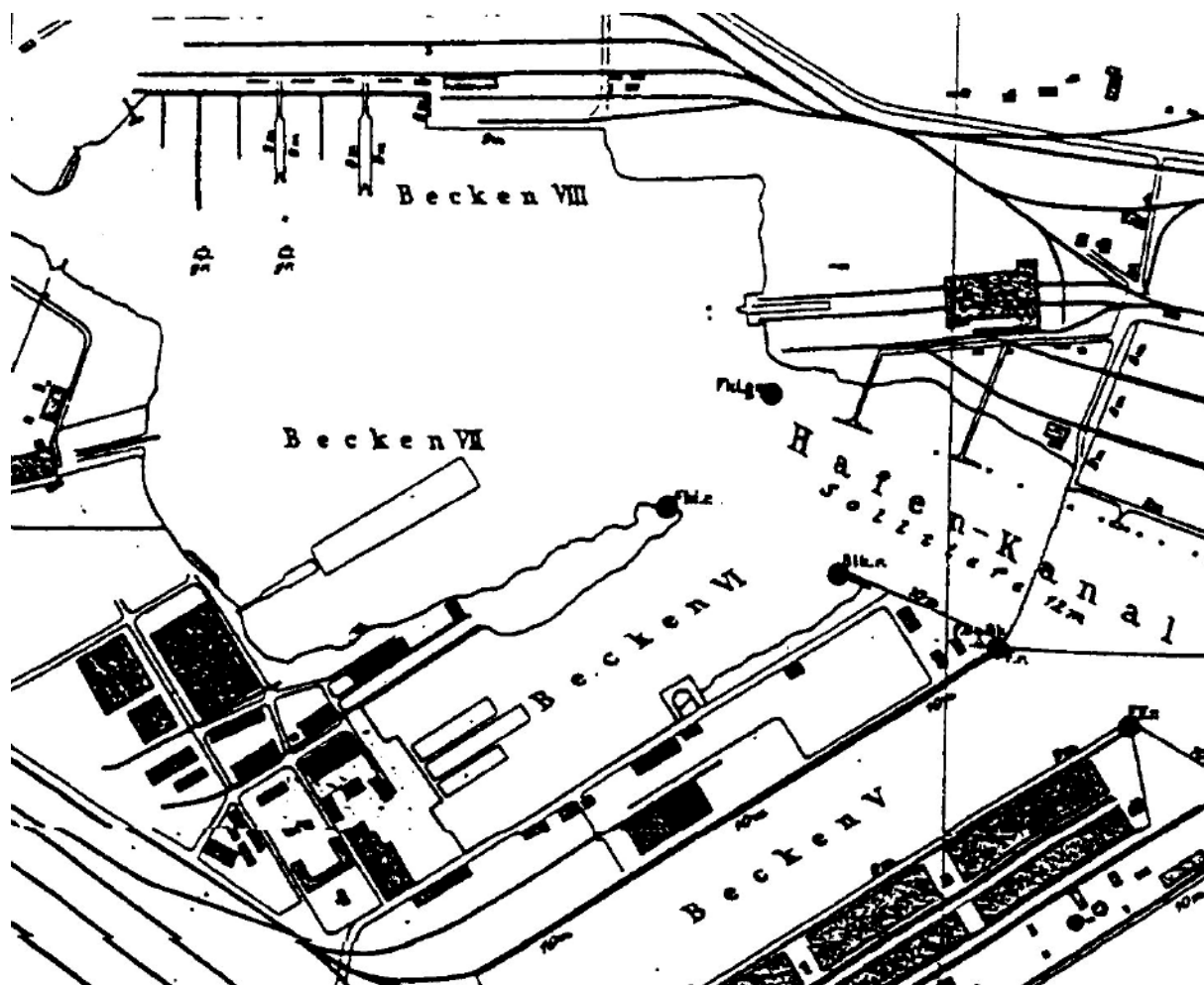
Równocześnie zakłada się obecnie stemple pod luger śledziowy, zamówiony przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu. Ponadto w najbliższym czasie Stocznia Gdyńska otrzyma zamówienie na duży holownik portowy dla Żeglugi Polskiej. Obecnie stocznia gdyńska zatrudnia około 200 robotników. W związku z nowymi zamówieniami liczba ta będzie powiększona”.

27 sierpień 1939 r. Na cztery dni przed wybuchem wojny, Walne Zgromadzenie uchwaliło podwyższenie kapitału zakładowego do wysokości 1 mln zł, który podzielony został na akcje o nominalnie 125 zł. Z 8.000 akcji 7688 przypadło Wspólnocie Interesów Górniczo – Hutniczych. Gmina Gdynia zachowała 153 akcje, a 159 firma Zieleniewski Fitzner Gamper.

Wrzesień 1939 r. Po zdobyciu przez Niemców Gdyni, niemiecka stocznia Deutsche Werke Kiel A.G. z Kilonii zagarnęła Stocznnię Gdyńską i utworzyła na jej terenie swój oddział, znacznie zwiększając obszar do późniejszego wykorzystania.

Okres okupacji Gdyni i na tym tle część historii Stoczni

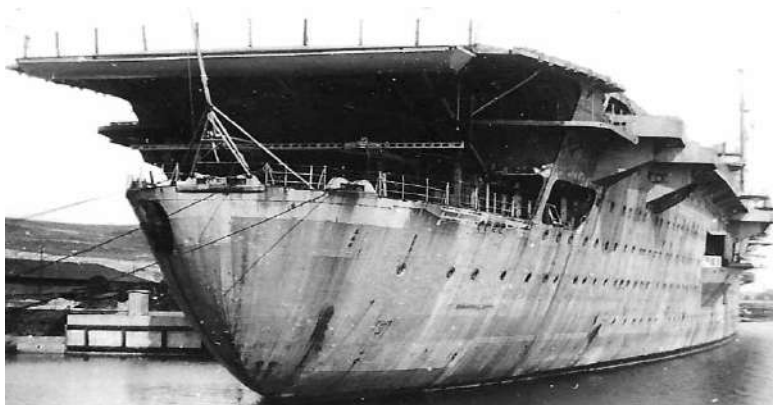
Dla zagarniętych terenów stoczniowych przygotowano poważny proces inwestycyjny. Zbudowano nowe hale produkcyjno-remontowe i elektrownię o mocy 50 MW. Proces inwestycyjny nakierowany był na stworzenie dużej stoczni remontowej z możliwością budowy na jej terenie okrętów na potrzeby Kriegsmarine.



Oto plan rozbudowy stoczni Deutsche Werke Kiel AG (plan z roku 1944) – fotka ze zb. inż. Zb. Nowaka

Rozbudowano nabrzeża, kanał stoczniowy pogłębiono do 13 metrów. Dowództwo Kriegsmarine mając świadomość dużej odległości od wybrzeży Anglii uznało, że przeniesienie stoczni niemieckiej z Kilonii do Gdyni uniemożliwi prowadzenie nalotów i bombardowań ich okrętów zacumowanych i/lub remontowanych w Gdyni. Zatem do Gdyni z Kilonii sprowadzono:

- dok pływający o nosie 40. 000 ton,
- dźwig pływający Lange Heinrich zdolny podnieść 350 ton
- dok pływający o nosie 6. 000 ton,
- dok pływający 4.000 ton
- 3 pływające pontony o nośności 2. 000 ton każdy
- pod koniec 1942 roku dok pływający o nosie 70.000 ton dla dokowania niemieckich pancerników.



Fotografia przedstawia widok od rufy niedoszłego lotniskowca niemieckiego „GRAF ZEPPELIN”, który z Kilonii został przyholowany do Gdyni, wówczas jeszcze nie bombardowanej. Na okręcie tym wstrzymano wszystkie prace. Podobno rozkaz wstrzymania wszelkich prac wyposażeniowych na tym lotniskowcu przyszedł z samej „góry”. Przyczyna takiej decyzji nie jest bliżej znana.... Zachodziło podejrzenie, że Brytyjczycy zrobią wszystko co możliwe, by ten okręt jak najszybciej dopaść i zniszczyć. Zachodziła też i taka opcja, iż wobec poważnych braków stali na inne, bardziej potrzebne w czasie wojny cele, zrezygnowano z dalszych prac.

Przyholowany ze stoczni w Kilonii lotniskowiec, który miał nosić nazwę „Graf Zeppelin” był olbrzymem. Długość statku 262,00 m, szerokość 36,00 m. Rozpoczęcie budowy 28.12.1936, wodowanie 8.12.1938. Stocznia Deutsche Werke. Statek ten nigdy nie został dokończony... Został zatopiony jako statek cel w 1947 na Bałtyku. Na powyższym zdjęciu widać (jak się wydaje) statek zacumowany w Stoczni Deutsche Werke (dzisiejsza Stocznia Gdynia), gdzie Niemcy chcieli go dokończyć. Statek ten po przyholowaniu do Gdyni był początkowo zacumowany w dzisiejszej stoczni Mar. Woj., gdyż trwało właśnie pogłębianie basenów stoczniowych – do 13 metrów głębokości. Równocześnie budowano w trybie pilnym hale produkcyjne.

Jeszcze w trakcie rozbudowy były tu remontowane wszelkie typy okrętów wojennych, a także produkowano sekcje okrętów podwodnych typu XXI – 8 sztuk na miesiąc. W latach 1941/42 wykonano w basenie nową głębię dokową (na wprost byłego budynku Wydz. K-5) przeznaczoną dla wielkiego doku pływającego o unosie 70.000 ton, za pomocą którego podnoszono (do wykonania prac na podwodnych częściach tak wynurzonych okrętów) pancerniki:

„GNEISENAU”, „TIRPITZ”, „SHARNHORST”, „Admirał Scheer” i inne. Remontowano również inne okręty jak krążowniki, niszczyciele, czy też okręty pomocnicze.

W noc 26/27 lutego 1942 w Kilonii lotnictwo brytyjskie zbombardowało stocznię i stojący w doku pancernik „GNEISENAU”. Jedna z bomb przebiła pokład i eksplodowała w magazynie prochu pod dziobową wieżą artyleryjską zwaną „ANTON”.

Ważąca 1500 ton wieża artyleryjska z trzema działami głównymi o kalibrze 280 mm została wyrwana z mocowań, zaś część dziobowa okrętu doznała wielkich szkód. Część dziobu naprawiono za pomocą elementów wykonanych z drewna. Okręt w kwietniu (?) o własnych siłach wypłynął z Kilonii w morze ku Gdyni, by z dala od zasięgu brytyjskiego lotnictwa prowadzić na nim prace remontowe.

Okręt zacumował w stoczni, celem rozpoczęcia zasadniczych prac remontowych. Eksperti od uzbrojenia pancernika ściągnięci do Stoczni Deutsche Werke orzekli, że w tym stanie rzeczy nie uda się przywrócić okrętowi pełnych zdolności morskich i artyleryjskich. Zatem postanowiono, iż wieże artylerii głównej zostaną zdemontowane z okrętu i wykorzystane jako baterie nadbrzeżne. Artylerię główną zdemontowano i rozwieziono po Europie. (Wał Atlantycki, do Norwegii i jedną wieżę ustawiono u wejścia do poru Rotterdam). Prace na pancerniku nigdy nie zostały dokończone. Być może należało odciąć całą część dziobową, łącznie z tą częścią okrętu, na której znajdowała się wieża „ANTON”. Jednak takiej decyzji nie podjęto i okręt, w zasadzie wrak,

tkwił w stoczni oczekując stosownych decyzji. Samo miasto Gdynia, początkowo nazywane z niemiecką Gdingen, przemianowano na „Gotenhafen” czyli port Gotów.

We wrześniu 1943 roku przeniesiono z Kilonii do Gdyni warsztat remontu silników wraz ze stanowiskiem prób.

Zapoczątkowana została rozbudowa Stoczni pod kątem zwiększających się potrzeb remontowych. W 1941 roku w stoczni pracowało już ok. 2. 000 osób. W końcowej fazie wojny stałą załogę Stoczni uzupełnili więźniowie utworzonej w Gdyni filii obozu koncentracyjnego Stutthoff. Razem z więźniami stocznia zatrudniała ponad 7. 000 pracowników.

Dwa lotnicze naloty alianckie (poprzedzone zwiadem lotniczym – patrz załączona fotka poniżej):



Zdjęcie lotniczego zwiadu brytyjskiego, ukazujące tereny dzisiejszej stoczni Gdynia S.A. przed bombardowaniem w 1943 roku

Pierwszy 9. 10. 1943 spowodował zniszczenie hali kadłubowej i dwóch mniejszych doków. W nocy 18/19. 12. 1944 kolejne bombardowanie miało już charakter nalotu dywanowego (większa liczba samolotów) spowodowało ono poważne uszkodzenia dwóch dużych doków (40. 000 ton i 70. 000 ton) i doki mniejsze, a także i magazyny.

W kanale przystoczniovym zatonął okręt baza okrętów podwodnych „Waldemar KOPHAMEL”, trafiony został torpedowiec T-10, zaś na stojący przy nabrzeżu pancernik szkolny „SZLESWIG HOLSTEIN” spadło kilka bomb. W sumie miało zginąć około 122 osoby.

Pierwszy nalot był nieudany, gdyż bomby lotnicze w większości spadły na zachód od terenów zajmowanych przez stocznię. Część osób z niemieckiego personelu technicznego stoczni

schroniła się przed nalotem w bunkrze (w miejscu zaznaczonym dwoma kółkami – po lewej stronie zdjęcia).

Bunkier nie posiadał wyjść do góry, lecz jedynie poziome wejścia umieszczone odpowiednio poniżej poziomu gruntu. Na skutek upadku większości bomb w pobliżu tego bunkra ziemia (właściwie – jej spoistość) została poważnie naruszona – rodzaj gruntu pod bunkrem, to torfowiska ułożone na tzw. kurzawce. Wzruszona spoistość gruntu spowodowała, iż woda wybiła się ponad tą kurzawkę, zaś schron o konstrukcji żelbetowej i wielkim ciężarze przemieścił się w pionie w dół, zaś woda podskórna zalała wnętrze bunkra.... Duża część personelu technicznego stoczni utonęła w tym bunkrze...

Liczba ofiar śmiertelnych nie jest znana. Natomiast jest znany fakt, iż Gestapo aresztowało projektanta tego schronu zarzucając mu rażące niedbalstwo projektowe. Wśród niemieckich mieszkańców Gdyni rozeszła się wiadomość (nie udało się tej wiadomości potwierdzić), iż po wyroku skazującym, autor tej nieudanej konstrukcji został przy tym schronie rozstrzelany.

Sam schron przetrwał wojnę i dopiero na początku lat 1960 został rozebrany, by udostępnić ten teren pod budowę obecnego terminala kontenerowego mieszczącego się przy nabrzeżu bułgarskim.



Fotka przedstawia pancernik „Gneisanau” w pełnej krasie na morzu.



Fotografia przedstawia wrak pancernika „Gneisenau” zatopionego w głównym wejściu do portu w Gdyni. Na pierwszym planie widać skutki bombardowania jeszcze z Kilonii i znaczne uszkodzenia części dziobowej.

Na przełomie lutego i marca 1945 roku Niemcy widząc, że nie zdołają powstrzymać nacierające oddziały Armii Czerwonej na kierunku Gdańsk – Gdynia, czym prędzej „wyprawili” to, co było najcenniejsze w ich posiadaniu, załadowali wszystko na swoje okręty i statki i odplynęli w kierunku macierzystych portów niemieckich.

Kiedy ostatni sprawny okręt zaopatrzeniowy opuścił Gdynię. Zrzucano cumy uszkodzonego pancernika „GNEISENAU” i przeholowano pływający wrak do wejścia do portu (pomiędzy „główki falochronu” portowego) i po ustawieniu go na miejscu przeznaczenia, zdetonowano ładunki wybuchowe umieszczone w pobliżu armatury dennej, jednocześnie strzelając torpedą w jego burtę, której wybuch wyrwał ogromny otwór wielkości około 5 metrów.

Zatopiony wrak miał uniemożliwić korzystanie z portu w Gdyni. Po zakończeniu działań wojennych władze portu Gdynia w porozumieniu z administracją Państwa wycięły kawał falochronu za rufą zatopionego pancernika i do usunięcia wraku było to wejście do portu. Wejście to jest otwarte do dzisiaj i jest wykorzystywane przez flotę Mar. Woj..

Wrak został wydobyty w 1951 roku przez ekipę kapitana Żeglugi Wielkiej Witolda Poinca – wybitnego polskiego specjalistę od wydobywania wraków.

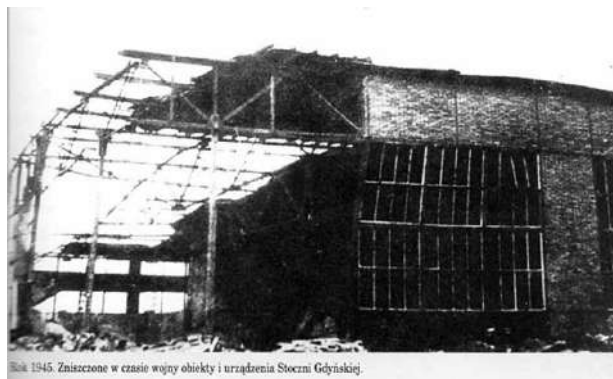
Wracając do skutków bombardowania z grudnia 1944 roku czynione przez okupanta próby przywrócenia zdolności stoczni w Gdyni do normalnej pracy nie powiodły się. Wykonano tylko prace prowizoryczne, by choć częściowo przywrócić do pracy część stoczni.

Również ciężkie walki o wyzwolenie Gdyni nie oszczędziły infrastruktury portu i stoczni.

Tuż po zakończeniu działań wojennych w Gdyni, Rosjanie zdemontowali część urządzeń technicznych zarówno ze stoczni jak i z portu, załadowali je na ten wielki (częściowo uszkodzony) dok pływający o unosie 70.000 ton i wyholowali go na Bałtyk, celem przetransportowania łupu do (przypuszczalnie) Leningradu. W wyniku sztormu i jak możemy przypuszczać, źle rozmieszczonych ciężarów na pokładzie uszkodzonego doku, dok się załamał i zatonął wraz ze znajdującym się na nim zagrabionym mieniem.

Należy tutaj dodać (dopisek EP), iż demontaż urządzeń technicznych zarówno ze stoczni jak i z portu w Gdyni przez Rosjan był z prawnego punktu widzenia bezprawiem, gdyż porozumienie podpisane w Moskwie w roku 1945 na temat podziału zdobyczy pomiędzy władzami Polski a ZSRR stanowiły o podziale 30 % dla Polski, zaś 70 % dla ZSRR. Przy czym porozumienie dotyczyło terenów, które w dniu 1.09.1939 stanowiły terytorium niemieckie. Gdynia zaś 1.09.1939 roku znajdowała się w granicach uznanego przez prawo międzynarodowe Państwa Polskiego. Jak się później okazało „zdobywcy” nic sobie nie robili z tych ustaleń moskiewskich, brali co chcieli....

Tuż po zakończeniu działań wojennych w Gdyni i na Kępie Oksywskiej, w stoczni zaczęli pojawiać byli pracownicy, w tym więźniowie filii obozu koncentracyjnego Stuthoff, a także ci, którzy nie mieli co ze sobą zrobić, bo tam, gdzie zamieszkiwali toczyły się jeszcze działania wojenne. To, co zobaczyli, było przerażające... wszędzie ruiny, zniszczenia... i zgłiszcza.



Rok 1945. Zniszczone w czasie wojny obiekty i urządzenia Stoczni Gdynińskiej.



Rok 1945. Zniszczone w czasie wojny obiekty i urządzenia Stoczni Gdynińskiej.

Infrastruktura nadwodna (nabrzeża wyglądały jeszcze gorzej...



Rok 1945. Zniszczone w czasie wojny nabrzeża Stoczni Gdynińskiej.

Stocznia po zakończeniu działań wojennych

Maj 1945 r. Stocznie Gdyńskie: stara (nr 12 – przy ul. Węglowej) i nowa (nr 13 – obecnie SKP) rozpoczęły swoją działalność po wyzwoleniu od odgruzowania terenów stoczni i odbudowy hal fabrycznych, uzupełnienia ich infrastruktury. Prowadzono remonty i naprawy maszyn i urządzeń, a przede wszystkim od kompletowania załogi. Obok podejmowania działań, jakie narzucały trudne warunki okresu powojennego jak np. montownia samochodów ciężarowych przychodzących drogą morską w ramach pomocy UNRRA – zmontowano około 1.500 samochodów ciężarowych – czy wykonywania prac niezbędnych dla uruchomienia gospodarki komunalnej w Gdyni, przystąpiono do prowadzenia remontów na zawijających do Gdyni statkach.

Stocznia w tamtym czasie funkcjonowała jako przedsiębiorstwo dwuzakładowe. Stocznia Gdyńska – jako stocznia nr 12 z dostępem do Basenu Południowego i Stocznia gdyńska nr 13 (późniejsza SKP) zajmując nabrzeża basenu szósty i siódmy.

Specjalnym rodzajem remontów była odbudowa wraków wydobytych z Zatoki czy z basenów portowych lub przebudowa statków stosownie do nowych zadań. Wśród stoczniowych weteranów do dziś pamiętane są prace nad przywracaniem żegludze takich jednostek jak na przykład:

- holownik „TYTAN” – 800 KM – ex „TYTAN” (11. 1946),
- zbiornikowiec „RYSY” – 1050 DWT, – ex „BLEXEN” 9. 1948),
- statek pasażerski żeglugi przybrzeżnej „OLIMPIA” – 200 pasażerów – ex „RACHEL” (1. 05. 1949),
- prom kolejowy „KOLEJARZ” – 400 DWT, – ex „KOPERNIK”, – ex „KRUSZEWSKI”, ex „TURGIENIEW” ex „MECKLENBURG” (31. 03. 1950),
- drobnicowiec „WROCŁAW” – 2500 DWT, ex „OTTO ALFRED MULLER” (05. 1951),
- okręt szkolny Marynarki Wojennej „GRYF” – 3200 DWT, ex „ZETEMPOWIEC”, – ex „OPOLE”, – ex „OMSK”, – ex „EMPIRE CONTESS”, – ex „IRENE OLDENDORFF” (10. 07. 1951),
- baza rybacka „PAMYAT ILICHA” – 8620 DWT – ex „VALE” (31. 03. 1952),
- drobnicowiec „DZIERŻYŃSKI” – 12. 812 DWT – ex „JASTARNIA” – ex „SEEBURG”, ex – „ADELAIDE STAR” (29. 06. 1957),

Początek roku 1946 r. W drugiej połowie 1945 i na początku 1946 roku uformowała się kadra Stoczni Gdyńskiej, w skład której wchodził m. inn. (funkcje wg ówczesnej nomenklatury): Jan MORZE – dyrektor Stoczni Gdyńskiej, inż. Feliks KAMIENSKI – kierownik Stoczni nr 12, inż. Zygmunt CZARNECKI – kierownik Stoczni nr 13, inż. Jan KWOLEK – szef energetyki, inż. Erazm ZABIEŁO – szef działu dźwigowego, Jan Wroński – główny księgowy, inż. Zdzisław REPETA – szef działu konstrukcyjnego. Leopold BURAKOWSKI – kierownik ruchu Stoczni nr 12, Aleksander SOKOŁOWSKI – st. mistrz okrętowy, Anastazy SARNOWSKI i Feliks DZIARKOWSKI – mistrzowie okrętowi, Stefan ŚWIĄTEK – st. mistrz dokowy, Piotr DĄBROWSKI – st. mistrz działu drzewnego. Kazimierz CZECHOWSKI – kierownik działu mechanicznego, Bolesław BATOROWICZ – mistrz działu mechanicznego, Marian LEONIAK – mistrz ślusarski, Władysław STANIULEWICZ – mistrz ślusarski, Bronisław CZAJKA – mistrz elektryk, Stefan KUBALA – mistrz tlenowni, Roman CHUDZICKI – mistrz teletechnik, inż. Zbigniew DOBRZYŃSKI – szef działu samochodowego, Aleksander ZEMBRZUSKI – kierownik odbudowy, Mieczysław JAKOBS – magazynier główny, Jan STATKIEWICZ – kierownik warsztatów szkolnych, Stanisław KOMOCKI – szef administracji, Stefan JANOWSKI – kierownik działu finansowego oraz grupa techników: Jerzy BAGNIEWSKI, Alfons BIAŁY, Czesław CHEŁSTOWSKI, Józef CYGAN, Waclaw GÓRAL, Antoni JACH, Grzegorz KAĆKOWSKI, Ryszard KRUPOWICZ, Władysław

KUŚ, Adolf LENCZAR, Piotr MOSZCZYŃSKI, Piotr ORMAN, Antoni NIEWIADOMSKI, Andrzej ROBAKIEWICZ, Zygmunt SIECZKOWSKI, Karol SZULC i Wincenty ZEGADŁO.

18 maj 1946 r. Przedstawiciele Zjednoczenia Stoczni Polskich i Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Stoczniowych uzgodnili i podpisali pierwszy w polskim przemyśle okrętowym UKŁAD ZBIOROWY. Zgodnie z tym dokumentem, kwalifikacje robotników podzielono na 6 grup osobistego zaszeregowania, wprowadzając jednocześnie (na długie dziesiątki lat) akordowy system płac.

1 sierpień 1946 r. Znamioną oznaką powojennej stabilizacji Stoczni było rozpoczęcie występów orkiestry dętej. Kolejnymi kapelmistrzami byli: Marcin Mirski, Antoni Hołysz, Jan Wróbel, Henryk Hoyer – Maryńczuk i Piotr Jędrzejczak i inni.



Ta fotka przedstawia orkiestrę stoczniową grającą współcześnie w XXI wieku...

W trzy lata później muzykować zaczęła orkiestra symfoniczna pod batutą Jana Wrońskiego, przejętą w 1972 roku przez Zdzisława Bytnara a kierowaną dalej przez Emanuela Wieczorka.

Pod patronatem Stoczni śpiewa zasłużony chór męski „ECHO”, który prowadzili: Stanisław Szmidt, Stefan Rudko, Elżbieta Cieślar, Zdzisław Bytnar, Grzegorz Rubin i Bronisław Falkowski i inni.

Bazą i animatorem wielu przedsięwzięć artystyczno-kulturalnych realizowanych przez i dla załogi Stoczni jest Stoczniowy Ośrodek Kultury „FREGATA”, kierowany od wielu lat przez Zbigniewa Skrzypca, potem przez Mariana Gasilewskiego. Dla historycznej ścisłości trzeba odnotować, że pierwszym kierownikiem stoczniowej świetlicy – ubogiej poprzedniczki tamtejszego ośrodka – był znakomity późniejszy aktor **Emil Karewicz** (Brunner w serialu „Stawka większa niż życie”).

Początek 1948 r. W Stoczni Gdynskiej pracowało 1750 osób, pod koniec 1949 już 1970 osób. Kadra stoczni byli w części przedwojenni pracownicy stoczni, Polacy – byli pracownicy stoczni „Danziger Werft”, oraz znaczna ilość robotników po b. krótkim przeszkoleniu na okrętowców.

22 lipiec 1949 r. Za uzyskanie rekordowych wyników we współzawodnictwie pracy, doskonały niter, wielokrotny przodownik pracy Sylwester BIELAWIAK, który w czasie ośmiogodzinnego dnia pracy wbijał 700 nitów szesnastokilogramowym młotem odznaczony został ORDEREM SZTANDARU PRACY II klasy.

3 marzec 1950 r. Ze struktury Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego w Gdańsku wyodrębniono Przedsiębiorstwo Państwowe „STOCZNIA GDYŃSKA”. Była to konsekwencja wcześniejszej Uchwały Rządu, który w 1949 roku postanowił o seryjnej budowie statków rybackich.

Po raz pierwszy opracowany został stoczniowy schemat organizacyjny. W schemacie tym przewidziano stanowisko głównego inżyniera z uprawnieniami zastępcy dyrektora. Stocznnię podzielono na działy, ustanowiono m. in. głównego technologa, głównego konstruktora, oraz głównego mechanika.

Po częściowej odbudowie stoczni, i przeprowadzonych remontach w jej infrastrukturze stocznia okrzepła, się ustabilizowała. Stocznia w tamtym czasie dysponowała:

- podnośnikiem zdolnym podnieść statki o masie do 1.700 ton;
- dokami pływającymi 2.700 tonaż 2.000 ton;
- częścią nabrzeża Węgierskim (południowym) z obiektami: galwanizarnią, ślusarnią, malarnią, akumulatornią z podstacją elektryczną „U” i magazynem wyposażenia;
- odcinkiem nabrzeża Dokowego (jeszcze częściowo zniszczonym) z halą ślusarni ciężkiej (K-5) tlenownią, kotłownią – kuźnią, podstacją elektryczną „C” i budynkami wydziału obsługi dokowej;
- nabrzeżem Albańskim (Północnym o długości ok. 200 m) z halą wydz. maszynowego oraz głównego mechanika, podstacją elektryczną „D”, acetylenownią i budynkami stolarni;
- przy basenie VII halą produkcyjną, budynkiem biurowym, budynkami magazynowymi, warsztatem (część obiektów po Stoczni Gdyńskiej w tym budynek kadłubowni);
- innymi budynkami i zabudowaniami o różnym drobnym przeznaczeniu, a w tym i dwoma barakami, w których w czasie okupacji mieszkali i przebywali więźniowie.

30 marzec 1951 r. „STOCZNIA im. KOMUNY PARYSKIEJ w GDYNI” – to nowa, pełna nazwa dotychczasowej STOCZNI GDYŃSKIEJ. Zmiana ta została wprowadzona zarządzeniem nr 36 Dyrektora Naczelnego Stoczni z dnia 3 kwietnia 1951 roku, w którym czytamy: „W dniu 30. 03. 1951 zakład nasz dostał zaszczytne miano im. „Komuny Paryskiej”. Ten doniosły fakt potrafilismy ocenić, podejmując szereg zobowiązań produkcyjnych, które wyrażały naszą radość i dumę z tak zaszczytnego wyróżnienia.

Miano Stoczni im. „Komuny Paryskiej” zobowiązuje nas do dalszej intensywnej pracy nad wykonywaniem zadań planu 6-cio letniego i branie czynnego udziału w walce o utrwalenie pokoju światowego. Wykonując te zadania, wypełniamy tym samym idee komunardów, których miano od dziś nosi nasz zakład. Z okazji przemianowania naszego zakładu na Stocznnię im. „Komuny Paryskiej” składam serdeczne podziękowanie całej załodze, która swą pracą przyczyniła się do tak zaszczytnego wyróżnienia. Niech więc zaszczytne miano im. „Komuny Paryskiej” przyświeca nam, w wielkiej, zwycięskiej bitwie o przedterminowe wykonanie Planu 6-cio letniego, planu budowy zrębów socjalizmu w Polsce Ludowej.

Rada Zakładowa

Dyrektor Naczelny Stoczni

Uczynię tu pewną dygresję (dop. EP) związaną z nazwą stoczni im. „Komuny Paryskiej”. Otóż w czasie prób morskich statku B-562/1 (było to w 1992 roku) przedstawiciel armatora – przewodniczący Komisji armatorskiej (były komandor francuskiej marynarki wojennej) zadał nam – czyli Komisji Zdawczej Statku – takie oto pytanie (które nas zdumiało); „Polska, to kraj mający niezwykle burzliwą historię i mających wspaniałych bohaterów... i co, zabrakło wam tych bohaterów, aby nadać na jego cześć imię waszej stoczni.. Dlaczego wybraliście im. „Komuny Paryskiej”? Odpowiedzieliśmy, iż z tym pytaniem powinien udać się do ideologów PZPR. My na to pytanie nie byliśmy w stanie odpowiedzieć!



Oto wejście do naszej „świątyni...” czyli brama wejściowa Stoczni im. „Komuny Paryskiej” (ze zbiorów inż. Zb. Nowaka)

Budowa pierwszego pełnomorskiego statku w Gdyni

W okresie powojennym, jak zaznaczono wcześniej stocznia zajmowała się różnymi pracami, stosownie do potrzeb i możliwości załogi. Jednak jak się później okazało najważniejszymi pracami były prace remontowe prowadzone na wydobywanych wrakach statków najpierw z basenów portu gdyńskiego, potem z Zatoki Gdańskiej i wreszcie z Morza Bałtyckiego. Na tych pracach remontowych doświadczenia okrętowego nabrali ludzie, którzy dotąd nie wiedzieli, że będą okrętowcami z prawdziwego zdarzenia.

Ustawianie wydobywanych wraków przy uszkodzonych nabrzeżach zaowocowało koniecznością ich naprawienia, co w konsekwencji pozwoliło na ułożenie w ich kanałach rur dostarczających na remontowane statki sprężone powietrze, parę wodną, tlen, acetylen. Położono również instalacje elektryczne, wraz z armaturą elektryczną pozwalającą zasilić mocą niezbędne urządzenia odbiorcze. Równoległe uzupełniono nabrzeża w dźwigi typu portalowego... Stocznia w Gdyni zaczęła nabierać cech prawdziwej stoczni.

Z różnych rozmów gospodarczych wynikało, że zaczyna być brana pod uwagę konieczność budowy nowych statków, których potrzebuje rozwijające się rybołówstwo oraz rosnące potrzeby żeglugowe. Skłoniło to kierownictwo stoczni do przygotowania się do tego typu prac, tym bardziej, że władze nadrzędne stoczni otrzymały „z góry” zadania związane z koniecznością dostarczenia ZSRR b. dużej ilości różnych typów statków.



Fotka przedstawia widok stoczni jaki przedstawiała sobą na początku lat 50 – tych. (fotka ze zbiorów inż. Zb. Nowaka)

Fotografie wykonano z kierunku wschodniego kierunku na zachód terenów stoczniowych. Widać:

- po lewej halę Wydz. K-5 z estakadami suwnic wewnątrz halowych. W górnej części hali K-5 widać okna pomieszczeń, gdzie na początku lat 50-tych umieszczono trasernie do wykonywania szablonów dla potrzeb produkcji kadłubów.

- dalej po lewej widać hale kadłubowe (o symbolu Ga 30) wraz z przybudówką mieszczącą na parterze Wydz. W-4; na piętrach Biuro Projektowo – Konstrukcyjne, potem magazyn odzieży i na samej górze Ośrodek Informacji i radiowęzeł. Przed halą Ga 30 widać nabrzeże, gdzie będzie zbudowana pochylnia boczna, zwana również zrzutową.
- Budynek po prawej stronie fotografii, to budynek Wydz. W-1; Za budynkiem Wydz. W-1 widać baseny wodne na których w późniejszym czasie powstaną place montażu i suche doki.

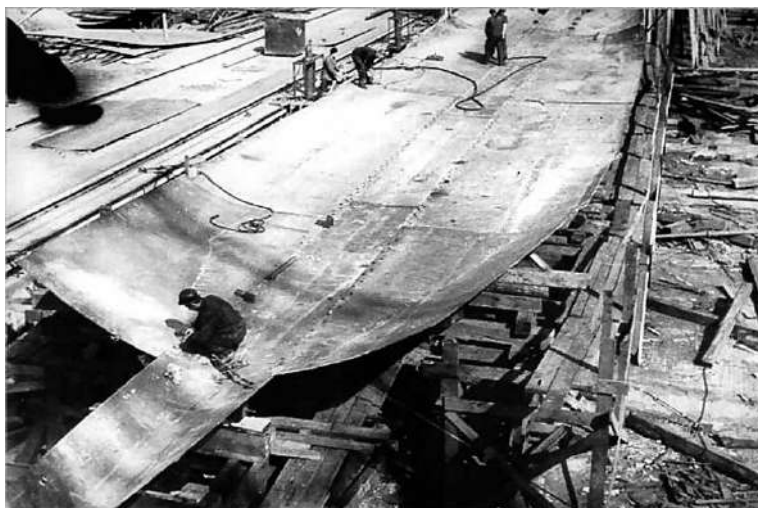
Przyśpieszono prace remontowe związanymi z odbudową nabrzeży. Równocześnie na poddaszu kadłubowni (chyba Wydz. K-5 dop. EP) wykonano klasyczną trasernią szablonów kadłubowych i dopilnowano, by na funkcjonujących halach kadłubowych zamontować suwnice itp. wyposażenie. W jednej z hal zainstalowano walce do prostowania i gięcia blach i profili. Zainstalowano sprzęt do spawania. Zadbano również o możliwość wykonania przelotów na tych halach, by po wykonaniu części kadłubów (sekcji) móc je wytransportować po za halę. W ramach tych prac naprawiono hale Ga-30.

Zastanawiano się jak budować statki. Dotąd zdecydowana większość stoczni na świecie posiadała pochylnie wzdłużne. Drugą możliwością był montaż kadłubów w doku pływającym. Ze wspomnień p. prof. Rylke: „zwrócił się do mnie p. inż. Kamieński (którego znałem od 35 lat jeszcze z czasów carskiej Rosji) i zaprosił mnie do stoczni w Gdyni przedstawiając dylemat na czym budować statki ... na doku, czy na pochylni wzdłużnej? Pan Prof. A. Rylke dodaje: – ja nie zajmowałem się technologią budowy statków, lecz prowadziłem Katedrę Projektowania Okrętów... Ale po rozejrzeniu się po dostępnych gruntach w stoczni odpowiedziałem krótko: Ani jedno, ani drugie. Więc p. inż. Kamieński zdumiony zapytał: A więc co?. Odpowiedziałem: w tych warunkach tylko wodowanie boczne, zrzutowe! I to z zeskokiem statku na wodę.

I tak koncepcja p. prof. Rylkego znalazła zastosowanie w Gdyni w postaci pochylni bocznej zrzutowej. Zatem zlecono jej zaprojektowanie i natychmiastową budowę. Zbudowano pochylnię zrzutową o długości 120 m. i prostopadle do niej krótki odcinek nabrzeża „B”

Gdy trwała jeszcze budowa tej pochylni, na jej części już gotowej, w kwietniu 1951 położono stępkę pod pierwszy statek z serii B-53 „MELITOPOL” dla armatora z ZSRR. Tym samym stocznia w Gdyni obok stoczni w Gdańsku i w Szczecinie awansowała do grona stoczni produkcyjnych.

Rok 1951 W tym roku rozpoczęła się prawdziwa produkcja okrętowa statków pełnomorskich. Podpisana umowa pomiędzy Polską a ZSRR gwarantowała możliwość budowy dugich serii statków. W tymże roku położono stępkę pod pierwszy pełnomorski statek drobnicowy z serii B-53 o nośności 820 ton. Stępkę położono na nowozbudowanej pochylni bocznej (tzw. zrzutowej), której konstrukcja w tamtych czasach była wielką nowością!



Rok 1951. Położenie stępki pod pierwszy budowany po II wojnie światowej statek handlowy typu B-53 drobnicowiec MELITOPOL.

29 listopad 1952 r. Przekazanie do eksploatacji pierwszego zbudowanego po wojnie statku handlowego. Po okresie odbudowy zakładu i surowej szkoły okrętownictwa, jaką były remonty okaleczonych wojną wraków, drobnicowiec „MELITOPOL” symbol budowy: B-53 o nośności 820 ton zapoczątkował produkcję nowych statków w Stoczni Gdynińskiej.



Fotografia przedstawia wodowanie na pochylni bocznej pierwszego pełnomorskiego statku w Stoczni im. „Komuny Paryskiej” w Gdyni statku „MELITOPOL” dla armatora z ZSRR.

Zamówienie Związku Radzieckiego na budowę dużej ilości jednostek pływających stało się szansą zdynamizowania rozwoju polskiego przemysłu okrętowego. Przystosowana została do celów produkcyjnych kadłubownia i trasernia, zbudowano pochylnię zrzutową do bocznego wodowania o długości 120,00 m, przedłużoną następnie do 152 m, co umożliwiło równoczesną budowę trzech niewielkich statków. Za adaptację opracowanego przez Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych (CBKO) w Gdańsku projektu statku oraz uruchomienie seryjnej produkcji drobnicowców typu „MELITOPOL” pracownicy Stoczni: Bolesław PRZYBYLSKI, Stefan PUP, Andrzej ROBAKIEWICZ i Bronisław ROLBIECKI uhonorowani zostali NAGRODĄ PAŃSTWOWĄ III stopnia.

Z liczącej 35 statków serii typu „MELITOPOL” (B-53) zbudowanej w Gdyni głównie z myślą o eksporcie do ZSRR, na 23 statkach podniesiona została bandera radziecka. Osiem statków, w tym „ORŁOWO”, „WEJHEROWO”, „REDA”, „BRANIEWO”, „KARTUZY”, RUMIA” i „SOPOT” przejściowo eksploatowane przez PLO, sprzedane zostały w latach 1955 – 1957 armatorowi chińskiemu: CHI-NA OCEAN SHIPPING Co., natomiast „NIDĘ” po kilkumiesięcznej służbie w PŻM, kupił brazylijski

armator Casimiro FILHO z Fortalezy, zmieniając jej nazwę na „MIRO” (podniesienie bandery brazylijskiej nastąpiło dnia 12 października 1956). Transakcję tę można więc uważać za rozpoczęcie z końcem 1955 roku eksportu polskich statków do CHRL i z końcem roku 1956 r do Brazylii.



Fotka przedstawia wodowanie kolejnego statku rybackiego... Moment zrzutu kadłuba do wody. Za rufą widać zaproszonych gości na uroczystość wodowania

Biorąc pod uwagę eksportowe przeznaczenie wymienionych statków pomimo czasowej służby pod polską banderą, „ORŁOWO” i pozostałych sześć statków liczone są jako chińskie, natomiast „NIDA” jako statek dla Brazylii. Cztery statki typu B-53: „NOTEĆ”, „NOGAT”, „PROSNA” i „JASTARNIA” pozostały w Polskiej Marynarce Handlowej, z czego trzy pierwsze w PŻM a „JASTARNIA” jako statek obsługujący rybołówstwo.

Zasady pracy pochylni bocznej, zwanej też pochylnią zrzutową

Technologia budowy kadłubów małych statków, w tym rybackich zorganizowana jest w Stoczni im. „KOMUNY PARYSKIEJ” w Gdyni w sposób „potokowy”. Co oznacza, że każdy kadłub małego statku jest podzielony na bloki kadłubowe. Każdy blok – o długości ok $\frac{1}{4}$ części całego statku ustawiany jest na podbudowie zamocowanej do wózków jezdnych. Wózki te umieszczone są na stalowych torach, które tworzą układ jezdny w kształcie litery „L” odwróconej „do góry nogami”. Dłuższy odcinek tej „litery” ułożony jest wzdłuż budynku. Krótszy zaś, stanowi pochylnię boczną.

Załoga pochylni bocznej otrzymuje od Wydz. K-2 w ściśle określonych terminach kolejne sekcje (najpierw sekcje rufowe), z których Załoga Pochylni w pracy na trzy zmiany składa pierwszy blok. Gdy na pierwszym, rufowym bloku zostają ułożone wszystkie sekcje, blok zostaje przemieszczony po tych torach o tzw. jeden takt, by zrobić miejsce dla budowania następnego bloku, też na analogicznych wózkach. Następnym blokiem jest blok kadłubowy sąsiadujący z poprzednim, czyli rufowym. Gdy i ten otrzyma ostatnią sekcję, następuje przesunięcie o kolejny takt. Przy budowie małych statków ich kadłuby są podzielone na cztery bloki kadłubowe. Ostatnim budowanym blokiem jest blok dziobowy.

Gdy odbyło się wodowanie kadłuba statku poprzedniego, natychmiast przemieszczano te cztery bloki na miejsce docelowego montażu w następujący sposób.

Przemieszczano blok rufowy na koniec toru dłuższego ramienia litery „L”. Następnie za pomocą siłowników hydraulicznych podnoszono wózki wraz blokiem kadłubowym ku górze o taką wielkość, by zamocowania kół, dały się obrócić o 90° . Następnie opuszczano wózki z kadłubem na tory, których kierunek umożliwiał wjazd na pochylnię (ten ruch odbywał się pod kątem 90° do kierunku jazdy wcześniejszej).

Blok ustawiano na końcu pochylni, by jak najszybciej oddać go wyposażeniowym, by ci wykonywali swój zakres prac. Największy zakres prac do wykonania miał wydz. W-1, gdyż poza montażem maszyn, mechanizmów i urządzeń w siłowni, musiał poczekać, aż kadłubowcy zakończą określony zakres prac spawalniczych, by można przystąpić do wyznaczania (trasowania) przebiegu linii wału i linii steru, a następnie ustawić przenośne obrabiarki i dokonać obróbki skrawaniem wytrasowanych otworów, by w nie wcisnąć elementy (tuleje i łożyska) odpowiednio: dla wału śrubowego i trzonu sterowego.

Natychmiast po ustawieniu bloku rufowego przemieszczano blok z nim sąsiadujący. Dokonywano podniesienia wózków z tym blokiem ku górze, obracano je i po opuszczeniu na nowe tory, przesuowano do sekcji rufowej i przystępowano do stykowania (czyli do prac spawalniczych, których konsekwencją było ostateczne połączenie tych dwu bloków).

I tak w kolejności przemieszczano kolejny blok kadłubowy i na końcu przemieszczono blok dziobowy.

Blok nadbudówki był montowany na placu montażu po za linią „L”, jednak w zasięgu dźwigu pływającego, będącego na wyposażeniu stoczni. Gdy do maszynowni statku na pochylni wstawiono większość urządzeń i silnik napędu głównego, wówczas dźwigiem pływającym podejmowano nadbudówkę i od strony wody i dźwig wstawiał ją na kadłub, znajdujący się na pochylni. Od wodowania kadłuba liczono już dni.

Samo wodowanie było wielką uroczystością w stoczni. I to uroczystością celebrowaną z udziałem Dyrekcji Stoczni, Armatora, matki chrzestnej rozbijającej o kadłub butelkę szampana

i wielu innych przedstawicieli stoczni, załogi i innych – np. czasami przedstawicieli rządu, partii, miasta, raz nawet był ksiądz – Pop ze święceniami (było to w czasach PRL!). Wyznaczona w planie wodowania data i godzina wodowania była święta! Nie było mowy o żadnym spóźnieniu. Cały obszar wokół pochylni był uporządkowany, udekorowany, brakowało tylko trawy malowanej na zielono. Dla oficjeli i matki chrzestnej zawsze budowano specjalny pomost z podestem na wysokości dziobu statku z zamontowanym i wcześniej wypróbowanym zwalniakiem butelki. Na podście umieszczono elementy instalacji nagłaśniającej samą ceremonię, czyli głośniki, mikrofony itp. Zatem słynne zdanie: „płyn po morzach i oceanach świata, sław imię stoczniowców i marynarzy.... Nadaję ci imię...” słyszeli wszyscy uczestnicy wodowania. W momencie rozbijania szampana o kadłub zawsze gra stoczniowa orkiestra. Gdy zwalniane są blokady i zaczepy kołysek, kadłub rusza po torach ślizgowych posmarowanych łojem i smarem zsuwa się na swoich płozach w pozycji bocznej i przez chwilę leci w powietrzu, by za ułamek sekundy zeskoczyć do wody, zaś stoczniowe syreny rykiem witają nowy statek, który po wypłynięciu do eksploatacji będzie już w opiece Neptuna – Króla Mórz i Oceanów. Atrakcyjność wodowania podnosi wśród widzów niepewność czy statek nie przewróci się, czy się wyprostuje i czy nie utonie wśród wielkiej, powstającej fali. Widowisko to było chętnie oglądane nawet przez samych stoczniowców, gdyż było piękne i niezwykle widowiskowe. Bramy stoczni w tym dniu były otwarte dla publiczności, której nigdy nie brakowało. Zawsze były tłumy! Wszyscy się tłoczyli i chcieli być jak najbliżej widowiska, by nie umknąć im żaden element samego wodowania. Część publiczności nie zdając sobie sprawy jak zachowa się fala z basenu stoczniowego, gdy statek zeskoczy z pochylni i z wielkim impetem wskoczy do wody tłoczyli się tuż za rufą! Ponieważ rufa ma kształt typu pawężowego (pawęż to zwężająca się część rufowa statku mająca odpowiednią krzywiznę). To zwężenie kadłuba powodowało powstawanie fali zwrotnej, która z impetem wskakiwała na nabrzeże i oblewała tam część widzów, którzy w ten sposób byli prawdziwymi uczestnikami tej ceremonii.

Po wodowaniu na statek wchodzi uszczelniacze celem sprawdzenia szczelności kadłuba i obsługa do uwolnienia kadłuba z kołysek, po czym kadłub odholowany zostaje na nabrzeże wyposażeniowe. Część załogi Wydziału Pochylni przyjmowana była lampką szampana w Dyrekcji Produkcji z podziękowaniami a często z nagrodami pieniężnymi zwanymi „eksportowymi” wypłacanymi trochę później.

Gdy na drugi dzień po wodowaniu pracownicy stoczni przychodzili do pracy, to na pochylni były już ustawione cztery bloki statku następnego! Tempo prac było niesamowite. Montaż statku trwał średnio 25 dni.

Działającą linię „potokową” w kształcie litery „L” rozbudowano do litery „T”. W ten sposób powstała możliwość zwiększenia tempa prac i zwodowania większej ilości kadłubów. Przez tą zmianę można było budować dwa dodatkowe bloki kadłuba. Takie rozplanowanie miejsc budowy bloków zapewniało bezkolizyjne przeciąganie bloków, natychmiast po wodowaniu.

Intensywna eksploatacja pochylni oraz wzrost masy budowanych na niej kadłubów spowodowały obsuwanie się gruntów pod pochylnią, „siadało” samo nabrzeże. Stocznia zleciła zbadanie powyższego zjawiska na Politechnikę Gdańską, której ekspertyza ponad wszelką wątpliwość wykazała, brak stabilności podłoża pod pochylnią i określiła, iż bezpieczeństwo samej konstrukcji pochylni jest bardzo zagrożone i że istnieje wielkie prawdopodobieństwo zapadnięcia się konstrukcji, która może zablokować zrzućenie kadłuba do wody. Zalecenia były krótkie ZAMKNAĆ pochylnię. Pochylnię zamknięto w 1977 roku. Łącznie od roku 1952 do 1977 z pochylni bocznej zwodowano 258 kadłubów, średnio 10 rocznie.

Rok 1956. Z Działu Konstrukcyjno-Technologicznego powstało samodzielne Biuro Konstrukcyjne. Oprócz zmiany nazwy i statusu, znacznie poszerzone zostały obowiązki Biura, obejmujące teraz pełny zakres opracowań projektowo – konstrukcyjnych od projektu wstępnego, do dokumentacji roboczej.

Pierwszym, samodzielnym kompletnym opracowaniem była dokumentacja drobnicowca typu „GOPLANA” (B–57).

Zgodnie ze światowymi trendami i na podstawie własnych doświadczeń, gdyńscy konstruktorzy rozwijają i wzbogacają nowymi realizacjami podstawowe specjalizacje Stoczni, jakimi były początkowo małe drobnicowce i statki rybackie, a od połowy lat sześćdziesiątych są to tzw. duże statki.

Były to dziesięcioletnicy: „FRANCESCO NULLO” (B–41), dwudziestoletnicy: „LIMBAZHI” (B–70), ZVENIGOROD (B–470), „HAVBJORN” (B–523), pięćdziesięcioletnicy: „MANIFEST LIPCOWY” (B–521) czy masowce OBO noszące nazwiska marszałków ZSRR przekraczające 100.000 t. nośności (B-524).

Rok 1956. Z Działu Konstrukcyjno-Technologicznego powstało samodzielne Biuro Konstrukcyjne. Oprócz zmiany nazwy i statusu, znacznie poszerzone zostały obowiązki Biura, obejmujące teraz pełny zakres opracowań projektowo – konstrukcyjnych od projektu wstępnego, do dokumentacji roboczej.

Pierwszym, samodzielnym kompletnym opracowaniem była dokumentacja drobnicowca typu „GOPLANA” (B–57).

Zgodnie ze światowymi trendami i na podstawie własnych doświadczeń, gdyńscy konstruktorzy rozwijają i wzbogacają nowymi realizacjami podstawowe specjalizacje Stoczni, jakimi były początkowo małe drobnicowce i statki rybackie, a od połowy lat sześćdziesiątych są to tzw. duże statki.

Były to dziesięcioletnicy: „FRANCESCO NULLO” (B–41), dwudziestoletnicy: „LIMBAZHI” (B–70), ZVENIGOROD (B–470), „HAVBJORN” (B–523), pięćdziesięcioletnicy: „MANIFEST LIPCOWY” (B–521) czy masowce OBO noszące nazwiska marszałków ZSRR przekraczające 100.000 t. nośności (B-524).

Specjalnością wymuszoną przez dekonunkturę na światowym rynku żegludowym jest podejmowanie budowy statków szczególnie poszukiwanych, ale technicznie niezwykle skomplikowanych, jak zbiornikowce do przewozu skroplonych gazów, statki o poziomym systemie przeładunkowym RO – RO, promy pasażersko – samochodowe, samochodowce, kontenerowce, produktowce itp. statki.

Projektowanie i budowa tych wyspecjalizowanych statków pilotujących postęp techniczny w światowym okrętownictwie jest podejmowane przez nieliczne stocznie świata, dysponujące odpowiednią bazą techniczną i produkcyjną ale przede wszystkim dysponujące zespołem wybitnych okrętowców – projektantów, konstruktorów i technologów i oczywiście doskonale przygotowanych robotników.

Stoczniowe Biuro Projektowo – Konstrukcyjne, niezależnie od dokonywanych w międzyczasie reorganizacji, zatrudnia około 500 wysoko kwalifikowanych specjalistów zgrupowanych w zespole Głównych Projektantów i Konstruktorów oraz w pracowniach: Kadłubowej, Siłowni i Rurociągów, Wyposażenia Pokładowego, Elektrycznej i Automatyki. Pracownia Obliczeń Teoretycznych dysponuje odpowiednim wyposażeniem komputerowym własnym, (m. in. zestaw minikomputerowy WANG 2200, zestaw automatycznego kreślarza typu KONSBERG i inne) oraz zdalnym dostępem do urządzeń wyspecjalizowanego Zakładu Informatyki Przemysłu Okrętowego.

Jesień 1956 r. Po wydarzeniach z czerwca 1956 roku załoga stoczni domagała się zmian, w tym dyrektora stoczni. Na to stanowisko powołany został Erazm Zabiełto, ceniony i lubiany przez swoich podwładnych szef. Ciekawostką tamtych czasów był fakt, iż to załoga stoczni domagała się jej rozbudowy w tym położono nacisk na rozbudowę przede wszystkim ośrodka kadłubowego. Warto zatem wspomnieć tego wspaniałego, mądrego, ogólnie szanowanego człowieka i dyrektora naczelnego stoczni:

Erazm Zabięto (materiał zaczerpnięty z domeny publicznej) – mgr inż. (1915-2001). Wniósł on największy wkład w rozbudowę i rozwój tej stoczni, która za jego kadencji stała się jedną z najlepszych w Europie i świecie. Cieszył się wielkim poważaniem, szacunkiem i sympatią wśród całej załogi. Swoje dorosłe życie związał na stałe z Gdynią i z okrętownictwem.

Przytoczę jego słowa: „To jest rewelacyjne, że my, Polacy, którzy przed 40 laty w przemyśle okrętowym zaczynaliśmy właściwie od zera, nie mając doświadczeń i kadry, za życia jednego pokolenia staliśmy się liczącą na świecie siłą. Mamy wielu znakomitych okrętowników, budujemy nowoczesne statki, a przemysł stoczniowy obok górnictwa jest drugą polską specjalnością narodową. Na początku, w 1945 roku, był ogromny entuzjazm i wiara, że stać nas na wiele, ale z pewnością nikt wówczas nawet nie mógł marzyć, że osiągniemy tak dużo. Jestem wdzięczny losowi, że mogłem w tym procesie uczestniczyć, że z wieloma wspaniałymi ludźmi współtworzyłem polski przemysł okrętowy. Dzięki statkom miałem bardzo ciekawe życie.”

Na początku pisania tej historii wspominałem (dop. – EP), iż dokumenty dot. początków stoczni w wejherowskim archiwum odnalazł p. mgr T. Czayka. Nadmienię tutaj również, że p. T. Czayka został zatrudniony w stoczni, gdy dyrektorem naczelnym był E. Zabięto. Oto zapisany w pamiętniku p. Czayki parę zdań o tym, jakim człowiekiem, ale i dyrektorem był E. Zabięto. Oto cytat z tego pamiętnika:

„Chociaż kierował potężnym zakładem zatrudniającym prawie 10 tysięcy ludzi, realizujących równoległe z produkcją największą inwestycję, jaką do tej pory polski przemysł okrętowy przedsięwziął (chodzi o inwestycję związaną z rozbudową stoczni o nowy układ kadłubowy zakończony suchym dokiem nr 1 dop. EP) nie pamiętam jego podniesionego głosu czy używania słów uznanych za niecenzuralne. Przez dyrektorski gabinet przewijała się masa ludzi, wśród nich byli chwaleni, ale byli i ganieni, jednak chyba nikt nie wyszedł z poczuciem krzywdy czy urażonej godności osobistej. Wiem to w pewnym sensie z własnego doświadczenia, gdyż najdotkliwsza w moim życiu zawodowym kara spotkała mnie właśnie ze strony dyrektora Zabięty. A w skrócie wyglądało to tak: otrzymałem od dyrektora polecenie przygotowania w określonym terminie jakiegoś ważnego opracowania dla jakiejś równie ważnej instytucji. Do dzisiaj nie wiem jak to się stało, że polecenia nie wykonałem. Do dyrektora wpłynął monit, zatem zostałem wezwany do gabinetu, gdzie usłyszałem wypowiedziane normalnym tonem następujące słowa: *„panie Tomku, m i e l i ś m y dostarczyć na przedwczoraj materiały...”, dzwonią, że ich nie otrzymali, przeprosiłem ich i obiecałem, że do końca tygodnia wywiążemy się z tego zobowiązania. Czy ma pan z tym jakieś trudności?*” I to mi wystarczyło. Czułem się zdruzgotany...”



Na zdjęciu E. Zabięto na tle SD-1.

W dniu 28.02.1966 Dyrektor Zabiełto został odwołany. Powód? Nieznany. Nikczemność (?) – stawiam tutaj znak zapytania (dop. EP), gdyż nie odnalazłem przyczyn na podstawie których, ten wspaniały człowiek został usunięty z grona stoczniowców.... Zwolniony ze stoczni nie mógł znaleźć pracy (czyżby „wilczy bilet”?) Pracę więc wymyślił sobie sam. Utworzył w Gdyni pracownię krawiecką i w charakterze krojczego zarabiał na życie.... (tą informację przekazał mi (dop. EP) p. Władysław Szczepkowski, który odwiedził p. Dyrektora w jego pracowni w Gdyni.

Listopad 1956 r. Kadłub statku widziany z lewej burty od dziobu, stojący na pochylni i wsparty podporami, połączony z fragmentem stylizowanego koła zębatego i literami SKP – stały się motywami znaku firmowego (logo) Stoczni.



Jego autorem jest były traser na Wydziale Przygotowania Produkcji Kadłubów, prywatnie artysta plastyk Stanisław KATZER. Z początkiem lat siedemdziesiątych znak został zmodernizowany przez artystę plastyka Henryka FAJLHAUERA. Opracował on również propozycję nowego znaku prezentującego panoramę Stoczni z dźwignicami bramowymi i statkiem w budowie, który bywa również niekiedy używany na mniej oficjalnych drukach.

Pierwszy program rozbudowy stoczni

Pierwszy, duży program inwestycyjny (na lata 1959-1964) to okres unowocześnienia i zwiększenia potencjału produkcyjnego oraz rozbudowy stoczni. Stoczniowy zespół realizacji inwestycji reprezentowali m. in. inżynierowie; E. Głuszek, S. Gorgoń, Z. Sowiński, L. Grontkowski, J. Arendarski, Z. Ćwikliński, W. Czerski, J. Lasek, Z. Jaskótkowski. Projekt technologiczny i budowlany ośrodka kadłubowego opracowany został przez Biuro Projektów Budownictwa Morskiego „Prozamet”, konsultując poszczególne elementy projektu z specjalistami i dyrekcją stoczni w Gdyni.

W ramach projektu rozbudowy ośrodka kadłubowego

- zbudowaną, wielonawową (6 ha) halę obróbki wstępnej (K-1) z ciągami do cięcia blach w systemie sterowania numerycznego; hala ta wyposażona została w stanowiska do rozkroju blach, a także w walce o nacisku 2000 t brytyjskiej firmy Hugh Smith z Glasgow, zaginarki 700 t, prasy hydrauliczne, prasę bokserką do zaginania profili, płyty kowaliskie, linię spawania profili oraz suwnice. Gotowe, pojedyncze elementy sekcji kadłubowych oraz przygotowane formaty blach przekazywano na nowy, wyposażony w urządzenia transportu pionowego i poziomego magazyn kompletacyjny umieszczonego pomiędzy halami Wydz. K-1 i Wydz. K-2.;



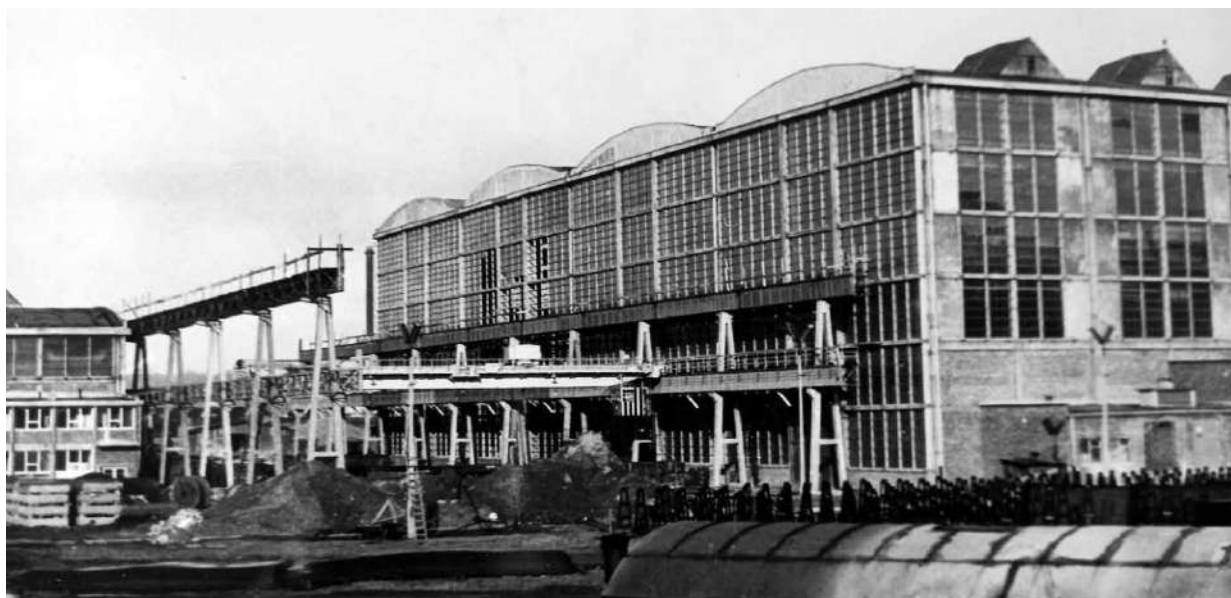
Powyższa fotka wykonana 28 XI 1961 roku przedstawia początkową fazę robót budowlanych. Stojące słupy na drugim planie to słupy przyszłej hali obróbki kadłubów Wydz. K-1.



Fotka przedstawia końcowy proces budowy hali wydz. K-1 (jako hali G06)

- zbudowano czteronawową (14,4 ha halę prefabrykacji sekcji (K-2), o powierzchni ok. 18.000 m² której sekcje o maksymalnej masie do 80 ton były wystawiane na nowopowstały plac montażu.

Nowa hala o symbolu G08 składa się z czterech „przelotów” o znacznej wysokości. Hala posiadała przybudówkę, gdzie ulokowane biura Wydz. K-2 wraz z zapleczem technologicznym. Wszystkie stanowiska pracownicze na „przelotach” były wyposażone w punkty poboru gazów technicznych (tlen, acetylen, sprężone powietrze) posiadały one również instalacje elektryczne spawalnicze, oświetleniowe, zasilania mocą (3x380 V)



Fotka przedstawia halę G08 hala prefabrykacji sekcji Wydz. K-2. Uwagę zwracają dwie estakady, po których poruszają się suwnice. Suwnice te obsługują magazyn kompletacyjny gotowych prefabrykatów wykonanych przez Wydz. K-1 i w tym magazynie złożonych do pobrania przez pracowników Wydz. K-2, dla zbudowania z tych prefabrykatów sekcji okrętowych.

Zbudowane sekcje w tych „przelotach” o wadze do ok. 80 ton były wywożone suwnicami poza halę wydz. K-2 na plac montażu, na którym pracownicy wydz. K-3 z ww. sekcji tworzyli blok-sekcje i bloki kadłubowe dla statków montowanych w dokach.

Sekcje statków montowanych na pochylni bocznej ustawiano na specjalnych wózkach, na których załoga pochylni realizowała swój zakres prac. Zakończenie przewidzianego zakresu prac kończyło tzw. „TAKT” i blok na ww. wózkach przesuwano o jeden „TAKT” dalej w kierunku tej części pochylni, na której następował m-ż kadłuba w całość, po którym następowało uroczyste wodowanie kadłuba.

Bloki kadłubowe o maksymalnej masie do 460 ton (40 ton ważyło oprzyrządowanie, za pomocą którego podwieszano ww. bloki do suwnicy bramowej nr 1 mającej udźwig 500 t. (dwa wózki po 250 t każdy) były następnie podwieszane do suwnicy bramowej 500,0 ton, która przenosiła je do niecki suchego doku, by tam pracownicy wydz. K-3 montowali kadłub w całość. Była to praca niezwykle trudna, wyczerpująca, niekiedy wykonywana w upalne słońce, niekiedy w potokach ulewnego deszczu i w przejmującym zimnie. Doprawdy, od pracowników Wydz. K-3 wymagano niezwykłego hartu ducha i wielkiej wytrzymałości fizycznej dla zrealizowania przypisanego im zakresu prac.

Jednak najważniejszym obiektem jaki należało zbudować był suchy dok z przylegającym doń, placem montażu. Obiektu o takim kształcie, wymaganiach i przeznaczeniu nikt nigdy w Polsce nie budował. W pierwszej kolejności zdecydowano się na szeroko podjęte badania hydrotechniczne gruntu w miejscu przyszłego posadowienia doku.

Biuro „PROZAMET” zleciło zbadanie spoistości gruntów, jak również stan i głębokość wód podziemnych w miejscu przyszłej niecki dokowej.

Wykonano zatem wiercenia do głębokości 27,5 metra. Z uzyskanych wyników sporządzono ekspertyzę i obliczono, iż nośność gruntu pod nieckę powinna wynosić około $2,5 \text{ kg/cm}^2$. Przy takich parametrach powstał projekt doku suchego, grawitacyjnego (dok spoczywa na gruncie i napiera na niego z siłą większą niż ciśnienie wód podziemnych napierające na dno doku i usiłujące „wypchnąć” dok ku górze. Wynika z tego, iż najbezpieczniejsza sytuacja z dokiem jest wówczas, gdy w doku stoi kadłub gotowego statku do wodowania!) Zatem zaprojektowano dok suchy mający 240,00 m długości, 42,00 m szerokości i 8,0 m głębokości. Niecka doku umiejscowiona została w basenie VII. Głównym projektantem był inżynier Janusz Hauptmann wraz z zespołem. Kierownikiem budowy inż. T. Dzięgielewski. Projekt techniczny suchego doku został opracowany w nawiązaniu do zaprojektowanych wcześniej grodzi wzdłużnych stanowiących element przyszłego nabrzeża, przy założeniu wykorzystania ich jako pirsów wyposażeniowych oraz biorąc pod uwagę konieczność usytuowania w gabarycie tych pirsów dodatkowych obiektów jak pompowni, podstacji elektrycznych, kanałów technologicznych dla instalacji technologicznych, wciągarki bramy itp. elementów wyposażenia doku. Zamknięcie doku od strony wody, stanowić będzie uchylna brama, zamocowana na zawiasach, które będą mocowane do ścian doku w jego najniższej części. Brama po otwarciu (dla wyprowadzenia zwodowanego statku) będzie położona i będzie schowana w specjalnie na ten cel utworzonej wnęcie w dnie basenu. Po położeniu bramy w położenie „otwarte” brama spoczywa na specjalnej podbudowie zwanej też spocznikami. Ciekawostką konstrukcyjną bramy doku jest to, iż otwiera się ona samoczynnie na skutek wiania do jej zbiorników wody balastowej. Woda balastowa wlana do ww. zbiorników wypełnia je. Ale środek ciężkości napełnionej bramy doku przy napełnieniu jej zbiorników jest przesunięty względem zawiasów na zewnątrz, wskutek czego siła ciężkości odrywa bramę doku od przyłg przy dokowych i powoduje jej obrót do otwarcia doku. Po wyholowania statku, wystarczy wypompować wodę balastową, by brama sama podniosła się do przyłg przy dokowych, skutkiem czego dok zostaje zamknięty. Teraz wystarczy usuwać wodę z niecki dokowej, by parcie wody z basenu portowego zaczęło dociskać bramę do przyłg. Dok jest gotowy do budowy następnego statku.



Fotografia z dnia 28.12.1961 przedstawia wykonanie niecki dokowej ze ścianek Larsena. Na pierwszym planie ścianka nasady doku. W części doku od strony basenu jest ustawiona również ścianka Larsena, ale wysunięta na basen portowy, by umożliwić montaż bramy doku, która będzie zamocowana na dwóch zawiasach na ścianach – odpowiednio na lewej i prawej ścianie doku. Po jej zamontowaniu ścianka od strony basenu będzie zdemonstrowana, zaś w dnie basenu portowego będzie wykonana wnęka, by brama doku, po jej otwarciu schowała się w tej wnęce. Kiedy wykonywano tą fotkę, woda była usuwana z niecki dla wykonania płyty nośnej dna doku. Płyta ta będzie miała grubość ok. 5,5 metra.

W czasie eksploatacji doku zauważono, iż w większości przypadków wiatry wiejące na ogół z zachodu dociskały wodowane statki do ściany doku, co skutkowało ocieraniem kadłuba o ścianę doku, a w konsekwencji zdzierano dopiero co nałożone farby na burtach statków. W związku z tym wprowadzono ulepszenia konstrukcyjne, polegające na zamontowaniu odpowiednio dużych kół wyposażonych w wielkie opony, które w miarę posuwania się statku wzdłuż doku przejmowały parcie kadłuba, nie dopuszczając do tarcia burt o ścianę doku, ale obracając się na osiach, pozwalały wyciągać kadłub z doku, bez uszkodzenia powłok malarskich na kadłubie.

Równoległe z pracami dla Wydz. K-1, K-2 i K-3 (plac m-żu i Suchy Dok) zbudowano budynek cynkowni z wanną do cynkowania na gorąco. Zaprojektowano i wykonano ciąg obróbki wstępnej (na K-1) z oczyszczarką, podgrzewaniem indukcyjnym blach i kabiną konserwacji powierzchni blach. Powstały m.in.:

- Magazyn stali, plac (o pow. 1,16 ha) uzbrojony w suwnice z elektromagnetycznymi chwytakami blach jeżdżące na estakadach;



Zdjęcie przedstawia magazyn stali – stanowiący początek tzw. linii technologicznej produkcji kadłubów. Stąd każdy arkusz blachy przekazywany był do urządzenia czyszczącego metodą strumieniowo-ścierną i malowany (obustronnie) gruntem czasowej ochrony o gr. ok. 20 mikrometrów, by następnie „trafić” do Wydz. K-1.

- Zbudowano trasernię optyczną. W traserni tej wykonywano m.in. klisze szklane fotografując z folii traserskiej konkretny element kadłuba, w skali 1:10. Klisze te przenoszono na wieżę szablonową. Tam wkładano je do rzutnika, który z wysokości 10 metrów rzucał linie z kliszy na roboczą powierzchnię traserni. W ten sposób uzyskiwano dokładne odwzorowanie przyszłych krawędzi linii cięcia, kształtu blach i usztywnień kadłubowych. W stosunku do tak nakreślonych linii wykonywano drewniane szablony, które przekazywano na Wydz. K-1. Na wydz. tym w czasie kształtowania np. blach na walcach, po wykonaniu walcowania przykładano szablon drewniany, sprawdzając, czy uzyskany kształt dokładnie odpowiada szablonowi. Tak samo postępowano przy kształtowaniu giętych usztywnień kadłubowych.



Powyższa fotka przedstawia wieżę szablonową. U góry na wys. 10 m. znajduje się rzutnik, do którego wkładano kliszę szklaną na której w skali 1:10 były zarejestrowane kształty (np. gięcia blach, usztywnień itp.). Po włożeniu kliszy szklanej do rzutnika na dole poniżej 10 m uzyskiwano przebieg linii wg których wykonywano szablony z drewna dla wydz. K-1 do wykonywania elementów kadłuba w oparciu o tak wykonane szablony. Ciekawostką był fakt, że w tej wieży szablonowej nie ma okien, panuje ciemność, by widoczne były linie „rzucane” w postaci linii świetlnych na poziomie roboczym czyli dokładnie 10.00 metrów od rzutnika.

Tak więc zaprojektowany układ technologiczny budowy kadłuba składał się z:

- magazynu stali, który obsługiwany był przez suwnice z chwytakami elektromagnetycznymi (ciekawostką technologiczną był fakt, iż gdy blachy były lżejsze od maksymalnego udźwigu suwnicy, operator zwiększał pole elektromagnetyczne i mógł „zabrać” za jednym podejściem więcej niż 1 arkusz blachy. Gdy nadjeżdżał nad linię potokową (ruchome walce) mógł upuszczać pojedyncze arkusze blach!
- zespół urządzeń do prostowania (przez przewalcowanie blach), obustronnego czyszczenia powierzchni blach metodą strumieniowo – ścierną (jako ścierniwo używano cięty stalowy drut sprężynowy o grubości 0,9 mm i długości 0,6 mm), na koniec zaś obie strony arkusza tak przygotowanej blachy były malowane natryskowo w systemie hydrodynamicznym (wysokie ciśnienie farby). Farba ta (zwana gruntem czasowej ochrony) była rodzajem farb szybkoschnących. Tak przygotowana blacha „wjeżdżała” na wydz. K-1, była już sucha i gotowa do dalszych prac z ogniem. Zastosowany rodzaj gruntu gwarantował odporność na korozję w czasie od 6 do 10 miesięcy i nie wpływał negatywnie na procesy spawalnicze realizowane w całym procesie budowy i montażu kadłuba.
- Hala obróbki wstępnej – Wydz. K-1 zakres prac: przycinanie arkuszy blach, wykonywanie wszystkich usztywnień, zaginanie blach. Wykonywanie usztywnień kadłuba o dowolnym kształcie itp. Tak wykonana prefabrykacja była spakietowana i przekazywana do magazynu kompletacyjnego umieszczonego pomiędzy wydz. K-1 i K-2.
- Hala Prefabrykacji Wstępnej (Wydz. K2) Wydz. ten z elementów dostarczonych przez Wydz. K-1 budował sekcje przestrzenne do masy 80,0 ton. Sekcje musiały być wykonane z należytym staraniem pod względem kształtu i wymiarów. Każda sekcja miała swoją metryczkę, gdzie były zapisane uzyskiwane wymiary. I po zdaniu jej dla Inspektora jakości (niekiedy w towarzystwie kompetentnego prac. Wydz. K-3) były wywożone poza halę Wydz. k-2 na Plac montażu czyli w „jurysdykcję” Wydz. K-3.
- Plac montażu. Na którym łączone sekcje przestrzenne w większe fragmenty kadłuba,, a więc w blok sekcje, i bloki kadłubowe. Po ich wykonaniu te duże elementy były podwieszane za pomocą specjalnych oprzyrządowań do dwóch wózków na suwnicy bramowej o unosie 500 ton, by po podniesieniu zostać zawieszono do niecki dokowej, by tam montować kadłub w całość.
- Na końcu tak zbudowanej linii technologicznej powstał suchy dok typu ciężkiego o wymiarach: długość 240,00 m; 40,00 m szerokości i 8,00 m głębokości. Dok ten obsługuje suwnica bramowa o unosie 500 ton (dwa wózki o unosie po 250 t każdy) wyprodukowana w Jugosławii w zakładach „METALNA”.



Powyższa fotka przedstawia główną belkę nośną o konstrukcji kratownicowej suwnicy 500,0 ton po zakończeniu jej prefabrykacji na poziomie gruntu. Jej montaż nastąpi wtedy, gdy „nogi” prawa i lewa zostaną postawione prawie do pionu, jednak z takim odchyleniem, by ta główna belka została podniesiona na wysokość mocowania. Wówczas obie ‘Nogi’ zostaną przemieszczone w kierunku belki głównej, aż punkty mocowań znajdą się w przewidzianych miejscach. Wówczas nastąpi połączenie „nóg” i belki głównej. Suwnica po próbach nośnych przy obciążeniu próbnym 1,25 X udźwig nominalny, czyli $1.25 \times 500 = 625$ t i wykonaniu jazdy w obu kierunkach zostanie przez przedstawicieli Urzędu Dozoru Technicznego (DOT) dopuszczona do użytkowania. Dla wykonania ciężarów próbnych użyto balastów o masie $2 \times 312,5$ tony. Suwnicę zmontowano i oddano do eksploatacji w roku 1964.

Place przydokowe i plac montażu obsługują żurawie o unosie 80,0 i 20,0 ton produkcji firmy „EBERSWALDE” z NRD. Dok zamykany jest bramą o masie około 240, 00 ton, obrotowo zamocowaną w zawiasach, przytwierdzonych do obu ścian doku, w jego dolnej części. Po jej otwarciu brama ta chowa się w niecce wykonanej w dnie basenu portowego. W takim położeniu brama spoczywa lekko poniżej dna basenu, opierając się na specjalnych podporach – spocznikach.

Tak więc wyprowadzany statek z doku swobodnie przepływa nad leżącą bramą. W późniejszym okresie bramę tą usunięto i w jej miejsce zastosowano bramę pływającą o konstrukcji analogicznej jak ta, z doku nr 2.

System pompowy doku (pompy o wydajności po 15. 000 m³) po wyprowadzeniu statku z doku i po zamknięciu bramy jest w stanie wypompować wodę z doku w ciągu 4-ch godzin.

Lata 1960 – 1961. Okrzepnięte Biuro Konstrukcyjne zaprojektowało serię statków oznaczonych jako B-513. Były to statki typu drobnicowce chłodzone o nośności 1650 ton. Zbudowano 4 statki zamówione przez Polskie Linie Oceaniczne z Gdyni. Były to: „WOLIN”, „KOSZALIN”, „DEBLIN” i „MODLIN”. Statki te miały przepiękne proporcje i po prostu wyróżniały się urodą i smakiem architektonicznym. Prototypowy statek „WOLIN” otrzymał w 1960 roku tytuł „Miss Kanału Kilońskiego” przynosząc gdyńskim konstruktorom chwałę, zapowiadając jednocześnie, iż następne statki będą równie piękne.



Lata 1960-1961. Drobnicowiec chłodzony typu B-513. W latach tych zbudowano 4 statki tego typu – WOLIN, KOSZALIN, DEBLIN i MODLIN. Statki tego typu były pierwszymi zbudowanymi w Polsce chłodniowcami. Wyróżniały się wspaniałą linią i dzięki walorom architektonicznym prototypowy WOLIN uzyskał tytuł „Miss Kanału Kilońskiego” za rok 1960.

15 maj 1960 r. Położono stępkę pod trawler rybacki Nr budowy B-20. Była to b. udana konstrukcja o doskonałych parametrach. Trawler ten miał urządzenia połowowe umieszczone na prawej burcie (skąd wydawał i wybierał sieć z włokiem). Statek był przeznaczony do połowów śledzi i makreli w rejonie Morza Północnego i Atlantyku. Statek był wyposażony w wydajne urządzenia chłodnicze, przez co złowione ryby mogły być mrożone w bloki, te zaś były składowane w ładowni chłodzonej w temperaturze minus 25° C (w tej temperaturze procesy biologiczne są tak spowolnione, iż ryba może długie tygodnie być tak przechowywana na statku). W sumie statków tych stocznia zbudowała 20 sztuk. Przy czym pierwsze statki zostały zamówione przez Szczecińską „ODRĘ”.

Statki te zaprojektowali:

- mgr inż. Mieczysław Czajkowski;
- mgr inż. Jan Kozłowski;
- mgr inż. Edward Lorek;
- mgr inż. Jan Sochaczewski;
- inż. Jerzy Straszynski

Technologię na budowę tej serii opracowali:

- inż. Jerzy Megger;
- Ryszard Szopiński

Kierownictwo Budowy:

- inż. Zygmunt Frąckowiak;
- inż. Aleksander Okorowski;
- inż. Kazimierz Wasyl;
- Bronisław Rolbiecki;



Fotka przedstawia ceremonię chrztu pierwszego z 4 trawlerów B-20/II 1 do 4. Dla armatora z Francji (rok 1962)

Statki te cieszyły się doskonałą opinią rybaków zatrudnionych w „ODRZE”. Opinie te zostały opublikowane w fachowych czasopismach rybackich. Być może w oparciu o te informacje rybacy z Francji i z Anglii zainteresowali się tymi trawlerami. Po analizach rybacy z tych dwóch krajów zamówili: Francuzi B-20/II 1 do 4 wszystkie w 1962 roku, zaś Anglicy jeden statek w 1965 roku.

Trzeba dodać, że Firma „ODRA” zamówiła tych trawlerów w latach 1960 do 63 aż 15 sztuk. Trawlery te ugruntowały dobrą opinię stoczni w Gdyni jako wiarygodnego projektanta statków rybackich o doskonałych parametrach. Nic zatem dziwnego, iż uważa się, że te statki zapoczątkowały wieloletnie sukcesy w budowie coraz to lepszych statków rybackich. Stocznia w Gdyni zdobyła renomę szczególnie we Francji, Anglii i w Islandii.

Ciekawostką niech będzie fakt, że wodowanie statku B-20/II – 1 do 4 poprzedziła ceremonia chrztu. Francuzki armator wystąpił do stoczni o umożliwienie mu wykonania takiej ceremonii. Na chrzest został zaproszony ksiądz z gdyńskiej parafii pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa, której kościół mieści się w centrum Gdyni przy ul. 3-go Maja.

Służba Ruchu Stoczni (TR)

Każdy pracownik stoczni przychodzący do pracy miał wszystko to, co było mu potrzebne do pracy. A więc spawacze mieli prąd do spawania, wszystkie urządzenia techniczne musiały być sprawne każdego dnia, o każdej porze (dźwigi portalowe, suwnice w halach i nad dokami), wszystkie wydziały musiały mieć sprężone powietrze, wodę, gazy techniczne (tlen, acetylen, para, azot), działać musiała sieć telefonii przewodowej (prawie 2.000 numerów) i odrębna sieć dyspozytorska (około 100 numerów). Wszystko to służyło temu, by Stocznia jako organizm funkcjonowała w sposób maksymalnie sprawny. Nad tym wszystkim czuwała Służba Ruchu Stoczni oznaczona w strukturach skrótowo jako Służba „TR”. Ponieważ wszystko działało sprawnie, nikomu nie przychodziło do głowy, że za tym błogostanem technicznym stoją przede wszystkim ludzie. I to jacy! Można by ich wymieniać tyłu, ile ich tam (w Służbie „TR”) pracowało. A jednak przedstawiam tylko nielicznych, spośród kilku setek ludzi...

Główni Mechanicy:

- Grontkowski Leonard. Pierwszy Gł. Mechanik od roku 1945. To dzięki jego wytrwałości, zdolnościom organizacyjnym i niestrudzonemu pracownikowi stocznia dźwigała się z ruin. Naprawiał wszystkie maszyny, urządzenia, które wygrzebywał niejednokrotnie własnymi rękami tylko po to, by naprawiać, odnawiać i uruchamiać je na potrzeby stoczni.
- Modrowski Edward – inżynier, doskonały fachowiec, przejął „gospodarstwo” po swoim poprzedniku. Jego dobre rozumienie zadań, które przynależały do jego zakresu działania spowodowało, iż rozbudował sekcję konstrukcyjną i technologiczną. To w tej sekcji zaprojektowano i uruchomiono produkcję dwóch typów wentylatorów na potrzeby stoczni.

Najpierw powstał wentylator N-300. Po pewnym czasie, gdy okazało się, że potrzeba jeszcze wentylatorów o konstrukcji przeciwybuchowej (wentylowanie pomieszczeń i zbiorników, gdzie wykonywano prace malarskie – opary zastosowane w farbach i rozpuszczalnikach mogły wybuchnąć) opracowano nową wersję tego samego wentylatora i nadano mu symbol „S” – specjalny (przeciwybuchowy). Symbol nowego wentylatora to S-300. Wentylatory te kupowały wszystkie stocznie w Polsce. Pracowały one do ostatnich dni w stoczni.

Sposób zarządzania realizowany przez inż. E. Modrowskiego, można by uznać za wzorzec rzetelności i innych cech, jakie powinien mieć kierownik każdego szczebla. Był on szczerze lubiany i sprawiedliwy w osądach. Cieszył się szacunkiem również wśród uczniów Technikum B.O. przy stoczni za doskonale prowadzone wykłady i za sprawiedliwe oceny...

- Jasiński Władysław – skuteczny w działaniu inżynier. Przejął po swoim poprzedniku doskonale funkcjonujący zespół. Był wykładowcą przedmiotów zawodowych w technikum B.O. przy stoczni. Był nauczycielem emanującym spokojem, a przy tym był wymagający i sprawiedliwy w ocenach.

Główni Energetycy:

- Sowiński Zdzisław inżynier – twardo kroczący po stoczniowych meandrach energetycznych związanych z zabezpieczeniem potrzeb energetycznych, szczególnie wtedy, gdy stocznia rozbudowywała się o nowy ośrodek kadłubowy z SD I. A także w drugim okresie, gdy powstawał drugi Suchy Dok. W obu przypadkach zapotrzebowanie na energię elektryczną wzrastało kilkukrotnie i za każdym razem należało zbudować nową infrastrukturę energetyczną bez przerywania bieżącej produkcji. Aczkolwiek pracował przy tym cały sztab ludzi, ale umiejętność zarządzania w tak trudnych momentach była świadectwem niepospolitych kwalifikacji i umiejętności zorganizowania podległych sobie ludzi do realizacji tak trudnych zadań.

- Zbroja Henryk inżynier, który z równą skutecznością, co poprzednik realizował zadania spoczywające na służbie Gł. Energetyka.
- Dul Edward inżynier o błyskotliwym umyśle, potrafił w mig dostrzegać złożoną problematykę funkcjonowania sieci energetycznej stoczni. Był przy tym pogodnym człowiekiem, lubianym i niezwykle życzliwym ludziom, z którymi współpracował ..., ale nie tylko. Dla niego każdy człowiek był wart poświęcenia swojej wiedzy i czasu. O czym dalej.
- Bartkowiak Jan jako inżynier zawsze emanował spokojem. Jego głęboka wiedza techniczna i umiejętność przewidywania przyszłych zdarzeń technicznych pozwalała mu na odpowiednie wczesne działania tak, by stocznia mogła funkcjonować bez najmniejszych przerw w dostawach energii i mediów technicznych. Zawsze wnikliwy, staranny i bardzo dokładny... Umiał tak rozmawiać z podległymi pracownikami, iż im wydawało się, że wykonywali własne pomysły i swoje spostrzeżenia...
- Wieloch Mieczysław – inż. godny następcą swojego poprzednika. Swoją pracę znał od podszewki. Pracował jako konstruktor w sekcji energetycznej, tak więc wszystko co wiązało się z sieciami technicznymi w stoczni było mu tak znane, jak najbliższa rodzina ...
- Jaszewski Stanisław wyjątkowo zdolny i doświadczony inżynier. Jego analityczny umysł w mig ogarniał wszelkie niuanse energetyczne, łącznie z oceną kosztów funkcjonowania zarówno sieci technicznych jak i całości techniki obszaru „Ruchu” – czyli wszystkim tym, czym „dowodził”. Był przy tym otwarty i umiał wysłuchiwać opinii innych i zachęcać ich do nieustannego podnoszenia kwalifikacji, za co starał się nagradzać najlepszych. Ta dbałość o ludzi zjednała mu szacunek i podziw wśród całego zespołu ludzi, z którymi współpracował na co dzień.

Wracając jeszcze do struktury Służby Ruchu trzeba zaznaczyć, iż istniały trzy obszary podstawowych prac realizowanych w jej strukturach:

Obróbka mechaniczna, którą kierował p. Czesław Lubrycht. Do zadań tego warsztatu należało zapewnienie (wyprodukowanie) nowych części dla tych maszyn, mechanizmów i urządzeń, które się po prostu zużywały i trzeba je było zastąpić nowymi...

Warsztat remontu dźwignic kierowany przez p. Piwowarczyka. Aż trudno uwierzyć, iż jego grupa miała pod nadzorem i remontami 131 suwnic jedno i wielobelkowych i 53 żurawi. Dbłość o ten sprzęt była wprost wyjątkowa, do nielicznych przypadków awarii dochodziło bardzo rzadko. Planowane remonty realizowane były z drobiazgową dokładnością, a prowadzone statystyki prac bezawaryjnych i częstości remontów pozwalały określać terminy przeglądów i remontów z zadziwiającą skutecznością.

Warsztat remontowy maszyn i urządzeń elektrycznych. Warsztat był tak zorganizowany, że jego pracownicy w każdej chwili mogli wykonać dowolną naprawę elektryczną z tysięcy urządzeń funkcjonujących w stoczni. Pracownicy tam zatrudnieni byli nawet w stanie wymienić uzwojenia silników elektrycznych, jeśli tylko na skutek zwarcia, te uzwojenia się spaliły! Tym warszta-tem kierował p. Henryk Filipiak. P. H. Filipiak był vice prezesem SKS „BAŁTYK” Gdynia.

Była i budowlanka ... Czyli zespół kilkudziesięciu pracowników budowlanych, którzy nie tylko remontowali budynki, hale przemysłowe stoczni, ale byli też w stanie zbudować w szybkim tempie dowolny obiekt, który był potrzeby stoczni. Zespołem tych pracowników „dowodził” p. Janusz Gajewski. Trzeba zaznaczyć także, że p. Gajewski był prezesem SKS „Bałtyk” Gdynia.

Całości spaw związanych z funkcjonowaniem obszaru „SŁUZBY RUCHU” nadzorowali pracownicy zatrudnieni w Biurze Nadzoru Ruchu i Inwestycji pp. Józef Dominowski i Jan Derlaga. Całością tego biura kierował inż. Zbigniew Nowak.

Nadzorem całości w ruchu sprawowali inspektorzy inż., inż. Zygmunt Pomorski, Henryk Naleziński i Kocik.

Kiedy mówimy o historii to zawsze są to zdarzenia, daty i ludzie. Każdej historii sensu dodają właśnie ludzie.... Bywa tak, że niekiedy dowiadujemy się zaskakujących rzeczy o stoczniowcach, którzy umieli w określonej sytuacji reagować natychmiast, wychodząc naprzeciw potrzebom innych, które normalnie nie mieściły się w tzw. standardowym działaniu. Pozwolą Państwo, że cytuję to, co mnie onegdaj zdumiało...

Otóż już jako emeryt, zapisałem się do Przychodni Zdrowia w Gdyni na ul. Warszawskiej, gdzie właśnie otworzono gabinet Geriatrii. Gdy wszedłem do gabinetu, przyjął mnie p. dr n. medycznych Jerzy Verster (wykładowca na Uniwersytecie Medycznym w Gdańsku) i poprosił mnie o krótkie opowiadanie kim jestem, co robiłem i gdzie pracowałem – (czyli p. dr przeprowadzał ze mną klasyczny wywiad medyczny). Gdy powiedziałem, iż jestem na emeryturze, usłyszałem pytanie: a gdzie Pan pracował? Odpowiedziałem zgodnie z prawdą, iż w Stoczni im. „Komuny Paryskiej” przemianowaną później na Stocznia Gdynia S.A. Ooo! Prawie wykrzyknął p. doktor i dodał: proszę pana! Ja bardzo szanuję stoczniowców, gdyż uczynili mi osobiście wiele pozytywnego wtedy, gdy rozpocząłem tuż po studiach swą pierwszą pracę jako kardiolog w przychodni, gdzie dzisiaj mieści się „Dom Pogodnej Starości” na Witominie. W tej przychodni (przy domu seniora) było kilka łóżek, gdzie mogliśmy położyć pacjentów wymagających opieki o charakterze szpitalnym. Ta przychodnia i ten dom to wielka zasługa p. dr Kosko.

Otóż kontynuuje p. dr miałem tam iluś pacjentów z defektami kardiologicznymi i niektórzy z nich wymagali kuracji tlenem, z którym zawsze były kłopoty. A to było go za mało, a to butli nie przywieziono na czas, a to w dni wolne nie było komu zmienić butli na stanowisku itd. Itp. Bardzo mnie to denerwowało i byłem, co tu dużo mówić sfrustrowany. Którejś niedzieli przybiegła do mnie pielęgniarka wołając z daleka p. doktorze... pacjent ma problem z utrzymaniem oddechu... Przybiegam do pokoju, gdzie leży pacjent, a tam rodzina stoi przy łóżku chorego – też wystraszona jak ja. I pytam się siostry tlen! Natychmiast podłączyć butlę z tlenem. I wtedy słyszę, że została ostatnia butla i nie ma komu ją przywieść do łóżka i podłączyć, bo dzisiaj niedziela... Na to stojący obok mężczyzna, pyta, gdzie ta butla... to, jeśli tam są narzędzia, to zaraz ją przytargam i podłączę... I rzeczywiście po chwili jest tlen, pacjent podłączony i wszystko wraca do normy, a ja bardzo dziękuję za zaoferowaną skuteczną pomoc. Chciałem już odejść, ale ten mężczyzna pyta mnie, panie doktorze... czy tak wygląda w tej przychodni zasilanie w tlen? Przecież to nie przystoi, by w takim miejscu był tak prymitywny system podawania pacjentom tlenu. I pan dr kontynuuje... odpowiedziałem: no co ja mogę zrobić w tej sprawie... nie mam pojęcia jak się takie sprawy załatwić i z kim! Na to ów mężczyzna mówi mogę panu podpowiedzieć jak tą sprawę załatwić... No jak? Pyta p. dr. To proste panie doktorze. Proszę w imieniu przychodni napisać do Stoczni im. „Komuny Paryskiej” prośbę o pomoc w sprawie tlenu, dopisać, iż zdarza się mieć w przychodni pacjentów emerytów ze Stoczni i poprosić o pomoc w rozwiązaniu tego palącego problemu. Proszę się umówić telefonicznie z sekretarką dyr. naczelnego, wyłuszczyć sprawę, a pani sekretarka po uzgodnieniu z dyrektorem na pewno wyznaczy termin wizyty... Potem dyrektor nada bieg sprawie... a resztę załatwią ci, co się na tym znają... Niech pan nie zapomni napisać, iż przychodnia chciała by mieć Stocznia jako stałego dostawcę tlenu...

I p. dr kontynuuje, oczywiście wizyta była zaplanowana prawie natychmiast. Już na drugi dzień melduję się u Dyrektora, p. dyr. przeczytał pismo, poprosił do siebie dyr. technicznego. Prze czytał to pismo raz jeszcze i powiedział krótko, ja to pismo podpisuję. Proszę udzielić wszechstronnej pomocy przychodni tak, by chorzy nie mieli problemów z tlenem. Proszę o końcowym efekcie mnie poinformować. Za paręnaście minut przyszedł do mnie sympatyczny człowiek przedstawił się – do dzisiaj pamiętam jego imię i nazwisko. Był to p. inż. Edward Dul. I tu pada pytanie do mnie, czy znam tego inżyniera? Odpowiadam oczywiście to mój kolega, którym jestem po imieniu...

To proszę go pozdrowić! Dziękuję, tak uczynię odpowiedziałem. Pytam się jak skończyła się sprawa? I pan dr kontuuje. Za dwa dni, przyjechali do przychodni dwaj panowie i p. inż. Edward Dul, pomierzyli wszystkie pokoje, gdzie leżeli pacjenci kardiologiczni, zaprojektowali prawdziwą instalację rurową z rurek miedzianych, wyprowadzili końcówki tych przewodów do wysokości głów pacjentów. W pomieszczeniu, które przeznaczaliśmy na butle, zainstalowano specjalne stojaki na cały zespół butli, wykonano zbiorczy przewód (kolektor – podpowiadam) tak! Tak! A na końcu wszystko pięknie pomalowali na kolor biały ... i odtąd nie miałem żadnych kłopotów z tlenem. Zdumiała mnie wielka życzliwość wszystkich panów ze Stoczni, z którymi się spotykałem w powyższej sprawie... Bardzo sympatycznie to zdarzenie przeżyłem i do dzisiaj to opowiadam o wielkiej życzliwości ludzi, którzy chcą i umieją pomóc! To jest po prostu wzruszająco piękne!

Z innych nie mniej ciekawych zdarzeń, które pokazują niezmierną życzliwość „stoczniowej braci” był opisany (w połowie lat 70 – tych ub. wieku) w wybrzeżowej prasie fakt pomocy stoczni (służby TR) dwóm szpitalom – Szpitalowi Marynarki Wojennej w Gdańsku Oliwie i Szpitalowi Miejskiemu w Gdyni. Otóż w obu tych szpitalach na Oddziałach neurologicznych prowadzono badania mózgu za pomocą elektroencefalografu (badanie EEG). Neurologzy w obu szpitalach skarżyli się, iż wg ich oceny wyniki prowadzonych badań nie były dokładne. Mało tego, były niepowtarzalne i początkowo nie umiano określić... gdzie leży przyczyna tych błędnych odczytów. Po wielu próbach i doświadczeniach okazało się, że te delikatne fale mózgowe zakłócają się przez inne urządzenia elektryczne pracujące w pobliżu pacjenta z nałożonymi na głowie elektrodami. Należało „odkłócić” ten obszar, gdzie znajdował się pacjent i aparatura EEG. I znowu na miejscu znaleźli się pracownicy Służby TR. I w b. szybkim tempie zaprojektowali i wykonali ... „Klatkę Faradaya” ... z wykorzystaniem powłoki wykonanej z specjalnie dobranej siatki miedzianej ułożonej na odpowiednio dużej, lekkiej konstrukcji metalowej, zdolnej pomieścić aparaturę, pacjenta i personel medyczny. Skończyły się problemy z błędnymi odczytami tych fal i pacjenci mogli być dokładniej diagnozowani... i oczywiście lepiej i skutecznie leczeni. Wdzięczność lekarzy a i pewnie pacjentów była przeogromna ...

Po zapisaniu tych zdań pomyślałem sobie ... fajnie być członkiem tak dobrze ocenianej rodziny... stoczniowej rodziny.

Wydział Gospodarki Narzędziowej (TG)

Istniał w stoczni wydział, który miał nadzwyczajne zadania do wykonania wobec całej stoczni. Zadania te były najrozmaitsze. I tak ci wybitni fachowcy potrafili wykonać rozwiertaki wykonywane ze stali NC (stal narzędziowa), których bardzo potrzebował wydz. W-1, do rozwiercania otworów pod śruby pasowane na kołnierzach linii wałów i linii steru i do wykonywania otworów do mocowania silników napędu głównego. Rozwiertaki te zawsze wg projektu inż. Jerzego Urbanka z TO były wykonywane do średnicy 70 mm. O różnej średnicy (stopniowanie co 0.25 mm), aż do osiągnięcia końcowego wymiaru. Potem, gdy do produkcji weszły statki większe np. statki OBO) to wymagane średnice były już tak duże, iż żaden pracownik nie był w stanie „uciągnąć” ramienia dźwigni, by pokonać siły skrawania na rozwiercanych otworach. Problem ten rozwiązano w ten sposób, iż w Dziale Konstrukcji Oprzyrządowań (TO) zaprojektowano specjalną, przenośną wytaczarkę z głowicą obróbczą napędzaną silnikiem elektrycznym o masie mniejszej niż 50 kg. Podstawa tej maszyny obróbczej (oddzielna część maszyny) była mocowana do wału za pomocą dwurzędowego łańcucha Galla z napinaczem... Obrabiarkę tą wykonali w „metal” właśnie na wydz. „TG” pracownicy pod kierownictwem mistrzów pp Michalskiego i Dudy. (mistrzowie konstrukcji stalowych).

Z bardzo szerokiego zakresu prac wydz. TG można wymienić:

- warsztat produkcji takielarskiej;
- warsztat hydrauliki siłowej;
- warsztat obróbki mechanicznej wyposażony w tokarki, frezarki, szlifierki itp. maszyny;
- warsztat naprawy narzędzi elektrycznych i pneumatycznych;
- Centralna wypożyczalnia narzędzi;
- warsztat napraw maszyn biurowych;
- warsztat naprawy wciągów;
- warsztat naprawy silników elektrycznych z przewijalnią uzwojeń (przeniesiony z wydz. Gł. Mech.);
- warsztat produkcji zawiesi;
- warsztat naprawy palników tlenowych, acetylenowych i reduktorów gazów technicznych;
- warsztat naprawy narzędzi hydraulicznych;
- warsztat naprawy i legalizacji węży tlenowo-acetylenowych;
- stacja prób silników elektrycznych;
- stacja prób osprzętu okrętowego;

Ciekawym miejscem tego wydziału była stacja prób osprzętu okrętowego. Mało osób w stoczni zdawało sobie sprawę ze znaczenia tej stacji. Otóż stacja ta posiadała maszynę do zrywania elementów stalowych jak zawiesia, haki, specjalne zaczepy i uchwyty itp. konstrukcje. Stacja była wyposażoną w zrywarkę o uciążu 300 ton. Sporą część swojej pracy stacja poświęcała usługom świadczonym na „zewnątrz” stoczni np. PAFAWAG (zrywanie sprzęgów kolejowych itp.

Bardzo ważnym warsztatem dla stoczni był warsztat naprawy i legalizacji węży spawalniczych (tlenowo-acetylenowych). Węże te były powszechnie używane przez całą produkcję, więc fachowa naprawa i ich sprawdzenie (legalizacja) była bardzo ważnym zadaniem. Całością prac tej części wydz. „TG” kierował st. mistrz Czesław Zbytek. Jego koledzy (za jego plecami) podśmiewali się z p. mistrza, gdyż był tak skrupulatny w swojej pracy, że każdy wąż sprawdzał osobiście przed wystawieniem metryczki jakościowej, by w stoczni nikt nie poniósł szwanku z jakie-

gokolwiek błędu, czy niedopatrzenia w czasie naprawy... To pokpiwanie z mistrza wzięło się stąd, iż w przyпіtywie szczerości powiedział kiedyś, że stocznia jest jego miłością... i że wszystko dobro, jakiego doświadczał w życiu zawsze było związane ze stoczną, której poświęcił całe swoje pracowite życie. Pracę w stoczni rozpoczął w wieku lat 16, a zakończył przejściem na emeryturę.

Inną, równie ciekawą osobą był kierownik tego wydziału p. mgr inż. Zbigniew Nowopolski. Który miał niepodważalny autorytet wśród swojej załogi... Zdobył go bardzo prosto... Umiął bowiem pracować na wszystkich obrabiarkach zainstalowanych na jego wydziale. Więc kiedy była b. pilna praca, zaś spec od obróbki skrawaniem np. zachorował, wówczas kierownik stawał przy maszynie i pracował jak zwykły tokarz, frezer czy szlifierz... by wydział nie zawałił roboty.

Październik 1962 r. Na Wydziale Maszynowym zatrudnił się p. Antoni Dębski z zawodu Oficer – mechanik II klasy Marynarki Handlowej (ukończył Szkołę Morską w Gdyni). P. Antoniego przydzielono do zespołu mistrzowskiego, którym kierował p. Józef Kuraki, zaś jego brygadzystą był p. Marian Kołodziejczak.

Pasjonat nurkowania, posiadał świadectwo starszego nurka i zdobył tytuł nurka doświadczalnego. Był batynautą (nazwa pochodzi od słowa batyskaf). Pan Antoni nie mógł pracować na statkach, gdyż nęciły go głębiny morskie i ich zaczarowany świat. Zatrudnienie się w Stoczni im. „Komuny Paryskiej” w Gdyni nabrało sensu wtedy, gdy w stoczni powstał Klub Płetwonurków „Meduza”.

Praca w Stoczni umożliwiała mu zrealizowanie swojej pasji. Jego pasją była chęć zbudowania polskiego batyskafu. Jego pierwsze dzieło nazywało się „MEDUZA I” w którym zrealizował pierwsze w Polsce nurkowanie saturowane (pełne nasycenie organizmu gazami pod zwiększonym ciśnieniem). Nurkowanie to odbyło się w lipcu 1967 roku na jeziorze Kłodno na Kaszubach.



Fotka ze zbiorów Władysława Szczepkowskiego. Na fotografii od lewej stoją: mgr inż. Aleksander Lassaud – chemik – pracownik Kontroli Jakości późniejszy k-k laboratorium chemicznego stoczni; Antoni Dębski konstruktor Kabiny „MEDUZA” I; Władysław Szczepkowski pochylony po prawej – pracownik działu planowania produkcji stanowisko st. technolog.



P. Antoni Dębski ze zbiorów p. Władysława Szczepkowskiego



Fotka przedstawia DELFIN I wg projektu Antoniego Dębskiego.(domena publiczna)

W 1968 w nowym batyskafie „MEDUZA II” wraz z Jerzym Kulińskim i Bogdanem Bełdowskim p. Antoni Dębski zrealizował siedmiodniową ekspozycję na głębokości 26 metrów, podczas której nurkowie wykonywali prace na wraku (okręt pomocniczy – ex „MUNIN”), leżącym na głębokości 43 metrów (w pobliżu Helu).

Nurkowie przebywali pod wodą 7 dób w tym, dekompresja trwała 22,5 godziny. Największą głębokość jaką osiągnęli w rejonie wraku to głębokość 54 metrów! Były to eksperymenty dłużej trwające i na większej głębokości, niż ekspozycje realizowane przez słynnego francuza J.Y. Cousteau w latach sześćdziesiątych ub. wieku.



Meduza II (domena publiczna)

Meduza II była wykorzystywana przy budowie Portu Północnego. Prace te prowadziło Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych (PRCiP) w Gdańsku. Meduza II była również wykorzystywana do prowadzenia różnych morskich prac geologicznych na Bałtyku.

Meduzę II budował p. A. Dębski już w PRCiP (tym razem miał już poważnego sponsora), dokąd przeniósł się ze Stoczni, gdy zorientował się, że firma ta będzie realizować część prac podwodnych przy budowie Portu Północnego... Sama PRCiP też miała świadomość, iż takie urządzenie, które proponuje sławny p. Antoni z całą pewnością będzie przydatne dla tak szerokiego zakresu prac jaki został tej firmie zlecony.

Dokonania p. Dębskiego są imponujące, umieściły Polskę w czołówce krajów rozwijających batynautykę i nurkowanie saturowane. Jego praca zasługuje na uznanie, tym bardziej że w ówczesnej dobie musiał sam borykać się z wszystkimi trudnościami, z znikąd pomocy, był raczej traktowany jak maniak.

Brakowało nie tylko funduszy, ale żadna instytucja naukowa nie widziała potrzeb, by rozwijać tą wiedzę ba, mało tego, nie chcieli dać się przekonać do jego idei i prezentowanych kon-

cepcji. Dębcki się nie poddawał, mimo wszystko udawało mu się znaleźć grono sympatyków i zapaleńców takich jak on sam i z nimi realizował swoje pomysły. Jego późniejsze zrealizowane pomysły to Batyskaf „DELFIN I” i „DELFIN II”.

Natomiast kolejna konstrukcja p. A Dębckiego to już podwodny szybowiec przeznaczony do badań podwodnych. Wyposażony w suchą kabinę i mimo, iż jest bez napędu, to holowany przez statek, może realizować obserwację traw, sieci rybackich, dna morskiego i biologii ryb morskich. Konstrukcja Delfina II sytuuje go raczej jako batyplan.

Delfin II był eksplorowany przez statek badawczy m/v „Profesor Siedlecki”. W maju 1974 roku, zaledwie kilka miesięcy po jego zbudowaniu został wykorzystany do prowadzenia badań w tzw. rejsie afrykańskim (badanie szelfu północno – zachodniej Afryki, na wysokości Sahary Hiszpańskiej) w ramach tamtych prac ponad 100 razy był ciągnięty za statkiem przy zelektryfikowanym włoku.

W tym Batyplanie Antoni Dębcki zastosował szereg nowatorskich pomysłów. W części suchej znajdowało się 9 iluminatorów skierowanych do przodu, na boki, w dół i do tyłu, co pozwalało na dość dobre prowadzenie obserwacji jak również na wykonywanie fotografii. Po obu stronach urządzenia mieściły się dwa zbiorniki balastowe, które napełniano sprężonym powietrzem, którego zapas mieścił się w dwóch 50-cio litrowych butlach. W konstrukcji znajdowały się dwa włazy, jeden od góry jako naturalne wejście i wyjście, drugi u dołu jako wyjście awaryjne. Wewnątrz pojazdu mogły przebywać dwie osoby. Delfin II operować mógł pod wodą do 10 godzin. Głębokość robocza to do 140 metrów. Podział pracy był następujący: Operator pilnował właściwej głębokości, a obserwator prowadził obserwację przez te 9 iluminatorów a w razie potrzeby mógł wykonywać fotografie.

Regulację kursu i głębokości ustalano na zasadzie długości kabla wypuszczonego ze statku holującego... niewielkie regulacje głębokości można było wykonywać za pomocą dużych płetw i sterów pionowych. Stateczność zapewniały duże płetwy balastowe, mające kształt płóz. Płozy te umieszczone pod kadłubem stanowiły solidne podpory na czas transportu naziemnego batyplanu.



Delfin II Podwodny szybowiec, mógł operować do głębokości 140 metrów! (domena publiczna).

W 1975 roku dla Towarzystwa Przyjaciół Nauki o Ziemi Antoni Dębcki zaprojektował batyskaf „GEONUR”, a w latach osiemdziesiątych na bazie dotychczasowych doświadczeń zaprojektował podwodną bazę nurkową do głębokości 150 metrów – „GEONUR II. Pan Antoni Dębcki wyprzedzał epokę. W kraju, który tak chlubi się ponad 500 kilometrową granicą morską, do tej pory nie ma zrozumienia dla znaczenia gospodarki morskiej państwa...

Klub płetwonurków „MEDUZA”

Istniała w Stoczni Gdynia S.A. organizacja pn. klub płetwonurków, którzy przede wszystkim dla stoczni (i nie tylko) świadczyli usługi w zakresie prac podwodnych. Klub liczył zaledwie kilkanaście osób, ale byli to ludzie niezwykle doświadczeni w swoim zawodzie i zawsze służyli pomocą stoczni – zawsze wtedy, gdy stocznia ich potrzebowała.

Nominalnym „opiekunem” Klubu było kierownictwo Wydz. W-8 (morska obsługa statków).

Klub ten był swego czasu na tyle sławny, iż specjalnie dla niego, do pracy w stoczni zatrudnił się wspomniany wcześniej p. Antoni Dębski – pasjonat nurkowania. Prezesem Klubu płetwonurków stoczniowych był p. Władysław Szczepkowski (najpierw pracownik Biura Planowania Operatywnego w DP, potem budowniczy statków, a po zdobyciu doświadczenia najbardziej znany w stoczni kierownik biur budów.



Prezes „Meduzy”,
Władysław Szczepkowski.

P. Władek nurkuje od 1963 roku. W 1964 roku zostaje członkiem gdańskiego klubu „Posejdon” i tamże uprawia płetwonurkowanie sportowo, bo to jest jego pasja życiowa. Takich pasjonatów ze stoczni im. „Komuny Paryskiej” w Gdyni było kilkunastu, więc w 1966 roku w Gdyni przy stoczni, powstaje Sekcja Płetwonurków „MEDUZA”. Klubu nie miał kto „przytulić” organizacyjnie, więc „podwieszono” się pod Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze (PTTK). Jej pierwszym prezesem wybrano p. Wiesława Kubalę.

Po półtora roku następuje zmiana prezesa. Najmłodszym prezesem w historii klubu zostaje p. Władysław Szczepkowski.

Nowa krew to nowe pomysły. Panowie Dębski, Szczepkowski i A. Lassound budują pierwszą konstrukcję (podobną do batyskafu pod nazwą „MEDUZA”). To w tym batyskafie panowie wykonali pierwsze zanurzenie na głębokość 40 metrów. Następne zanurzenie z tym urządzeniem odbyło się w lipcu 1968 r. Panowie Dębski i Lassound spędzili 95 godzin na głębokości 24,0 metrów.

Klub uczestniczy w różnych zawodach pod auspicjami Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego i zawsze zajmuje czołowe lokaty... W latach 80 – tych klub „MEDUZA” przeżywa trudne momenty, ale nie dochodzi do likwidacji klubu, dlatego, iż płetwonurkowie są zawsze potrzebni w stoczni do prac podwodnych, w dokach przy wodowaniach – sprawdzają np., czy holowniki wpływające do doku nie poprzewracają kilbloki, czy też dokonują sprawdzenia podwodnej części statku (sprawdzenie czystości powłoki farb – czy nie ma nadmiernych przyrostów żyłtek morskich, które przywierają do części podwodnej kadłuba utrudniając osiągnięcie kontraktowej prędkości, statku pomierzonej podczas prób morskich). Gdy zachodzi taka potrzeba sprawdzają stan nabrzeży w ich podwodnej części, bądź też sprawdzają dno basenu portowego przy SD I w miejscu, gdzie brama zamykająca dok ma się „schować” w zagłębieniu dna basenu i spocząć na spocznikach, umożliwiając wydokowanie statku. Płetwonurkowie z klubu „MEDUZA” mieli pełno pracy przy budowie Portu Północnego w Gdańsku. Sprawdzali tam ukształtowanie dna, inwentaryzowali wraki zalegające dno w okolicach przyszłej budowy, dokonywali też pomiarów nośności gruntów. Tak więc zdobyte w 1972 uprawnienia nurka zawodowego zostały należycie „skonsumowane” i przyniosły p. Szczepkowskiemu uznanie i mir u braci płetwonurków.

Pan prezes pracował również na rzecz „PETROBALTICU” koło Rozewia. Tym razem posługiwali się nowszą konstrukcją „GEONUR nr 2” które to urządzenie sami zaprojektowali dla własnych potrzeb. Do tego urządzenia wchodziło 5 nurków, którzy na głębokości 30 metrów pod wodą wier-

cili ponad 30 metrowe studnie w dnie morskim, analogicznie jak lądowi studniarze. Praca była niezwykle wyczerpująca... na cztery doby spędzone pod wodą spało się półtorej doby! Na trzy tygodnie tej pracy, pod wodą spędziłem dwa opowiada Wł. Szczepkowski.

Na pytanie czy to jest praca dla każdego? Wł. Szczepkowski odpowiada krótko: nie! Aby uzyskać uprawnienia młodszego nurka, trzeba mieć doskonałe wyniki w tej pracy i nie mieć ukończonych 30 lat życia. Trzeba mieć nieskazitelny stan zdrowia, co (u nurków zawodowych) kontroluje przynajmniej raz do roku Instytut Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni, w którym nie tylko sprawdzają stan zdrowia, ale jak często schodzi się pod wodę! Dla nurków sportowych to badanie jest powtarzane co 3 miesiące... Po za zdrowiem trzeba mieć niespotykane w żadnym innym zawodzie niezwykle wprost opanowanie, nigdy nie można wpadać w panikę. Panika u nurka to pewna śmierć. Nurek musi doskonale znać swój organizm, jego reakcje na ewentualne zatrucie azotem i na każdą niespodziankę, na którą może natknąć się w tak niesprzyjającym środowisku jakim jest głębina wodna. Nawet zwykłe zgubienie latarki przy pracach pod wrakiem może być zgubne w skutkach. Pod wodą na znacznych głębokościach nie ma punktów orientacyjnych... jest po prostu mrok! Dlatego też niezwykle ważną sprawą są szkolenia i ćwiczenia m. in. w studniach głębinowych Marynarki Wojennej na Oksywiu. Jednym ze sprawdzianów są coroczne obozy szkoleniowo-treningowe, na których każdy uczestnik jest wszechstronnie badany i to zarówno pod względem sprawności fizycznej (kondycja) jak i pod względem kwalifikacyjnym. Zasadą jest to, że żaden nurek nigdy nie pracuje sam. Zawsze ma asekurację (nurek ratownik i chronometrażysta...), który wpisuje do książeczki nurka czas przebywania pod wodą! Gdy ekipa jest liczniejsza to wówczas, na powierzchni czuwa również lekarz specjalista. Jak ważna jest to praca to wystarczy fakt, że po jej zakończeniu nurek sporządza stosowną dokumentację (wystawia atest) i podpisuje go pod odpowiedzialnością karną! Dokument ten podpisują nurek ratownik i chronometrażysta. Zespół ludzi, którzy asekurują nurka musi być przez niego zaakceptowany. Oni muszą się znać lepiej niż rodzina, gdyż tak niebezpieczna jest ta praca. Bardzo ważną kwestią jest znajomość swojego organizmu, to czy jest wyspany i czy ma jasny umysł decyduje niekiedy o przeżyciu pod wodą w sytuacji wyjątkowego stresu. Gdy nurek powie, że źle się czuje, po prostu nie schodzi pod wodę i nikt nie może mieć pretensji o takiej decyzji.

Na pytanie o najtrudniejsze prace podwodne odpowiada niezmiennie i lakonicznie wszystkie są bardzo trudne... trzeba mieć też trochę szczęścia w życiu, by mieć szansę wynurzyć się po każdym zejściu pod wodę ... Najlżejsza praca? To ta, gdy sprawdzaliśmy dno basenu za rufą statku wtedy, gdy trzeba było armatorowi zademonstrować zrzut łodzi ratunkowej z rufy statku do wody (łódka „skacząca”, która po zeskoczeniu z dość znacznej wysokości przez chwilę jest okrętem podwodnym...) zawsze przed takim zrzutem sprawdzaniu podlega dno basenu w miejscu próby, czy nie ma tam żelastwa, które by mogło przedziurawić tej łódki...

Innym wielkim wyzwaniem dla mnie mówi p. Wł. Szczepkowski było sprawdzenie wielkości i położenia wielkiej dziury w burcie masowca, który zatonął w basenie stoczniowym na wskutek uderzenia dziobem przez statek z serii B-487, gdy ten zerwał się w czasie sztormu z cum i „rozrabił” najpierw w stoczni, potem zaś w basenach stoczni Mar. Woj., by dać się „złapać” w porcie handlowym w Gdyni...

Przy tej pracy ponownie spotkałem się z moim idolem ratownictwa okrętowego kpt. Żeglugi Wielkiej znakomitym ratownikiem Witoldem Poincem... Ale to jest już inna historia. W każdym bądź razie, wówczas udało się określić rozmiary tej wielkiej dziury (ponad 5 metrów) i jej położenie... jako ciekawostkę podam, iż na wniosek p. Kapitana Poinca byłem przedstawicielem Stoczni im. „Komuny Paryskiej” ds. współpracy z Przedsiębiorstwem Robót Czerpalnych i Podwodnych (PRC i P) w zakresie realizacji prac do podniesienia utopionego statku. Pan Władek Szczepkowski przeszedł na emeryturę w 2008 roku.

Jesień 1963 r. Oddano do eksploatacji Trawler zamrażalnia typu B-23 „ALBAKORA”. Na statku tym po raz pierwszy w polskich stoczniach zastosowano slip – pochylnię na rufie, poprzez który wciągano połów bezpośrednio na pokład statku.

Zmiana ta zakończyła budowane dotąd statki rybackie, które wydawały i podejmowały sieci z połowem poprzez burtę. Zmiana ta radykalnie poprawiła połowy, podniosła bezpieczeństwo pracy rybaków i co najważniejsze, burty statku osłaniały pracujących rybaków przed dotkliwym zimnem wtedy, gdy załogi zapuszczały się na połowy na północny (zawsze zimny) Atlantyk. Widoczny na rufie wysoki maszt z zamocowanym blokami linowymi w następnych statkach został obniżony wzmocniony tak. By przyjmować ciężar desek trałowych zawieszanych (przy wyciąganiu połowu na pokład) do zaczepów usytuowanych na zewnątrz rufy.

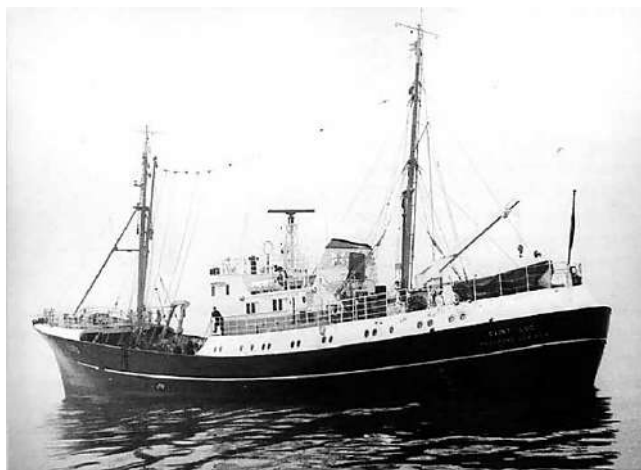


Rok 1963. Trawler zamrażalnia typu B-23 ALBAKORA.
Po raz pierwszy w budowanych w stoczni statkach rybackich zastosowano pochylnię rufową zmieniając tym samym technologię połowów. Równocześnie skończył się etap produkcji trawlerów burtowych dla polskich rybaków.

Październik 1963 r. Wodowanie drobnicowca „FRANCESCO NULLO” (B-41) o nośności 11.600 ton oficjalnie zakończyło prowadzoną w latach 1959 – 1963 rozbudowę Stoczni. Wyposażenie produkcyjne, do tej pory typowe dla stoczni remontowych, uzupełnione zostało o obiekty i urządzenia pozwalające na nowoczesną produkcję kadłubów. Cechą zasadniczą gdyńskiego ośrodka kadłubowego jest jego racjonalny (potokowy przepływ blach) układ technologiczny: magazyn stali, – obróbka (blach i profili kadłubowych) – kompletacja elementów dla sekcji i bloków – prefabrykacja sekcji – montaż bloków kadłubowych – montaż kadłuba w suchym doku. Pracę na dwóch ostatnich etapach umożliwia zespół dźwigów z suwnicą bramową zdolną przenosić do doku bloki kadłubowe o masie do 500 ton. Odrębnym ciągiem technologicznym jest potokowy montaż bloków statków rybackich, których końcowy montaż odbywa się na pochylni bocznej.

Wymiary suchego doku: długość 240,00 m, szerokość 40,00 m i głębokość 8,00 m pozwalają na budowę statków o nośnościach przekraczających w praktyce 100.000 ton.

1963 r. W pierwszym roku eksploatacji trawler „SAINT LUC” (B-20/II/4) zbudowany dla francuskiego przedsiębiorstwa PECHERIES de la MORINIE”, którym dowodził szyper Joseph BATTEZ, w czasie 281 dni połowowych złowił 1779 ton ryb, które zostały sprzedane za 2. 382. 000 franków. Uznając te osiągnięcia ekonomiczne – eksploatacyjne za rekordowe w 1963 roku, port BOULOGNE – sur – MER przyznał BŁEKITNĄ WSTĘGĘ załodze trawlera „SAINT LUC”. Gratulując wyróżnienia rybakom. Projektanci i budowniczowie statku część satysfakcji zatrzymali do siebie.



Rok 1963. W pierwszym roku eksploatacji trawler SAINT LUC (B-2011/4) zbudowany dla przedsiębiorstwa Pêcheries de La Morinie, którym dowodził szypier Joseph Batteez, w czasie 281 dni połowowych złowił 1719 ton ryb, które zostały sprzedane za 2 382 000 franków. Uznając te osiągnięcia ekonomiczno-eksploatacyjne za rekordowe w 1963 roku, port Boulogne-sur-Mer przyznał Błękitną Wstęgę załodze trawlera SAINT LUC.

11 maj 1965 r. Uruchomiona w Stoczni wytwórnia łańcuchów kotwicznych sprzedała Stoczni Gdańskiej pierwszy komplet łańcuchów na budowany dla armatora radzieckiego drobnicowca B-44/10 „MEDYN” o nośności 12. 500 ton. W skład wytwórni wchodzi: agregat z centralnie usytuowanym obrotowym urządzeniem transportowym oraz indukcyjna nagrzewarka elektryczna, wyginaka hydrauliczna, zgrzewarka elektryczno-iskrowa, imadło pneumatyczne i pozioma prasa hydrauliczna. Do produkcji używa się prętów ze stali o podwyższonej wytrzymałości i średnicach od 30 do 80 mm. Przeciętny dziesięcioletni wyposaże się w 550 m łańcucha o ciężarze przekraczającym 40 ton. Roczna produkcja wynosiła około 2.500 ton. Z początkiem lat siedemdziesiątych wytwórnia łańcuchów została przeniesiona do Zakładu Urządzeń Okrętowych w Barlinku.

1965 r. Opracowano nowy schemat organizacyjny stoczni. Utworzono pion kooperacji, rozbudowano pion ekonomiczny. W wydziałach stoczni utworzono służby księgowo – finansowe. Rozszerzono służby techniczne – utworzono Szefostwo Techniczne, Szefostwo Ruchu i Inwestycji i zreformowano biuro konstrukcyjne.

W tym samym roku tylko wtajemniczeni zostali poinformowani o następującym epizodzie mającym miejsce na Wydz. W – I (Wydz. Izolacyjny).

Otóż do kierownika tego wydz. (był nim nie żyjący już dzisiaj mgr inż. Jan Pawełczak) zwrócił się Komitet Zakładowy PZPR, by przygotować portret Lenina (namalowany na płótnie) i wywieścić go w przeddzień 1-szego maja na Wydz. I. Kierownik Wydziału poprosił do siebie pracownika tego wydz. p. Antoniego Wolskiego – wybitnie uzdolnionego malarza (rysownika – portrecistę) i poprosił p. Antoniego o namalowanie na płótnie portretu Lenina. K-k poprosił, by płótno zamocować do drewnianej ramy i jak będzie gotowe, to powiesić je na ścianie frontowej naszego Wydziału – konkretnie nad oknami narzędziowni. P. Antoni uporał się z powierzonym zadaniem szybko, o czym niezwłocznie powiadomił k-ka Wydz.

Kierownik, wychodząc na naradę do Dyrektora Produkcji spojrzał na ścianę i dostrzegł, iż portret rzeczywiście znajduje się we wskazanym miejscu. Po przejściu jednak kilkunastu kroków, zorientował się, że coś się nie zgadzało z obrazem, jaki wszędzie się widziało w różnych periodykach, publikacjach itp., gdzie zwyczajowo umieszczano portrety wodza rewolucji.. Zawrócił zatem, by sprawdzić co jest nie tak. Otóż stwierdził ze zdziwieniem, że Lenin na portrecie ma zamknięte oczy. Wezwał więc niezwłocznie p. Antoniego i zapytał: CO TO JEST? Na to p. Antoni stwierdził iż tow. Lenin nie może patrzeć na ten bałagan (tu użył bardziej dobitnego określenia) w Stoczni, zatem ma zamknięte oczy! Kierownik zaś mocno zdenerwowany zbeształ nadwornego artystę wydziałowego i powiedział: p. Antoni! Za pół godziny tow. Lenin ma mieć oczy otwarte! A jak oczy będą otwarte to na pewno dostrzeże też i dobre strony stoczni. Czy to jasne? Tak jest p. Kie-

rowniku! Odpowiedział p. Antoni i dodał: za pół godziny „kierowniku” Lenin już będzie patrzył na stocznnię bardziej wyrozumiałym wzrokiem. Kierownik wracając z narady już z daleka dostrzegł otwarte oczy wodza rewolucji bolszewickiej w Rosji. Uspokojony poprawionym wizerunkiem Wodza złożył stosowny meldunek do KZ PZPR.

Tutaj muszę dodać od siebie – dop. EP; iż tą historię usłyszałem w latach 1977/78, gdy pełniłem funkcję kierownika tego Wydziału, który wtedy nosił już inną nazwę mianowicie Wydz. W-7.

Zainteresowałem się tą historią, gdyż chciałem poznać bliżej tak uzdolnionego pracownika. Okazało się, że p. Antoni o sobie rozmawiał niezbyt chętnie, ale udało mi się dowiedzieć, iż p. Antoni był słuchaczem Liceum Plastycznego w Gdyni – Orłowie, chyba trochę niedyscyplinowanym, gdyż w przedostatniej klasie został usunięty z tego sławnego Liceum. A przecież w Gdyni wszyscy wiedzieli, iż w tym Liceum większość przedmiotów związanych z malarstwem, rysunkiem itp. wykładali profesorowie z ASP z Gdańska. A oni na pewno dostrzegli bardzo utalentowanego ucznia w klasie rysunku i pewnie żalowali, że tak dobrze zapowiadający się talent utracił łączność ze szkołą. A na Wydz. W-7 wszyscy się cieszyli z tak znakomitego rysownika, gdyż p. Antoni dla tych, których lubił i cenił sporządzał okolicznościowe życzenia np. urodzinowe, odręcznie malowane z niesamowitą wprost umiejętnością oddawania charakterystycznych rys twarzy, dosłownie za pomocą kilkunastu pociągnięć pędzelka. Tak więc patrząc się na te ręcznie wykonane rysunekzki, nikt nie miał najmniejszych wątpliwości, dla kogo takie życzenia były przeznaczone. A jak p. Antoni kogoś polubił, to potrafił tak sportretować twarze, iż mimo, że osoba była jednoznacznie namalowana, to sam rysunek miał pełne cechy rysunku satyrycznego wykonane go wprost perfekcyjnie i z wielkim znanstwem sztuki.

28 czerwiec 1967 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę nr 154/67 w sprawie nadania pracownikom przemysłu okrętowego jednolitych przywilejów nazwanych oficjalnie KARTĄ STOCZNIOWCA. Określone zostały jednostki organizacyjne i zawody, którym postanowienia KARTY przysługują. Ustanowiony został DZIEŃ STOCZNIOWCA (w zasadzie ostatnia niedziela czerwca). Wprowadzono nagrody za wieloletnią pracę w przemyśle okrętowym oraz specjalne premie za terminowe i jakościowe przygotowanie konstrukcyjne budowanych statków, a także za ich terminowe wodowanie i oddanie do eksploatacji. Zaakceptowano specjalne uprawnienia emerytalne. Potwierdzone zostały uprawnienia do nadawanie orderów i odznaczeń za nieprzerwaną i wyróżniającą się pracę.

Niemal rok później, 8 czerwca 1968 roku Rada Państwa ustanowiła tytuł honorowy **ZASŁUŻONY STOCZNIOWIEC PRL.**

Drugi Program rozbudowy stoczni o nowy suchy dok nr 2

W latach 1968/1969 polski przemysł okrętowy zajął w tych latach pierwsze miejsce na liście światowych producentów statków rybackich pod względem wodowanego tonażu.

Rozpoczął się okres stosowania nowych rozwiązań organizacyjno-technologicznych. Po raz pierwszy wprowadzono w stoczni czyszczenie powierzchni blach okrętowych metodą strumieniowo ścierną w obiegu zamkniętym (Vacu – Blast). Wprowadzono nowe farby okrętowe – grunt czasowej ochrony przed korozją z wysoką zawartością cynku – grubość powłoki wg zaleceń producenta winna wynosić około 20 mikrometrów. Grunt chronił powierzchnie stalowe przed korozją w czasie budowy statku. Nie musiał być całkowicie usuwany w procesie przygotowania powierzchni stalowych do nakładania kolejnych powłok malarskich. W 1995 roku wprowadzono nową generację gruntów czasowej ochrony. Były to grunty nieorganiczne krzemianowe. Na powierzchniach stalowych zabezpieczonych tym gruntem można było spawać, bez konieczności jego usuwania.

Ze względu na to, iż światowa koniunktura na nowobudowane statki rosła w tempie wręcz lawinowym, a przy tym zauważono, że większość zamówień w owym czasie raczej skierowana była na statki większe, postanowiono rozbudować dobrze prosperującą stocznnię im. „Komuny Paryskiej” o nowy ośrodek kadłubowy z nowym, większym suchym dokiem. Rozpoczęto prace studialne.

W 1969 roku stocznia zleciła wykonanie badań geologiczno-inżynierskich pod drugi suchy dok. Wg jednej z koncepcji miał powstać dok o konstrukcji żelbetowej o wymiarach 280,00 m długości, 70,00 m szerokości i 8,00m głębokości z lokalizacją w basenie VII, który z tego powodu zostanie zlikwidowany..

Granice powstałego w ten sposób obszaru wyznaczać będzie: przedłużenie o 125m obecnego nabrzeża Albańskiego oraz istniejącego pirsu południowy pierwszego suchego doku. Przewidziano budowę nabrzeży długości około 480m. W miejscu obecnego basenu VII po zasypaniu, wzniesione zostaną hale produkcyjne i montażowe oraz magazyny.

Za nim ta koncepcja została przyjęta, projektanci doku zorientowali się, że w światowych zamówieniach „królują” znacznie większe statki. Zatem ponowna analiza wykazała, iż konieczne jest zwiększenie długości nowoprojektowanego doku. Zaproponowano dok o długości 330,00 metrów, zmniejszono jego szerokość do 50,00 metrów i pozostawiono jego głębokość na 8,00 m. Zaplanowano również suwnicę bramową o unosie 600,0 ton i rozpiętości 130,0 metrów i żurawie o udźwigu 80,0 ton.

Generalnym projektantem inwestycji – Biuro Projektowe PROMOR (Generalni projektanci M. Saganowski, M. Kotlewski). Projekt cz. Hydrotechnicznej – Biuro Projektowe PROZAMET – inż. J. Hauptman, inż. J. Szopowski

Lata 1972 do 1980 to okres intensywnej rozbudowy i unowocześnienia infrastruktury technicznej stoczni w procesie budowy statków. W roku 1972 przekazano do eksploatacji:

- centralną stację ze sprężarkami rotacyjnymi śrubowymi łącznie ze stacją osuszania zabezpieczającą potrzeby całej stoczni.
- Zakończono budowę wytwórni gazów technicznych tlenu, acetylenu i dwutlenku węgla łącznie z pierwszym etapem centralnej sieci instalacji rurowych.

W następnych latach przekazano do użytkowania dwa nowe wielopiętrowe budynki biurowe, jeden, w którym mieściło się m. in. Biuro Projektowe – Konstrukcyjne, dyrekcja stoczni – budynek 10-cio piętrowy i drugi budynek o wysokości 6-ciu pięter w którym ulokowano m. in. Szefostwo Zaopatrzenia i Kooperacji, Szefostwo Techniczne i bibliotekę techniczną.



Fotka przedstawia nową Zakładową Przychodnię zdrowia.

- Zakładowa przychodnia zdrowia otrzymała nowy budynek doskonale wyposażony w sprzęt medyczny, pracownię rtg oraz zespół rehabilitacyjny.

Dokumentację geologiczno–inżynierską w rejonie nowego umiejscowienia suchego doku wykonało Przedsiębiorstwo Hydrologiczne z Gdańska, a w zakresie rozwiązań konstrukcji hydrotechnicznych nawiązano współpracę z Instytutem Hydrotechniki Politechniki Gdańskiej. W maju 1972 roku Roman Bogacz dyrektor stoczni powołał Zespół Konsultacyjno-Doradczy Budowy Suchego Doku pod przewodnictwem doc. dr. inż. Bolesława Mazurkiewicza.

W styczniu 1973 roku Zespół po zapoznaniu się z wielkością dopływu wód podziemnych oraz możliwości realizacji odwodnienia istniejących poziomów wodonośnych w rejonie projektowanego doku uznał, iż zobrazowane wielkości dają podstawę do podjęcia ostatecznej decyzji o możliwości realizacji doku suchego jako doku odciążonego, drenażowego. Po ponownym rozpatrzeniu wszystkich elementów ustalono ostatecznie, iż nowy dok będzie miał 380,00 metrów długości, 70,0 metrów szerokości i 8,0 metrów głębokości. Dok będzie obiektem hydrotechnicznym, drenażowym o niezależnej konstrukcji dna i ścian.

Ściany doku wykonano z profili stalowych szczelnych BZ 450, natomiast płyta denna zbrojona spoczywa na warstwie drenażowej. Żelbetowa płyta denna doku o grubości od 1,5 do 2,3m zbrojona tylko na zginanie posiada ściśle określoną wytrzymałość. Zatem zgodnie z określoną w projekcie doku dopuszczalną siatką obciążeń, każdy statek podczas budowy musi być ustawiony na kilblokach na ściśle określonych ścieżkach obciążeń, by nie złamać płyty dna doku!

Rocznie spod doku z układu drenażowego wypływa około 240 000m³ wody. Podstawowe wyposażenie techniczne to: suwnica bramowa o udźwigu Q=9000 kN służąca do przenoszenia bloków okrętowych z placu montażu do doku, żurawie montażowe na pirsach doku o udźwigu Q=1500 kN oraz Q=200kN. Rozbudowany system zasilania energetycznego tj. rozdzielni gazów technicznych i stacji transformatorowo-rozdzielczych umożliwia wykonywanie prac montażowych i spawalniczych równocześnie na kilkuset stanowiskach spawaczy i monterów kadłubowych na budowanych tu kadłubach.

Zainstalowany system pomp głównych i drenażowych umożliwia osuszenie tej olbrzymiej niecki w ciągu zaledwie 8 godzin. Zalewanie doku następuje po otwarciu zaworów wpustowych, zainstalowanych w bramie doku.

Zainstalowana brama zamykająca dok, jest nowatorskiej konstrukcji, gdyż nie jest zamocowana do ścian doku jak brama w SD I, lecz brama ta jest samodzielną konstrukcją pływającą. Jej otwieranie odbywa się po wyrównaniu poziomu wód na zewnątrz doku (basen portowy) z wodą w zalonym doku. Zatem ciśnienia z obu stron bramy się równoważą. Aby oderwać bramę od przyłg, wystarczy odpompować pewną ilość wody z zbiorników balastowych bramy, by brama sama oderwała się od przyłg. Po oderwaniu się brama doku jest samodzielną jednostką pływającą. Otwarcie doku następuje po odholowaniu bramy przez stoczniowy holownik.

Zamykanie doku odbywa się w procesie odwrotnym. Mianowicie ten sam holownik przyholowuje bramę do doku, ustawia ją do przyłg przydokowych i napierając na bramę doku małą mocą, dociska ją do przyłg przydokowych. Obsługa bramy kontroluje jej ustawienie. Kiedy brama znajduje się we właściwym położeniu następuje jej dobalastowanie, skutkiem cze-

go rośnie jej masa i brama zanurza się na taką głębokość, aż jej dolna część wejdzie na dolne przyłgi. Gdy to się stanie operator pomp dostaje polecenie: „opróżnić dok”, wówczas włącza pompy osuszające główne. W miarę wypompowywania wody z doku jej poziom w doku się obniża. Mimo, że brama stojąca na swoim miejscu początkowo przepuszcza pewną ilość wody na przyłgach, jednak w miarę usuwania wody z niecki robi się różnica poziomu wody w basenie portowym a poziomem wody w doku. Woda z basenu zaczyna napierać na bramę doku. Im niższy poziom wody w niecce, tym ta woda z coraz większą siłą dociska bramę do przyłg. Koniec końców po osuszeniu niecki z wody siła naporu wody z basenu portowego tak silnie przyciska bramę do przyłg przydokowych, iż to połączenie jest doskonale szczelne! Przyłgi przydokowe wykonane są z drewna dębowego, zaś brama doku jest wykonana ze stali okrętowej. Siła naporu wody jest taka, iż przy połączeniu drewno dębowe – stal nie potrzeba stosować jakichkolwiek uszczelnień gumowych.

W czasie poszukiwania wykonawcy prac związanych z nowoprojektowanym dokiem nr 2, okazało się, że w Polsce nie można było znaleźć wykonawcy tak skomplikowanych prac hydrotechnicznych i na dodatek w tak krótkim czasie. Postanowiono zatem, iż należy zaprosić do współpracy szwedzką firmę

Skanska, która miała doskonałą opinię w Polsce, przez to, iż w bardzo szybkim tempie zbudowała rewelacyjny hotel „FORUM” w Warszawie.

Kontrakt na wykonanie projektu i realizacji budowy suchego doku drenażowego łącznie z nabrzeżami w rejonie doku podpisano z firmą Skanska Cementgjuteriet Szwecja w roku 1973 r.

Rozpoczęto intensywne prace projektowe by zaprojektować i zbudować system zasilania energetycznego tj. rozdzielni gazów technicznych i stacji transformatorowo-rozdzielczych umożliwia to wykonywanie prac montażowych i spawalniczych równocześnie na kilkuset stanowiskach budowanych kadłubów w nowym doku. W Projekcie energetycznym uwzględniono dość spore moce elektryczne, konieczne do zasilania układów pompowych, (system pomp głównych i drenażowych umożliwiających wydokowanie gotowych kadłubów zbudowanych w tym doku) a także zasilanie nowej dźwigni firmy KONE z Finlandii, czy też dźwigów portalowych pracujących na placach montażu i placach przy dokowych. Dość powiedzieć, że zapotrzebowanie stoczni na moc elektryczną została bez mała podwojona!

Zabezpieczenie dodatkowej energii elektrycznej dla urządzeń drugiego suchego doku oraz nowych stanowisk w rozbudowywanym ośrodku kadłubowym zrealizowano poprzez dodatkowe drugostronne zasilanie stoczni linią 110 kV z GPZ Grabówek. Zbudowano obiekt z nowoczesną rozdzielnią 110kV/ 6kV.

Przekazano do eksploatacji drugą nową halę obróbki blach i profili wyposażoną w układ transporterów blach oraz urządzenia do cięcia krzywoliniowego blach TELEREX trójportalowe maszyny do cięcia tlenem, później telerexy do cięcia plazmą podwajając roczną zdolność przerobową stali.

W roku 1975 przekazano do użytkowania nowo zbudowane obiekty zakładu transportu tj. warsztaty naprawcze oraz stację obsługi samochodów i pojazdów technologicznych wraz z zapleczem socjalnym.

W nowej drugiej hali prefabrykacji o powierzchni ok. 18000 m² uruchomiono zautomatyzowaną linię prefabrykacji sekcji płaskich z portalem spawalniczym (urządzenia HEBE i ESAB), oraz w drugiej nawie tej hali, montaż sekcji przestrzennych z suwnicami o udźwigu 1000 kN.

Zbudowano obiekty z zautomatyzowaną linię transportu blach i profili z magazynu stali na stanowiska rozkroju w hali obróbki poprzez urządzenia odprężające i konserwujące tj. walce odprężające, piec gazowy, oczyszczarkę śrutem stalowym, komorę malarską i komorę suszarki.

Wykonanie drugiego suchego doku zwiększyło potencjał produkcyjny stoczni, postawiło ją w rzędzie najnowocześniejszych stoczni świata i umożliwiło budowę statków o nośności ponad 400 000 DWT.

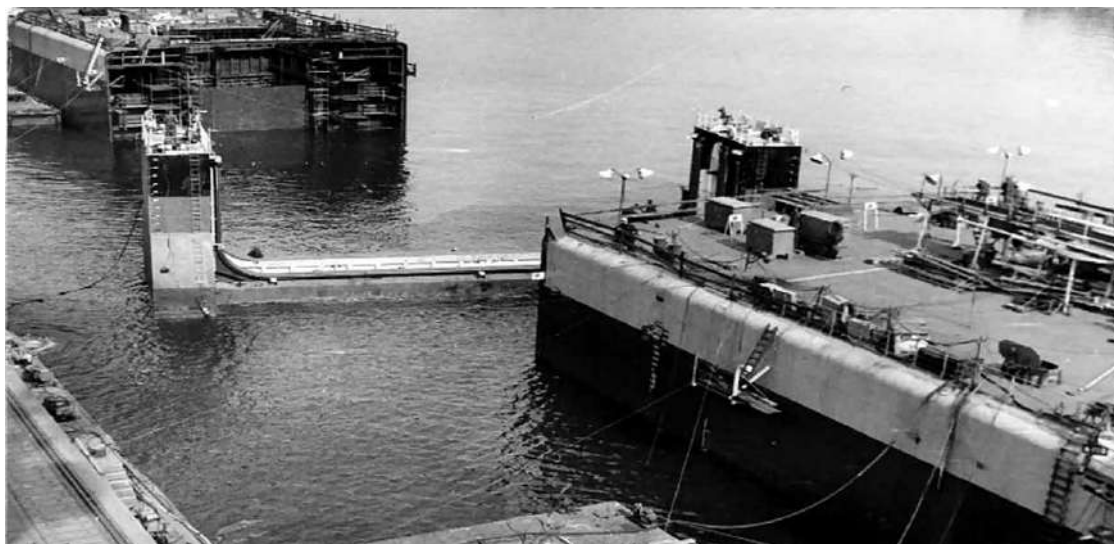
Zwiększono powierzchnię pirsu północnego basenu VI, budując nowe nabrzeże Albańskie dłuższe o ok. 130 m oraz nabrzeże XXX-lecia, będące przedłużeniem nabrzeża „B”. Na tej powierzchni zbudowano nową halę produkcyjną ślusarni o powierzchni ok. 3400m² oraz śrutownię i malarnię elementów wyposażenia spełniającą wymagania ochrony środowiska. Nabrzeże wyposażono w urządzenia (wciągarki i pachoły) do cumowania sztormowego statków.

W latach 1993-7 zbudowano dwie równoległe ekologiczne linie technologiczne czyszczenia i malowania sekcji kadłubowych. Zmiany w dokumentacji wykonanej przez biuro projektowe PROMOR tj. zamiana ścierniwa z polgritu (żużel pomiedziowy) na śrut stalowy w obiegu zamkniętym (urządzenia firmy Clemco) oraz zastosowanie katalitycznego procesu spalania par rozpuszczalników farb (urządzenie Swingtherm) z odzyskiem ciepła spalania opracowało stoczniowe Biuro Nadzoru Ruchu i Inwestycji. Niestety, w późniejszym okresie nie utrzymano wymaganych parametrów procesu spalania par rozpuszczalników.

Połówkowa metoda budowy statku – stykowanie na wodzie

12 maj 1969 r. Odbyło się łączenie na wodzie dwóch części zbiornikowca „PROLETARIACKAJA POBEDA” (Budowa oznaczona jako B-72) – części dziobowej o długości 77 m i ciężarze 2800 ton z częścią rufową o długości 100 m i wadze 5.000 ton. Operacja ta została przeprowadzona na podstawie oryginalnej metody opracowanej i zrealizowanej przez pracowników Stoczni i inżynierów Politechniki Gdańskiej. Stworzone zostały możliwości budowy statków, których gabaryty przekraczają wymiary suchego doku oraz elastyczniejszego sterowania pracami kadłubowymi i wyposażeniowymi. Okazało się, iż przy projektowaniu pojawiły się dwa problemy.

Pierwszym było zaprojektowanie stosownego pontonu, pozwalającego na wsunięcie go na obie połówki statku, następnie wypompowanie z jego zbiorników wody balastowej by unieść się ku górze i po uszczelnieniu styku z kadłubem i wypompowaniu wody udostępnić styk podwodny do prac najpierw spawalniczych, potem zaś konserwacyjno malarskich.

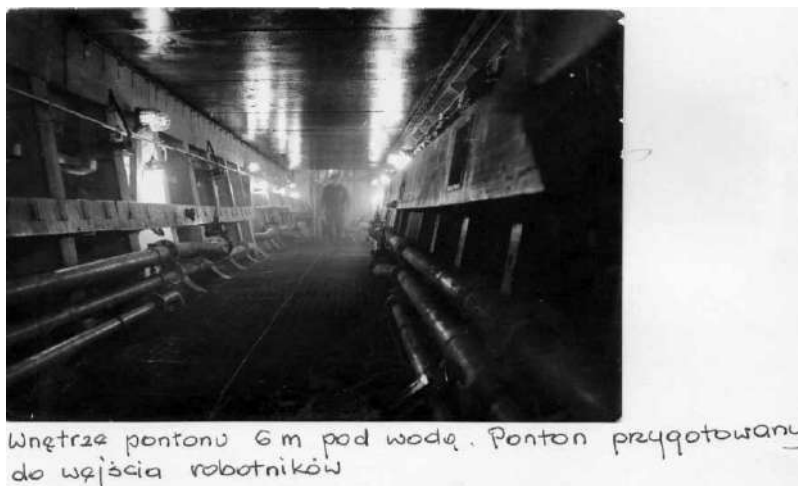


Od lewej: część dziobowa statku, ponton z uszczelnieniem przed nasunięciem na część rufową i po prawej część rufowa statku łączonego

Drugim problemem był sposób uzyskania szczelności w taki sposób, by bezproblemowo uzyskać szczelność na całych stykach (były ich dwa – jeden od strony rufy, drugi zaś od strony dziobu) pontonu z kadłubem. Nie mogło być żadnego przecieku, gdyż prace spawalnicze i konserwacyjno malarskie nie mogły być prowadzone z należytą dokładnością i starannością. Problem ten rozwiązał mgr inż. Marek Pawliński.

Rozwiązaniem skutecznym okazał się pomysł ze zastosowaniem bardzo długiego węża (100 m – wykonanego na zamówienie stoczni), umieszczonego w specjalnych korytkach stalowych na pontonie.

Pomiędzy wspomnianym wężem i kadłubem statku inż. M. Pawliński zastosował specjalną mikrogumę i całość została przykryta płótnem brezentowym, zamocowanym do zewnętrznej strony korytek, by przy opuszczaniu pontonu mikroguma nie przykleiła się do kadłuba statku. Zaproponowany przez Marka Pawlińskiego luz (20 mm), jak i sposób uszczelnienia styków okazały się strzałem w przysłowiową dziesiątkę.



Wnętrze pontonu 6 m pod wodą. Ponton przygotowany do wejścia robotników

Fotografia przedstawia widok tunelu jaki utworzył ponton po wypompowaniu wody balastowej z jego zbiorników, skutkiem czego ponton został dociśnięty do obu połówek kadłuba, tworząc szczelne połączenie. Po prawej widoczny kanał wentylacyjny dostarczający świeże powietrze dla pracujących tam najpierw spawaczy, potem zaś malarzy. Biegące rury przy ścianach to rury systemu balastowego pontonu.

Uszczelnienie, po naprowadzeniu pontonu we właściwe położenie względem styku, po napełnieniu węża sprężonym powietrzem z sieci stoczniowej sprawdziło się idealnie!

Komisja odbiorcza mogła wejść pod dno statku bez parasoli i przeprowadzić najdziwniejszy chrzest konstrukcji okrętowej w historii Stoczni. Mianowicie butelka szampana została zsunięta ze specjalnej kołyski umieszczonej nad dnem pontonu i oczywiście rozbiła się po uderzeniu o stalową powierzchnię pontonu dokumentując doskonałość projektu. Twórcy rozwiązania, na czele z prof. Dr Jerzym Doerfferem otrzymali Państwową Nagrodę Zespołową I stopnia.



Uroczyste wodowanie statku wewnątrz pontonu

Po osuszeniu tunelu, komisja po sprawdzeniu poprawności wykonanych prac dokonała ceremonii chrztu w sposób dotąd nigdy nie spotykany w historii Stoczni. Chrzest odbył się bowiem pod wodą na głębokości około 8,0 metrów. Na pierwszym planie wymyślona przez stoczniowców kołyska wisząca na linkach, a na niej spoczywa butelka najprawdziwszego szampana (na pewno nie był Don Perignon!). Po przecięciu linki butelka spadała i się rozbiła o stalowy pokład pontonu.

Pierwsza seria statków dla rynku zachodniego B-523

25 sierpień 1969 r. Podpisano kontrakt na serię 13 statków (B-523) dla armatora norweskiego. Podpisanie tego kontraktu ułatwił fakt, iż Stocznia miała już opanowany system czyszczenia stali (blach okrętowych) metodą strumieniowo ścierną VACU – BLAST, po którym to czyszczeniu nakładano cienkopowłokową farbę (grunt) czasowej ochrony za pomocą natrysku hydrodynamicznego, realizowanego na „wejściu” każdego arkusza blachy na ciąg obróbki na Wydz. K-1. Nowością było wymaganie czyszczenia spawów na pokładach otwartych metodą strumieniowo – ścierną. Dla realizacji tego celu zakupiono przenośne urządzenia (dość duże i ciężkie) VACU – BLAST, które wstawiano na pokład. Elementem ściernym był śrut stalowy łamany (o grubości 0,9 mm i długości 0,6 mm).

Dla Stoczni podpisanie tak wielkiego kontraktu i to dla armatora z zachodu, było nie lada wyzwaniem dla załogi i to poczynając od biura Projektowo – Konstrukcyjnego, aż po robotników z poszczególnych wydziałów. Stocznia do tego zadania przygotowywała się niezwykle starannie, by uzyskać opinię Stoczni solidnej, uzyskującej i utrzymującej wysoki standard produkcji.

Już w czasie prac wstępnych okazało się, iż Armator poinformował Stocznnię, iż jako dostawcę niektórych urządzeń i wyposażenia preferuje dostawców z Norwegii, bo wtedy ma zagwarantowany m. in. dostęp do części zamiennych itp. Stocznia nie miała wyboru i zgodziła się na tak wybranych dostawców.

Przedmiotem dostaw z Norwegii były m. in. przepustnice (specjalnej konstrukcji zawory) na systemie balastowym o średnicy 350,0 mm. Po ich zamontowaniu na statku prototypowym, w czasie prób na uwięzi okazało się, iż są one nieszczelne. Jak to możliwe pytano – „przecież one są nowe i nie trzymają szczelności?”. Po wielu bezowocnych próbach na statku, postanowiono zdemontować jedną zasuwę ze statku i poddać ją szczegółowemu przeglądowi na warsztacie, celem ustalenia przyczyny tej nieszczelności.

Pracownicy Wydz. W-2 z niemałym trudem zdemontowali ww. zasuwę z dna podwójnego i dostarczyli ją na stanowisko prób armatury rurociągowej (stanowisko prób, było pomysłem pracownika tego wydziału, p. Stanisława Karguła, który nie tylko wykonał je w „metalu”, ale również w miarę potrzeb uzupełniał je we własnego pomysłu oprzyrządowania do przeprowadzania prób). Stanowisko to było tak pomyślane, iż wykonywano na nim próby armatury o dowolnej średnicy nominalnej. W praktyce nawet do średnic 600 mm.) Tak więc ślusarz armatury (pełniący funkcję brygadzysty) p. Stanisław Kargul otrzymał pilne zadanie określenia przyczyny nieszczelności tej przepustnicy. Po rozmontowaniu całej konstrukcji, jej pomierzeniu a następnie dokładnemu złożeniu (zmontowaniu) i ponownej próbie szczelności okazało się, iż tak wykonana konstrukcja przepustnicy zawiera błędy o charakterze konstrukcyjnym i nigdy nie będzie szczelna. Była to najmniej oczekiwana wiadomość tym bardziej, iż nieubłagane zbliża się termin wyjścia statku w próby morskie, a bez szczelnego systemu balastowego nawet nie ma co marzyć o uzyskaniu zgody na wyjście statku w morze, które wydaje Wydział Bezpieczeństwa Żeglugi Urzędu Morskiego w Gdyni.

Na naradzie u Dyrektora produkcji postanowiono działać dwutorowo: ściągnąć z Norwegii, z firmy „NORSK – HYDRO” konstruktora tej przepustnicy – tą sprawę załatwił przedstawiciel armatora, który telefonicznie załatwił możliwie jak najszybszy przylot przedstawiciela tej firmy do Stoczni. Drugim torem działał Wydział W-2. Zapytano p. Stanisława Karguła, czy może zarządzić sprawie i doprowadzić do takiej zmiany konstrukcji, iż te przepustnice będzie można poprawić w Stoczni, a nie czekać, aż producent wykona to u siebie i dostarczy poprawiony wyrób do montażu. Przy czym wszyscy mieli wystarczającą wiedzę, iż czekanie na naprawę lub dostarcze-

nie nowych przepustnic, nie pozwoli Stoczni na dotrzymanie kontraktowego terminu zdania statku, a zatem posypią się kary umowne – naliczane za każdy dzień zwłoki w przekazaniu statku armatorowi! A kary takie są stałym elementem zapisu kontraktowego na każdym statku!

Pan Stanisław Kargul i jego współpracownicy „zakasali rękawy” i w bardzo krótkim czasie tak poprawili i uzupełnili konstrukcję, iż doprowadzili zdemontowaną przepustnicę do poprawnego działania, a przede wszystkim uzyskali jej szczelność w stopniu absolutnie zadawalającym. Pracę tą cały zespół ukończył tuż przed przyjazdem przedstawiciela z Norwegii. Kierownik wydziału polecił tymczasem wymontować kolejną, nieszczelną przepustnicę ze statku i przygotować ją do inspekcji dla Armatora, przedstawiciela Towarzystwa Klasyfikacyjnego DnV i przedstawiciela producenta tych przepustnic. Gdy tak wysoka komisja stanęła na stanowisku prób na hali Wydz. W-2 p. Kargul zademonstrował próbę szczelności przepustnicy nr 2 (dopiero co zdemontowanej ze statku). Oczywiście przepustnica nie trzymała szczelności. Następnie p. Kargul zademonstrował i omówił zmiany, które wprowadził do konstrukcji norweskiego wyrobu. Następnie zademonstrował próbę szczelności. Wiadomo z jakim skutkiem!

Przepustnica była szczelna, co było niemałym zaskoczeniem zarówno dla przedstawiciela z NORSK – HYDRO, przedstawiciela Armatora i Towarzystwa Klasyfikacyjnego. Przedstawiciel producenta przepustnicy poprosił p. Kargula o szkice naprawcze, które on wykonał i obiecał, że niezwłocznie wprowadzi zmiany w swoich wyrobach zgodnie z otrzymanymi szkicami.

Stocznia wystosowała do producenta wnioski o obniżenie cen na ten wyrób, ale nie udało się tego wynegocjować. W trakcie rozliczania statku po jego przekazaniu armatorowi, armator sam zaproponował rozwiązanie tego zagadnienia poprzez skreślenie pewnej pozycji kosztowej, którą to pozycję miała uiścić Stocznia. Sława skuteczności działania p. Kargula wraz ze szkicami zawędrowała aż do Norwegii.

Tymczasem w Stoczni postanowiono, iż ze względu na poważne zakłócenia cyklu produkcyjnego związanym z nieszczelnymi przepustnicami trzeba zmienić procedury w ten sposób, iż każda przepustnica sterowana ręcznie, bądź hydraulicznie przed montażem musi „odwiedzić” stanowisko prób p. Stanisława Kargula i jego zespół, przejść test na szczelność. Służba technologiczna stoczni doszła do wniosku, iż taniej będzie poddać próbom na szczelność każdą przepustnicę przed jej montażem na statku, niż demontować ją z czeluści statku (dno podwójne) Zatem każda próba szczelności u p. Kargula odbywała się w obecności Inspektora Jakości z szefostwa NJ, a uzyskanie szczelności skutkowało uzyskaniem odpowiedniego zapisu i uzyskaniem metryczki o pozytywnej próbie szczelności konkretnej przepustnicy. Każda przepustnica otrzymywała swój nr identyfikujący, do której „przywiązana” była ta metryczka. W ten prosty sposób wyeliminowano niespodzianki jeszcze przed montażem armatury (zawsze w trudnych warunkach) na statkach.

Nie były to jedyne problemy ze szczelnościami przepustnic. Na kolejnych statkach budowanych w Stoczni inny armator polecił kupić podobne przepustnice, tym razem z holenderskiej firmy BAF, które też nie trzymały szczelności, co odkryto tym razem przed ich montażem na statku. Znowu ściągnięto przedstawiciela producenta, tym razem z Holandii (przyjechał p. Leo Vanculen – przedstawiciel producenta).

Sytuacja się powtórzyła kropka w kropkę taka sama. Pan Kargul szkicował, naprawiał, propozycje naprawy jechały do Holandii, gdzie je wdrażano. Poprawione wyroby przyjeżdżały do Stoczni i znowu niektóre nie trzymały szczelności... Pan Leo tyle razy przyjeżdżał do Polski i tak często bywał u p. Kargula, że się zaprzyjaźnili... (oczywiście tylko na czas pobytu tego Pana w Polsce).

Potem przyszła kolej na przepustnice polskiej firmy BEFA z Bielska-Białej. Sytuacja się znowu powtórzyła. Firma z Bielska-Białej znacznie szybciej uporała się z problematyką szczelności i uzyskiwała potem wyniki zadawalające. Ale i wyroby z Bielska – Białej miały pewien feler. Okazało się, że zaprojektowany siłownik, za pomocą którego otwierało się i zamykało „serce” przepustnicy był za słaby... I znowu pan Stanisław błysnął swoją wiedzą techniczną i zaproponował ulep-

szenie w taki sposób, iż wykonał własnoręcznie szkice jak za pomocą dwóch takich samych siłowników wzmocnić siłę potrzebną do obracania „sercem” przepustnicy. Rozwiązanie p. Stanisława było o tyle trafne, iż tych małych siłowników hydraulicznych w firmie BEFA było w zapasie na tyle dużo, że sprawę dało się załatwić „od ręki”. Tak więc szkic p. Stanisława zawierający sposób „trzymania” dwóch siłowników, zapewniających równoczesną ich pracę znalazł uznanie w Bielsku-Białej. Okazało się zatem, iż firmie BEFA opłaciło się zaprosić p. Kargula do ich fabryki w Bielsku-Białej, ponieważ zaprezentowany przez p. Kargula szkic związany z usunięciem wady przepustnic pozwalała „od ręki” rozwiązać znaleziony problem. W każdym innym przypadku należało uruchomić produkcję nowego siłownika o większej mocy użytecznej.

Sława zespołu p. Stanisława Kargula rozeszła się u producentów przepustnic w Europie, a przede wszystkim w samej stoczni. W każdym bądź razie, jeżeli na jakimkolwiek statku pojawiały się problemy ze szczelnością armatury rurociągowej, od razu wołano: Dawać/wołać tu Karguli (była to brygada), oni zaraz wezmą sprawę w swoje łapska i wnet załatwią sprawę.

Innym, wyjątkowym osiągnięciem wynikającym ze współpracy pomiędzy stoczną w Gdyni, a firmą FAMOR (producent mebli okrętowych dla wszystkich stoczni w Polsce), był międzynarodowy sukces, jakie te dwie firmy osiągnęły w Norwegii projektując kabinę dla załogi statków z serii B523. Architekci ze stoczni (dr inż. Jan Netzel i mgr inż. Andrzej Karpala) zaprojektowali jednoosobową kabinę dla zwykłego marynarza. Kabina zbudowana była z obustronnie laminowanych płyt sięgających od podłogi kabiny, aż po sufit. Płyty te umieszczone były w wyprofilowanych korytkach stalowych górnych i dolnych, były one wykonywane w miłych dla oka, pastelowych kolorach i stanowiły ściany kabiny. Sufit kabiny był zrobiony też z płyty laminowanej białej z delikatnym wzorkiem (nakrapiane delikatne, szare kreski pięknie komponujące się w całość). Kabina była wyposażona w szafę ubraniową, wieszak na powieszenie odzienia wierzchniego, zgrabną komodę z szufladami i miejscem do pisania korespondencji, czytania z krzesłem dającym się zamocować do uchwyty w podłodze kabiny) itp. (komódka miała przerwę w ciągłości szafek na nogi marynarzy), miejsce na lodówkę dla jednej osoby. Doskonale dobrane oświetlenie sufitowe i dwa kinkiety w kolorze mosiężnym (imitujące złoty odcień metalu) oraz ładnie zharmonizowana półka na książki wisząca nad komodą dopełniały reszty wyposażenia. Oczywiście kabina była wyposażona w koję (łóżko dla marynarza) o szerokości 1,40 m i długości 2,0 m z specjalną lampą do czytania w koi zwaną „kojówką”. Łóżko można było zastonić kotarą z odpowiednio grubego płótna kolorystycznie dopasowaną do wnętrza kabiny. Pomiędzy kinkietami było miejsce na obraz jaki wybierał armator dla swojej załogi. Kabina była wyposażona w kanapę, gdzie swobodnie mogły usiąść 4 osoby, zaś przed kanapą był ustawiony stolik (zamocowany na stałe do podłogi) w kształcie ławy...

Trzeba tutaj dodać (dop. EP), iż w owym czasie, kabiny dla załogi, jakie były oferowane przez różne stocznie na świecie były na ogół urządzone spartańsko. Tak więc kabina zaprojektowana i wykonana w Polsce stanowiła absolutny przewrót w zakresie podniesienia komfortu na znacznie wyższy poziom dla marynarzy w ich niezwykle trudnej, wymagającej wielu wyrzeczeń pracy.

Gdy zatem pierwszy statek z serii B-523 zawitał do Oslo i udostępniono go do zwiedzania dla publiczności rozległy się ochy i achy nad niezwykle (jak na tamte czasy) wysokim standardem wyposażenia kabiny dla zwykłego marynarza... Związki Zawodowe Marynarzy norweskich zażądały natychmiast przeniesienia takiego standardu do całej floty norweskiej.... Odbyła się na ten temat poważna debata w norweskiej prasie krajowej, skutkiem czego muzeum morskie w Oslo zamówiło w Polsce kopię takiej kabiny i umieściło ją w dogodnym miejscu dla zwiedzających zapowiadając: OTO NOWY DOM DLA MARYNARZY NORWESKICH z dopiskiem, iż jest już zamówionych 13 statków w Polsce z takimi właśnie kabinami.... Kabina udostępniona w tym mu-

zeum przetrwała kilka ładnych lat, by prezentować kunszt polskich projektantów i polskich robotników! Piękne prawda?

Tak więc na tej serii statków (B-523) stocznia uzyskała wymienitą opinie stoczni solidnej, chętnej do współpracy i doskonale wywiązującej się z przyjętych zobowiązań.

Efektem tak znakomitej opinii były dwa prezenty od tego armatora na rzecz stoczni. Pierwszym prezentem był bardzo nowoczesny aparat rentgenowski dla nowo budującej się przychodni zdrowia. Drugim zaś, norweskie domki wypoczynkowe. Były to 5 domków małych – każdy dla jednej rodziny i jeden duży dla 12 osób. Domki te zrobiły pomiędzy stoczniovcami wypoczywającym w Ośrodku w Wieżycy prawdziwą furorę.... Wglądały jakby żywcem wyjęte z norweskiego pejzażu. Każdy chciał w nim mieszkać!



Oto domek norweski dla dużej rodziny. Pozostałe 5 domków były znacznie mniejsze, tym nie mniej cieszyły się wielką popularnością...

Domki te (w sumie 6 sztuk) sprezentował Stoczni armator statków B-523. Nie twierdę, że ten prezent „załatwił” p. Stanisław Kargul, ale mogę stwierdzić, że takich „Karguli” na poszczególnych wydziałach stoczni było tak wielu (wszyscy się bardzo starali!), iż statki zbudowane dla armatora z Norwegii przyniosły Stoczni sławę i opinię doskonałych statków, z których Armator był tak zadowolony, że zafundował nam stoczniovcom, tak niekonwencjonalny prezent w postaci 5 małych i jednego dużego domku rekreacyjnego.



Oto ten sam „norweg” (12 osobowy,) ale już w szacie zimowej....

Ja zaś (dop. EP) z wrodzonej ciekawości zapytałem kiedyś Stanisława jak to się stało, że jesteś taki zdolny, solidny i „kumaty” technicznie. Oto odpowiedź jaką otrzymałem: „Tak, jak większość stoczniowców pochodzę z małej wsi. Wieś moja jest oddalona od Ostrowca Świętokrzyskiego o około 40 km. Gdy skończyłem Szkołę Podstawową, znalazłem w tymże Ostrowcu Świętokrzyskim Zasadniczą Szkołę Zawodową nr 1, w której rozpocząłem naukę o specjalności ślusarz. Szkoła miała super poziom techniczny, uczyli tam przedwojenni, wspaniale przygotowani i mądrzy pedagodzy m.in. wspominam ikonę tej szkoły, nauczyciela p. Czesława Mularskiego, który nauczył nas szacunku do pracy, czystości na każdym kroku, (jak w 1963 roku zatrudniłem się w Stoczni, to nie mogłem patrzeć na panujący bałagan na moim wydziale – wszystko porozrzucane, byle jakoś na każdym kroku. Pomyślałem, że moi koledzy chodzili pewnie do innych szkół, gdzie nie było tak doskonałej kadry pedagogów, i nie było wymogu dbania o czystość na stanowisku pracy).

W tej zawodówce nauczyłem się metalurgii, nauczyłem się pracy na maszynach do skrawania metali (tokarka, frezarka, dłutownica itp.) Potrafiłem wykuć siekiere, dla mamy zaś piękny tasak do kuchni i oczywiście tak zahartowany, iż ostrze przez długi czas było nie do zdarcia... W Stoczni mimo wszystko się zakochałem i pracowałem, aż do przejścia na emeryturę, co nastąpiło w maju 2003 roku”. Dodam tutaj od siebie (dop. EP), że takich ludzi w Stoczni było naprawdę wielu, to oni tworzyli klimat normalności, zasady dobrej, skoordynowanej pracy... Ja na swojej drodze życiowej realizowanej w Stoczni spotykałem co rusz, takich wspaniałych ludzi... To oni tworzyli to, czym Stocznia tak długo była....., aż przyszli niedorozwinięci gospodarczo politycy i wszystko sknócili.

Gdynia buduje najnowocześniejsze statki rybackie na świecie

Rok 1969. Stocznia w Gdyni przekazała armatorowi francuskiemu „Nord Pecheries” Trawler rybacki „SHETLAND” o symbolu budowy B-411/1. Trawler ten był nowością w skali światowej, gdyż na tym statku wprowadzono w bardzo szerokim zakresie automatyzację i zdalne sterowanie zespołu napędu głównego na tak małym statku.

Świat armatorów eksploatujących statki rybackie oniemiał z wrażenia. Takiej skali nowości jeszcze na żadnym statku nie zastosowano. Tak zaprojektowana automatyka pozwalała zredukować załogę maszynową na rzecz zwiększenia ilości rybaków pracujących przy połowach.



Rok 1969. Trawler rybacki B-411/1 SHETLAND dla armatora francuskiego „Nord Pecheries”. Nowością w skali światowej było wprowadzenie szerokiego zakresu automatyzacji i zdalnego sterowania zespołu napędowego na mały statek rybacki.

Początek „ery” dużych statków – 55.000 DWT

31 sierpień 1970 r. Masowiec „MANIFEST LIPCOWY” (B-521) o nośności 55.000 ton rozpoczął służbę w Polskiej Żegludze Morskiej. Po zbiornikowcach 20.000 DWT czy masowcach 23.000 DWT podwojona została ładowność budowanych w Gdyni statków.



31 sierpnia 1970. Masowiec MANIFEST LIPCOWY (B-521) o nośności 55 000 ton rozpoczął służbę w Polskiej Żegludze Morskiej. Po zbiornikowcach 20 000 ton czy masowcach 23 000 ton podwojona została wielkość budowanych w Gdyni statków.

Dzięki swoim walorom konstrukcyjnym i eksploatacyjnym „MANIFEST LIPCOWY” jako pierwszy polski statek wyróżniony został przez poważne fachowe amerykańskie czasopismo okrętowe Marine Engineering/Log.

Wyróżnienie to zostało przyznane, za szereg walorów konstrukcyjnych statku. Były to:

- 7 samotrimujących ładowniach i zbiornikach podpokładowych,
- zastosowanie dużych pokryw lukowych zakrywające ładownie statku. Były to pokrywy typu MacGregor, rozsuwane na burty statku, przez to otwierały wielkich rozmiarów otwór w pokładzie na swobodny dostęp do ładunków sypkich przez chwytaki operujące w portach przeznaczonych dla takich ładunków;
- unikalny system balastowy, który pozwalał precyzyjnie korygować obciążenie konstrukcji kadłuba wynikające z rozmieszczenia ładunków ciężkich np. rudy rozmieszczonej w jednych ładowniach, gdy tymczasem w następnych przewożono np. zboża. Ten nowoczesny system pozwalał tak operować balastami, iż nie tylko pozwalał utrzymać trym, ale rozmieszczenie balastów zmniejszało naprężenia w konstrukcji statku poprawiając jego bezpieczeństwo.
- Pełna klasa automatyzacji siłowni, która umożliwiała bezwachtową pracę siłowni. Wszystkie parametry pracy głównych urządzeń siłowni były rejestrowane. Odchylenia od zaprogramowanej pracy sygnalizowały dzwonki alarmowe umieszczone w siłowni, na mostku kapitańskim i w kabinie Chiefa;
- wysokiej klasy urządzenia nawigacyjne w tym radary, gwarantowały bezpieczną żeglugę w dowolnych warunkach pogodowych.
- 42 osobowa załoga miała pojedyncze kabiny z pełnymi sanitariatami, co było wielką jak na owe czasy nowością, duże pomieszczenia rekreacyjne oraz ... basen do zażywania kąpeli...

Również jako pierwszy w historii żeglugi polskiej, statek towarowy, „MANIFEST LIPCOWY” opłynął Przylądek Horn w rejsie okrężnym Polska – Japonia – Australia – Holandia – Polska (luty 1971). Projekt tego statku był dziełem Zakładowego Biura Konstrukcyjnego, liczącego w tym cza-

sie około 250 osób. Zatrudnieni w tym biurze wykształceni na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej zastąpili w świecie okrętowym doskonale przyjętymi statkami takimi jak: B-72 Zbiornikowiec; drobnicowce B-458 i B-476; trawlera zamrażalni B-23; trawlera burtowego B-27; trawlera rufowego B-28; itp. Wiele pracowników Biura Projektowego było laureatami nagród państwowych w najprzeróżniejszych zakresach i dziedzinach od projektów statków do uruchamiania nowych systemów, aż po prace badawczo – rozwojowe.

Generalnym Projektantem statku B-521 typu „Manifest Lipcowy” był:

mgr inż. Jerzy Igielski, którego w procesie projektowania wspomagali:

mgr inż. Jan Babiński;

mgr inż. Tadeusz Jastrzębski;

mgr. Inż. Aleksander Kaczmarek;

mgr inż. Jerzy Plewa

Proces technologiczny opracowali:

Inż. Zbigniew Przybylski

mgr inż. Mikołaj Topolski

Procesem budowy kierowali:

mgr inż. Jędrzej Adamczyk;

mgr inż. Justyn Engel;

inż. Waldemar Przewłoka

inż. Jerzy Wilk

Dруга metoda połówkowej budowy statku z łączeniem w doku

Statek o symbolu budowy B-521 był bardzo ważnym typem statku, gdyż był nie tylko największym dotąd zbudowanym statkiem, ale po raz pierwszy w historii stoczni postanowiono zbudować statek z dwu części i dokonać połączenia obu części w niecce suchego doku, ale nie tak, jak wcześniej opisano łączenie dwóch połówek statku (B-72) na wodzie z użyciem specjalnego pontonu. Taki ponton opłacał by się wówczas, gdyby ilość statków w serii była by odpowiednio duża (np. 10). Jednak duża różnorodność typów statku, a stąd różne wymiary kadłubów, co praktycznie uniemożliwiało budowanie dla każdego typu statku odrębnego pontonu do stykowania.

Zatem postanowiono dokonywać łączenia dwóch połówek w SDI. Uzasadnieniem takiej metody budowy było to, iż w rufowej części statku z serii B-521 znajdowała się zarówno siłownia jak i nadbudówka statku. Rozpatrując zatem ilość roboczogodzin do wykonania rufowej części statku w stosunku do dziobowej oszacowano, że rufa wymagać będzie około 70 % całego czasu na wykonanie statku, zaś prawie taka sama długość dziobowej części statku będzie „kosztować” jedynie 30 % całkowitej pracochłonności budowy. Zatem stało się oczywiste, że korzystniej będzie najpierw zbudować część rufową. Gdy tylko uzyska ona zdolność do samodzielnego pływania, można ją wyholować z doku i wyposażać część rufową przy nabrzeżu wyposażeniowym. Natomiast w doku będzie budować zarówno dziób tego samego statku, który stoi przy nabrzeżu oraz część rufową następnego statku np. B-521/2. Przy czym część dziobowa statku będzie ustawiona dziobem w kierunku wydź. K-2, zaś rufa następnego statku rufą do bramy doku. Gdy rufa statku nr B-521/2 będzie zdolna do samodzielnego pływania, zostanie ona podniesiona z kilbłoków i po otwarciu bramy doku wyholowana do nabrzeża wyposażeniowego. Część dziobowa musi mieć zalane zbiorniki balastowe, by nie zeszała z kilbłoków i nie zmieniła swego położenia. Po wprowadzeniu rufowej części statku z daleko zaawansowanym stopniem wyposażenia rejonu rufy do doku, przyciągnięto pływającą rufę do stojącej na kilbłokach części dziobowej i rozpoczęto proces opróżniania niecki dokowej z wody bacząc, by rufowa część ani na milimetr

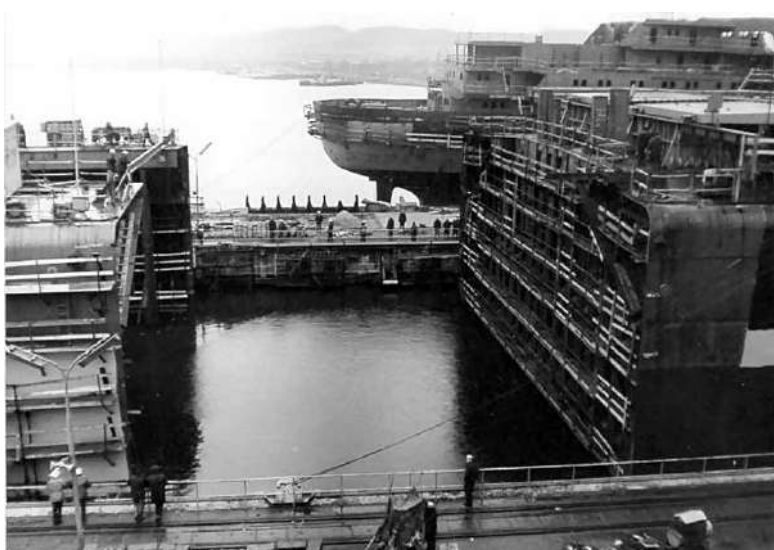
nie odeszła od części dziobowej. Cały proces wypadł wyśmienicie i po osuszeniu niecki rozpoczęto łączenie obu części statku w całość. Pozwolę sobie przypomnieć zdarzenia zapisane w annałach stoczni:

- Rozp. Prefabrykacji kadłuba 20.02.1969 r.
- Położenie stępki 11.09.1969 r.
- wodowanie części rufowej 11.11. 1969 r
- połączenie obu połówek w doku 18.03.1970 r.
- wodowanie całego statku 1.04.1970 r
- Zdanie statku 31.08.1970 r.

Stocznia po raz kolejny pokazała, że jej kadra inżynieryjno techniczna potrafi wznieść się na wyżyny sztuki inżynierskiej i jest w stanie myśleć nowatorsko i nie obawia się podejmowania tak trudnych decyzji.



Powyzsza fotka przedstawia moment, w którym rufowa część kadłuba statku B-521/1 uzyskała pływalność i jest wyholowywana z doku nr 1.



Powyzsza fotografia przedstawia dwie części statku w SD I, przy czym część dziobowa widoczna po lewej stronie fotografii stoi na podbudowie, zaś rufowa część statku jest powoli przemieszczana – pływając na wodzie – w kierunku części dziobowej. Kiedy część rufowa „dobije” do części dziobowej rozpocznie się proces usuwania wody z SDI, zaś część rufowa powoli osiadzie na kilbłokach.

W tym czasie (koniec roku 1969/70) dały się zauważyć narastające problemy, przede wszystkim z kooperacją. Dynamiczna praca stoczniovców i krótkie terminy dostaw statków nie szły w parze z nienadążającymi dostawami materiałów od kooperantów. Zmuszało to stocznię do zwiększenia zatrudnienia, by nadrabiać zaległości, lecz cierpiała na tym efektywność pracy. Stoczniovcy pracowali w akordowym systemie wynagrodzeń, wydziały rozliczano za pomocą pracochłonności innej na każdy typ i kolejny statek. Wszystko to powodowało dezorganizację pracy i niezadowolonia wszystkich, niezależnie od zajmowanego stanowiska w firmie.

Wydarzenia GRUDNIOWE 1970 w Stoczni

15 grudzień 1970 r. Po ogłoszeniu (12.12.1970 r.) znacznych podwyżek cen artykułów żywnościowych rano, większość załogi SKP nie podjęła pracy i zorganizowała wiec, który odbył się na terenie Stoczni. Po niedługim czasie, około 1 500 osobowa grupa protestujących – uzupełniana w miarę przemarszu strajkującymi z pobliskich zakładów pracy wymaszerowała ze Stoczni i udała się pod Komitet Miejski PZPR. Komitet był zamknięty na „głucho” i nikt nie wyszedł z niego do protestujących. Zatem udali się oni pod gmach Prezydium Miejskiej Rady Narodowej. Z gmachu wyszedł przewodniczący Rady p. Jan Mariański i podjął z protestującymi rozmowy, w których ze strony strajkujących udział wzięli:

- Przedstawiciele Stoczni: Stanisław SŁODKOWSKI, Marian WALAS, Krzysztof MUSKALA, Sławomir GRZESKOWIAK
- Przedstawiciele Zarządu Portu Gdynia: Emilian KOZŁOWSKI, Włodzimierz ILNICKI,
- Przedstawiciele PPD DALMOR: Krzysztof BOJKO, Edmund HULSZ – jako przewodniczący Komitetu Strajkowego.

W wyniku rozmów podpisano tzw. „PROTOKÓŁ POROZUMIEWAWCZY”, zaś Edmund Hulsz uzyskał zgodę p. Mariańskiego na zorganizowanie gdyńskiego Komitetu Strajkowego w PPD „Dalmor” (port rybacki w Gdyni). Po ukonstytuowaniu się Komitetu Strajkowego udano się do Zakładowego Domu Kultury Zarządu Portu na ul. Polskiej, gdzie uzupełniono Komitet Strajkowy, nazywając go „GŁÓWNYM KOMITETEM STRAJKOWYM”. Przewodniczącym wybrano Stanisława SŁODKOWSKIEGO, na zastępcę zaś Kazimierza MIZERSKIEGO.

Tuż przed północą Gł. Komitet Strajkowy został aresztowany, przewieziony do Wejherowa i tam osadzony w areszcie śledczym. Z zeznań poszkodowanych, złożonych do Instytutu Pamięci Narodowej (zeznania złożono po ukonstytuowaniu się tego Instytutu i po rozpoczęciu przez niego śledztwa zmierzającego do ukarania winnych), iż aresztujący milicjanci/ubecy zachowywali się niezwykle brutalnie, bili wszystkich jak popadło nie wyłączając znajdujących się tam kobiet. Złożone zeznania wskazują, iż atakujący zachowywali się nie tylko dziko i brutalnie, ale też jakby działali w jakimś amoku. Co by wskazywało, iż byli pod wpływem pewnych substancji chemicznych o nieznanym wtedy nazwie.

Pracownicy Stoczni wychodząc na manifestacje do centrum miasta, dumnie maszerowali w służbowych hełmach, na których widniały ich numery kontrolne, pod jakimi byli zarejestrowani w Biurze Kadr. Numery takie były przydzielone każdemu pracownikowi Stoczni, niezależnie od stanowiska jakie w jej strukturach zajmował. Nikt nie zdawał sobie sprawy z tego, iż SB wszystko filmowała.... Skutkiem tego skoro na taśmach filmowych zarejestrowano numery kontrolne stoczniowców, teraz pozostało tylko skonfrontować te numery z aktami osobowymi i było wiadomo, kto opuścił stanowisko pracy i poszedł protestować. Zatem SB w niezwykle prosty sposób „dotarła” do imiennych wykazów tych pracowników. Sporządzono listy tych pracowników wg wydziałów i innych komórek organizacyjnych i zażądano od ich kierowników o natychmiastowe, dyscyplinarne zwolnienie ich ze Stoczni. No i rozpoczął się dramat kierowników. Niektórzy kierownicy manewrowali jak tylko się dało, by nikogo nie zwalniać. Jednym z nielicznych któremu to się udało był ówczesny K-k Wydziału Powłok Ochronnych (W – 7) mgr inż. Wincenty Chomiczewski, który tak manewrował i tak kręcił, przekładał wszystko w czasie, aż sprawa na tyle przycichła, że potrzeby produkcji przeważały nad zemstą SB na załodze Stoczni. Nikt nigdy mgr inż. Wincentemu Chomiczewskiemu nigdy nie podziękował za tą jakże ludzką postawę. Niech zatem te słowa umieszczone w tym opisie, będą wyrazami podziękowań i pa-

mięci.... że nawet w skrajnie trudnych warunkach i sytuacjach można być prawdziwym człowiekiem i to przez duże „C”.

16 grudzień 1970 r. Załoga SKP nie podjęła pracy. Zorganizowano zatem wiec w Stoczni, zdecydowanie żądając zwolnienia z aresztu aresztowanych członków Głównego Komitetu Strajkowego. Dla zrealizowania tego postulatu strajkujący wymusili na dyrektorze Stoczni (Michał Tymiński) do wysłania kolejnej delegacji do Prezydium Miejskiej Rady Narodowej oraz do Dowództwa Marynarki Wojennej. Delegaci nic nie osiągnęli. Strajkujący postanowili, iż następnego dnia nie podejmą pracy i wyjdą na ulice miasta domagając się publicznie uwolnienia aresztowanych.

Meldunki o tym postanowieniu miejscowe władze i SB przekazały do Warszawy, skutkiem czego członek Biura Politycznego KC PZPR Zenon Kliczko zarządził blokadę Stoczni, zwolnienie wszystkich pracowników Stoczni, oraz poddaniu ich ścisłej weryfikacji przy ponownym ich przyjmowaniu do pracy. Załoga o tych przedsięwzięciach nie została poinformowana...

Wieczorem Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego w Gdańsku (jednostka nadrzędna nad Stocznia im. „Komuny Paryskiej”) zdecydowało o zawieszeniu pracy w Stoczni z dniem 17.12. 1970 r.

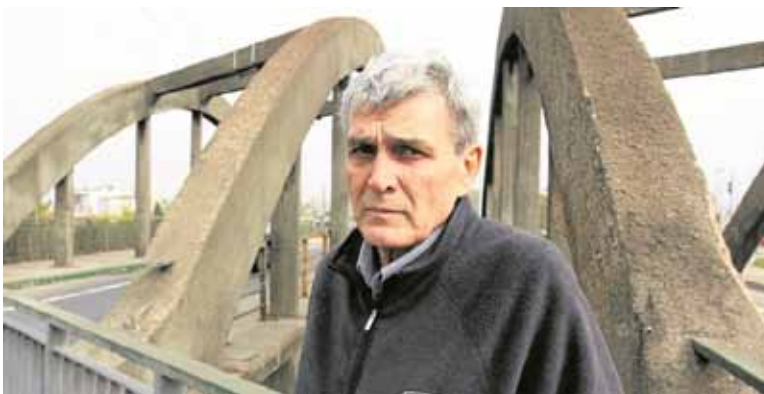
Natomiast wieczorem 16.12, wicepremier Stanisław Kociołek w przemówieniu telewizyjnym wezwał stoczniowców do niezwłocznego podjęcia pracy.

Tymczasem w nocy oddziały milicji i wojska zablokowały wejścia do stoczni i do portu od strony ul. Czechosłowackiej.

17 grudzień 1970 r. Rano, śpieszących do pracy stoczniowców, portowców i pracowników innych zakładów pracy mających swoje siedziby w okolicach przystanku Gdynia – Stocznia, zaskoczyła blokada uniemożliwiająca dojście pracowników do ich zakładów pracy. Wzywano stojących przed blokadą pracowników za pośrednictwem wielkich megafonów, do udania się do domów, gdyż ich zakłady pracy zostały zamknięte. Napór pracowników narastał, gdyż do przystanku Gdynia – Stocznia z obu kierunków nadjeżdżały kolejne pociągi podmiejskie, z których wysiadali pracownicy śpieszący jak codziennie do pracy. Komunikacja autobusowo – trolejbusowa była nieczynna, skutkiem czego część pracowników z centrum Gdyni śpieszyła do pracy na tzw. „piechotę” ulicą Juliana Marchlewskiego (tak wtedy nazywała się obecna ulica Janka Wiśniewskiego).

Pomimo komunikatów, dezorientowani pracownicy nie rozumieli sytuacji i stali naprzeciw oddziałów milicji i wojska, zaś śpieszący do pracy, znajdujący się z tyłu niczego nie widzieli i napierali na stojących przed nimi ich kolegów. Około 05:50 rozległy się pierwsze strzały z broni maszynowej wprost w tłum pracowników.

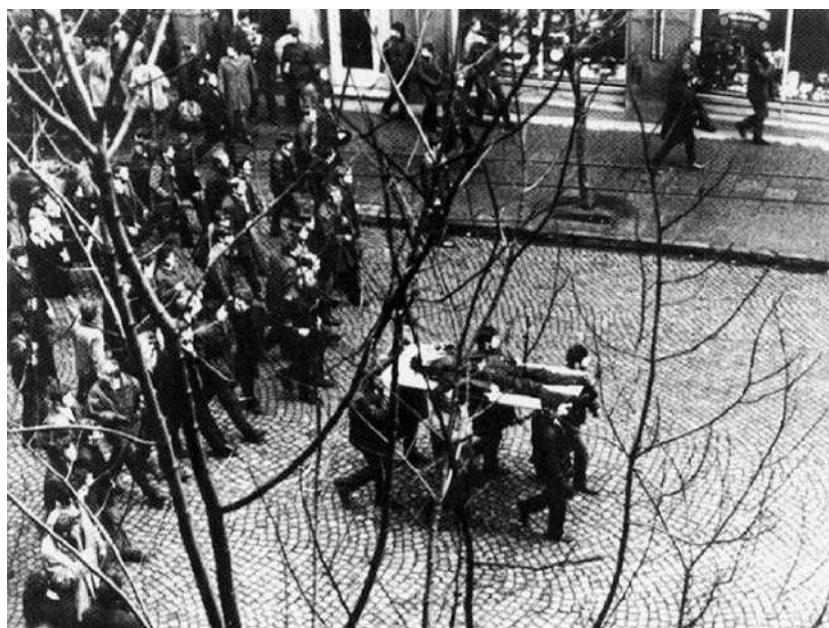
Zginęło 11 osób. W tym 5 pracowników stoczni: Jerzy KUCHCIK, Stanisław LEWANDOWSKI, Ludwig PIERNICKI, Jan POLECHOŃSKI i Zygmunt POLITO. Bardzo dużo osób było ciężko rannych. M. in. stoczniowiec (Adam Gotner) otrzymał serię w klatkę piersiową i miał siedem ran postrzałowych, których kule przeszły na wylot raniąc osoby za nim stojące.



Pan **Adam Gotner** pracownik Stoczni im. „Komuny Paryskiej” otrzymawszy serię z w klatkę piersiową (siedem przestrzelin) cudem przeżył dzięki wspaniałemu zespołowi chirurgów ze szpitala miejskiego w Gdyni. Tym cudem był lekarz operujący (były frontowy chirurg – miał akurat w tym dniu dyżur...); fotka – domena publiczna – dop – EP)

Rozpoczęły się liczne aresztowania.

Przeciwko tym tragicznym wydarzeniom jeszcze tego samego dnia, doszło na ulicach miasta Gdyni do kolejnych protestów i demonstracji. Do demonstrujących strzelano również z helikopterów. W wyniku takiego ostrzału zginął kilkunastoletni chłopiec. Jego ciało zostało umieszczone na wyjętych z zawiasów drzwiach i tak zakrwawione ciało, okryte białą czerwoną flagą, obficie zbroczoną krwią niesiono ulicami Gdyni.



Fotka (domena Publiczna) przedstawia najbardziej dramatyczny obraz tamtych wydarzeń. Na twarzach ludzi obserwujących ten pochód malował się zarówno przerażenie, jak i gniew. Nie było na ulicy Gdyni osoby, która widząc ten obraz, by miała suche oczy. Przerażenie ścisnęło gardła do granic możliwości...

Ten pochód rozpoczął się na dzisiejszej ul. Morskiej w okolicach przystanku Gdynia Stocznia i przemieszczał się w kierunku śródmieścia. Ulica Podjazd, czyli przejazd pod torami kolejowymi w kierunku ul. 10 – lutego był zastawiony czołgami i wozami pancernymi, zatem pochód przeszedł tunelem dworcowym na Plac Konstytucji, dalej ul. Dworcową na ul. 10 – lutego i zamierzał pójść do ul. Świętojańskiej. Lecz na wysokości Poczty Głównej ustawiona była milicyjna blokada. Zatem pochód skręcił w ul. 3 – go Maja, następnie ul. Jana z Kolna (z relacji złożonej w IPN od uczestniczki pochodu cytata:...” poszliśmy ul. Jana z Kolna, by pokazać tym, w kon-

sulacie skandynawskim to, co dzieje się w Gdyni... „ – koniec cytatu EP) i tak doszedł na Plac Kaszubski i dalej ul. Świętojańską pomaszerował w kierunku Prezydium MRN.

Gdy Pochód dotarł na miejsce został „przywitany” ogniem z broni maszynowej, skutkiem czego porzucono ciało chłopca na bruk i protestujący uciekali z rejonu ostrzału. Część z nich przebiegła przez tory kolejowe relacji Gdańsk – Gdynia i tam wzięwszy kamienie z torów kolejowych zaatakowali nacierające oddziały milicji i wojska. Ostrzał z broni palnej zarówno na terenie miasta jak i z powietrza z helikopterów trwał parę godzin. W archiwach miasta Gdyni złożony jest raport mieszkańca, który z okna obserwował jak helikopter zniżył swój lot, nad człowiekiem, który skulony siedział za murkiem, by nie być trafiony strzałami milicjantów poruszających się po ulicy. Helikopter ten tak zniżył swój lot, że strzelający nie miał problemu z zastrzeleniem tego skulonego człowieka, najprawdopodobniej mieszkańca Gdyni.

W wyniku tej pacyfikacji władze oficjalnie przyznały się do kolejnych 7 osób zastrzelonych w centrum miasta, w tym 2 pracowników stoczni; Marian WÓJCIK i Zbigniew WYCICHOWSKI. Poległych pochowano nocą 19/20 grudnia i 20/21 grudnia na cmentarzach Gdyni – Witominie, Wejherowie i w tych miejscowościach, skąd pochodziły ofiary tej tragedii. Dla uczczenia pamięci zabitych i rannych, a także ku historycznej przestrodze społeczeństwo całego kraju, ufundowało pomnik, który został odsłonięty w dziesiątą rocznicę WYDARZEŃ GRUDNIOWYCH. Pomnik ze stali nierdzewnej wg projektu Stanisława Gierady wykonali pracownicy Stoczni z Wydziału Ślusarni Lekkiej. Przedstawia on cyfrę siedem jako upadającego robotnika, zarówno ten upadający robotnik, jak i zaś pozostałe cyfry mają ślady cięć, które mają symbolizować rany zadane przez reżim protestującym robotnikom w wydarzenia grudniowe, nazywane w Gdyni „CZARNYM CZWARTKIEM. O pogrzebach ofiar gdyńskich wydarzeń w innych miastach nic nie wiadomo....

18 grudnia 1970 r. Biuro kadr stoczni pod ścisłym nadzorem służby bezpieczeństwa rozpoczęło weryfikację pracowników stoczni. przed wydarzeniami załoga stoczni liczyła 8 509 pracowników. weryfikacji nie przeszło 659 pracowników. tym, którzy weryfikację przeszli pozytywnie dostarczono (poprzez gońców) wezwanie do stawienia się do stoczni.

20 grudnia 1970 r. nastąpił powolny rozruch poszczególnych wydziałów i służb stoczni. życie zakładu z dnia na dzień nabierało rozpędu ... wszyscy zdawali sobie sprawę, że w wyniku różnego rodzaju zdarzeń i negatywnych postaw wobec władz, część pracowników, aby uzyskać zgodę na przywrócenie do pracy miało za zadanie donosić o wszelkich próbach związanych z tzw. „niepokojami społecznymi” i kolejnymi próbami zakłócania pracy. bardzo znaczna liczba tak przyjętych do pracy w stoczni odmawiała wymuszonej współpracy, co i tak niektórych nie uchroniło od zwolnień. wydarzenia te, tak dramatyczne pozostały w sercach stoczniowców jak zadra i nie dawały spokoju na przestrzeni wielu, wielu lat.



Pomnik powstał z następującym przesłaniem jego organizatorów: „Pomniki nasze będą dowodem ciągle odradzającego się zwycięstwa wszystkiego, co dobre i wielkie w człowieku. Postawimy je zamiast kamieni nagrobnych poległym w Grudniu 1970 na ulicach Gdyni naszym Braciom. Pomniki nasze będą krzykiem wyrzutu na zawsze zawisłym nad gdyńskim brukiem” (fotka i tekst domena publiczna – dopisek EP).

19 marzec 1972 r. Posłem na Sejm PRL został wybrany Jan MENDALKA, mistrz na wydziale drzewnym (Wydz. W-5), doświadczony działacz społeczny, znany szczególnie w dzielnicy Kack, wieloletni radny Miejskiej w Gdyni i Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku. W czasie dwóch kadencji brał czynny udział w pracach sejmowych Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi oraz Hutnictwa, Przemysłu Maszynowego i Przemysłu Maszyn Ciężkich i Rolniczych.

Tutaj muszę wtrącić to, czego sam byłem świadkiem naocznym (dop. EP). Otóż pan Poseł wracając nocnym pociągiem z Warszawy do Gdyni (po posiedzeniu Sejmu) zamiast udać się do domu na 8-mio godzinny odpoczynek (do czego dopuszczało prawo pracy) przyszedł do pracy na swój macierzysty wydział (W-5), po czym przebrał się w roboczy kombinezon i przybył do pomieszczenia biura budowy statku, by wziąć udział w naradzie, celem skoordynowania prac wyposażeniowych na budowanym statku, w której uczestniczyła jego grupa mistrzowska.

Zmęczenie wzięło jednak górę nad potrzebami chwili, więc pan poseł zwyczajnie zasnął przy stole. Na to dictum, jeden z budowniczych statku krzyknął: „Panie Mendalka! Tu nie Sejm, tu się nie śpi”. Pan poseł zerwał się na równe nogi przepaszając za to zdarzenie, tłumacząc jednocześnie, że przez całą drogę w pociągu stał na korytarzu, tyle było ludzi w pociągu... a poczucie obowiązku kierowania jego zespołem mistrzowskim było na tyle znaczące, że postanowił zrezygnować z przysługującego mu odpoczynku i dlatego przyszedł do pracy, do biura budowy.

Przeprosiny zostały przyjęte ze zrozumieniem nawet z takim skutkiem, iż kierownik biura budowy zaproponował, żeby w pierwszej kolejności rozpatrzyć sprawę Wydz. W-5, by pan Jan mógł załatwić swoje sprawy jak najszybciej i udać się na należy mu spoczynek.

Tymczasem tuż po naradzie, jeden z uczestników (donosiciel) pobiegł do Komitetu Zakładowego PZPR i zadenuncjował budowniczego i jego odzywkę. Jeszcze tego samego dnia ów budowniczy otrzymał zwolnienie dyscyplinarne ze Stoczni. Przełożony budowniczego i Dyrektor Produkcji Stoczni udali się do Sekretarza KZ PPR prosząc, by cofnąć to zwolnienie i pozwolić panu budowniczemu na dalszą pracę w Stoczni. Dyrektor produkcji zaproponował, iż dopilnuje by na następnej naradzie w tym samym biurze budowy, budowniczy w tym samym gronie przeprosił p. posła. Sprawa w tym dniu była tak głośna, iż wieczorem do domu p. posła przyszedł jego kolega z wydziału i opowiedział o zdarzeniu i o jego skutkach dla budowniczego. Pan poseł tak się przejął tą karą, iż „skoro świt” pojawił się w KZ PZPR z wielką prośbą o wycofanie kary za to niefortunne

zdarzenie, zaś przeprosiny zostaną niezwłocznie przyjęte. Pan Mendalka dodał, że nie darowałby sobie tego, iż ktoś z jego kolegów w pracy byłby jej pozbawiony... z tak niefortunnego zdarzenia. Prośbie p. posta stała się zadość, czym zyskał sobie sympatię stoczniowców. Nic więc dziwnego, że pan Jan” postował” w Warszawie przez dwie kolejne kadencje.

W wyborach 1980 roku mandat poselski uzyskał Kazimierz CUPISZ, mistrz na wydziale Elektrycznym, działacz partyjny i związkowy a także społeczny na osiedlu Płyta Redłowska. Uczestnił w tych samych komisjach sejmowych co jego poprzednik.

II kwartał 1972 r. Na Wydz. K – 1 oddano do użytku nowe urządzenie (wyprodukowane siłami własnymi Stoczni) pn. „Stół do cięcia gazowego pod aparat do cięcia krzywoliniowego „TELE-REX”. Urządzenie to (ruchome – napędzane silnikami elektrycznymi) eliminowało ręczne usuwanie odpadów blach po procesie palenia.

Nowa konstrukcja pozwalała na mechaniczne podawanie arkuszy blach do palenia. Po zakończeniu procesu palenia elementy przeznaczone do dalszego procesu budowy statku były zabierane przez suwnice z chwytakami elektromagnetycznymi, zaś odpady były przemieszczane mechanicznie (urządzenie – składało się z czterech ruchomych stołów długich 12,0 m i czterech krótkich o długości 6,0 m) do pojemników na odpady umieszczone na końcu ruchomych stołów. To rozwiązanie skróciło czas operacji między zakończeniem procesu palenia na podanych do palenia jednych arkuszy blach, a rozpoczęciem palenia na nowo podanych arkuszach blach.

Decyzją Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego Stoczni przekazała to rozwiązanie (czyli dokumentację konstrukcyjną) pozostałym stoczniom jako modelowe rozwiązanie urządzenia do podawania blach pod urządzenia do palenia za pomocą płomienia.

Rozwiązanie było tak nowatorskie, iż 8.08.1977 Urząd Patentowy PRL uznał to rozwiązanie za WYNALAZEK i przyznał PATENT o nr 82284. Właścicielem patentu jest Stocznia im. „KOMUNY PARYSKIEJ”; konstruktorami zaś są inżynierowie z Działu Konstrukcji Oprzyrządowań: Józef BOROWSKI, Stanisław JASZEWSKI, Zbigniew ZALEWSKI i Edmund PIÓR. Urządzenie uruchomione 1972 roku nadal (50 lat!) pracuje w Stoczni – te słowa są pisane w roku 2022!

1972 r. Na regatach olimpijskich „Kilonia 72” startowały dwie załogi stoczniowego Yacht Klubu „STAL”. – w klasie „SOLING” – Zygfryd PERLICKI ze Stanisławem STEFAŃSKIM i Józefem BŁASZCZYKIEM uzyskali 8 miejsce; – w klasie „DRAGON” Lech POKLEWSKI z Tadeuszem PIOTROWSKIM i Aleksandrem BIELACZYCEM zajęli 21 miejsce.

W IV regatach samotnych żeglarzy przez Atlantyk z Plymouth do Newport; wśród 59 zawodników startowało i ukończyło regaty dwoje pracowników Stoczni: Teresa Remiszewska na jachcie „KOMANDOR” (miejsce 47) i Zbigniew Puchalski na jachcie „MIRANDA” (miejsce 31).

3 listopad 1972 r. Z okazji jubileuszu 50-lecia Stoczni zorganizowana została w hangarze Yacht Klubu „STAL” wystawa obrazująca historię i dorobek przedsiębiorstwa. Wydana została monografia pt. STOCZNIA im. KOMUNY PARYSKIEJ W GDYNI w latach 1922 – 1972, której autorami byli: Tomasz Czayka, Grzegorz Kurkiewicz i Tadeusz Pakuła. Z tej okazji w Mennicy Państwowej wybity został okolicznościowy medal, który zaprojektował Henryk Fajlhauer.

1973/1974 r. W regatach dookoła świata na trasie Portsmouth – Cape Town – Sydney – Przylądek Horn – Rio de Janeiro – Portsmouth brała udział załoga (pracownicy Stoczni im. „Komuny Paryskiej”) YK „STAL” na jachcie „COPERNICUS” w składzie kpt. Zygfryd Perlicki oraz Bogdan Bogdziński, Ryszard Mackiewicz, Zbigniew Puchalski i Bronisław Tarnacki – plasując się na 11 pozycji

Początek „ery” stutysięczników – 105.000 DWT

1973 r. Na horyzoncie stoczniowych wydarzeń wkradła się wiadomość, iż stocznia przymierza się do budowy statków o nośności ponad 100.000 ton. Wiadomość ta dla jednych była radością oczekiwania, dla innych nowymi wyzwaniem technologicznymi. Pierwszym statkiem o nośności przekraczającej „zaczarowaną” granicę 100.000 ton nośności były statki z serii „Marszał Budionnyj” dla armatora z ZSRR.

Statek ten o symbolu budowy B-524 (typu OBO – masowiec przystosowany do transportu materiałów sypkich: węgiel, rudy metali, ziarna, lub też ładunków płynnych) **został zaprojektowany przez:**

- mgr inż. Michała Ceniana;
 - mgr inż. Jana Sochaczewskiego
- Pracowników stoczniowego Biura Projektowo – Konstrukcyjnego.

Za technologię odpowiadali:

- Inż. Jan Górski;
- inż. Aleksander Robaszkiewicz;
- inż. Mieczysław Rutkowski;

Kierownictwo budowy sprawowali:

- inż. Zygmunt Noske;
- inż. Stanisław Strenk;
- mgr inż. Stanisław Wojtysiak;

Statek ten dla stoczniowców stanowił olbrzymie wyzwanie, gdyż wszystko na tym statku było niezwykle! Po pierwsze gabaryty wszystkich urządzeń – znacznie przekraczały zarówno wymiary gabarytowe jak i masy tego, co dotąd stoczniowcy znali.... Całość oprzyrządowań na ten statek należało zaprojektować i wykonać od nowa. Statek posiadał następujące parametry:



Oto 105 tysięcznik o długości prawie ćwierć kilometra w czasie prób morskich.

Nośność 105.000 ton;

Pojemność brutto 56.000 ton;

Poj. Ładunkowa (ziarno) 107.586 m³

Szczególne wrażenie robiły wymiary statku.

Długość całkowita Lc = 245,00 m

Szerokość: B = 38,7 0 m

Wysokość: H = 22,00 m

Zanurzenie: T = 16,00 m

Prędkość: 16,0 węzłów, czyli 29,63 km/godz.

Na dodatek armator wymagał, by statek posiadał pełną klasę automatyki siłowni, by mógł pływać w tzw. „bezwachtowej” pracy siłowni.

Stocznia do tej budowy podeszła niezwykle poważnie. Przygotowano całą masę dokumentów, związaną z przygotowaniem jak i samą budową tego statku.

Wszystko na rym statku było wielkie! Zauważono przy tym, iż wysokość boczna do pokładu głównego wynosiła 22,0 metry. Uwzględniając zatem, iż po wodowaniu statku będzie on zanurzony zaledwie na głębokość około 4,5 (statek pusty), to rozpatrując tylko drogę (wysokość

jaką będzie miał do pokonania każdy pracownik, by wejść na pokład) to każdy stoczniowiec będzie miał do pokonania 17 metrów wysokości w pionie! Rozpatrując tylko tą jedną kwestię z setek temu podobnych poszukano firmy, która by dla stoczni wyprodukowała dźwig osobowy, zdolny przewieźć na żądaną wysokość około 8 pracowników (bez obsługi). Dźwigi takie produkowała firma „ZREMB” z Gniezna (jedyna firma w ramach RWPG, która produkowała takie dźwigi!)

W tamtym czasie w stoczni funkcjonowała organizacja ZMS, która podjęła się sprawować Patronat nad budową tego statku. Większość pracowników w stoczni lekko się podśmiewała z tego patronatu... no bo jak patronować, kiedy trzeba zwyczajnie wziąć się do pracy, a nie politycznie „filozofować”.

Gdy stocznia oficjalnie zwróciła się do tych zakładów do Gniezna o wyprodukowanie 2 dźwigów osobowych, wnet otrzymano odpowiedź, iż firma ma obłożone plany produkcyjne na 5 lat naprzód i nie jest w stanie przyjąć takiego zlecenia z Gdyni.

Wtedy władze stoczni wezwały do siebie szefów od patronatu i zadano krótkie pytanie; Czy jesteście stanie po „swojej linii” coś załatwić?

Wydelegowana część Komisji patronackiej pojechała do Gniezna, wcześniej zapewniając sobie wsparcie poprzez Zarząd Główny ZMS w Warszawie, który poinformował o Gniezno o nietypowej prośbie kolegów młodzieżowców z Gdyni.

O dziwo! Gdynianie umieli „przemówić” do ambicji swoich ziomków z Gniezna i tam również ogłoszono patronat nad tym przedsięwzięciem. Prace rażno ruszyły do przodu dopiero wtedy, gdy zaprosiliśmy dyrekcje i jej aktyw polityczny do stoczni i pokazaliśmy z jakim przedsięwzięciem przyszło nam się zmierzyć. Oni rzeczywiście wzięli się ostro do pracy. Urządzenia te zostały w przewidzianym terminie dostarczone do stoczni, zamontowane do burt statku i uroczyście uruchomione w obecności sporej grupy pracowników ze Gniezna. Goście zostali oprowadzeni po tym stutysięczniku, który był w trakcie budowy, oraz zostali oni zaproszeni na drugi statek, który był po próbach w morzu i znajdował się w fazie przekazywania go armatorowi.

Gdy zwiedzili siłownię, pomieszczenia załogi w nadbudówce, potem zaś kabinę nawigacyjną byli po prostu zdumieni jakością prac na statku, jego wyglądem, komfortem dla załogi... i wszystkim tym co zobaczyli. My zaś ze swej strony mieliśmy zgodę dyr. Technicznego stoczni, by tak znamienitych gości poczęstować kawą podana w mesie statku nowego statku, którą zaszerwował steward z Wydz. W-8. Zachwytem nad statkami nie było końca, jak i nie było końca solennym zapewnieniom o przyjaźni i zobowiązaniu i o tym, że dla stoczniovców z Gdyni mogą budować następne dźwigi!

Takich niekonwencjonalnych przedsięwzięć było znacznie więcej... ale opisałem tylko to, bo sam w nim uczestniczyłem jako członek komisji patronackiej mocno zaangażowany w sprawę ww. urządzeń dźwigowych z Gniezna – dop. EP.

Dźwigi te przez wiele lat montowano na wszystkich statkach budowanych w stoczni, mając zawsze zapewniony i serwis, jak i części zamienne z Gniezna.

Innym przykładem może być prozaiczny problem związany ze śrubą napędową statku. Otóż śrubę każdy widział, ale nie każdy wie jak wygląda proces przygotowania śruby napędowej do montażu na wale śrubowym na statku.

Przed zamontowaniem śruby na statku musi być ona spasowana z wałem śrubowym. Połączenie śruby z wałem śrubowym jest połączeniem stożkowym, zatem przed montażem to połączenie musi być spasowane, by stożki zarówno na śrubie napędowej, jak i na wale śrubowym ściśle do siebie pasowały (przylegały). Stocznia zbudowała specjalne stanowisko obok pochylni bocznej (między pochylnią, a SD I) i na tym stanowisku układała śrubę napędową rozwartym stożkiem ku górze. Do tak ułożonej śruby za pomocą dźwigu o unosie 45 ton wkładano wał śrubowy (o masie do 40 ton) z góry w dół, aż stożek wału wcisnął się (pod wpływem swojej masy) w stożek śruby.

Przed wciśnięciem wału jego stożek był smarowany tuszem technicznym. Po włożeniu wału do śruby następowało odcisnięcie tego tuszu na nierównościach stożka w otworze śruby napędowej. W technologii budowy maszyn taka procedura nazywana jest „pasowaniem na tusz”. By móc wał wyjąć ze śruby musiano najpierw wypychać go za pomocą 100 tonowej prasy hydraulicznej.

Dopiero po wypchnięciu wału ze śruby na około 1 cm, dźwig mógł ten wał wyjąć otworu śruby. Dopiero teraz pracownicy z Wydz. W-1 sprawdzali, gdzie tusz odcisnął się na nierównościach w otworze śruby i za pomocą specjalnych skrobaków stalowych usuwali te nierówności.

Procedura wkładania wału, odciskania tuszu wykonywana była tyle razy, aż usunięto tyle nierówności, że uzyskiwano około 80 % czarnej powierzchni otworu w śrubie napędowej. Wtedy pasowanie było skończone. Wał śrubowy (masa od 25 do 40 ton zależnie od wielkości statku) był transportowany do siłowni poziomo, a następnie przemieszczano go w siłowni statku poziomo tak, aż znalazł się on w otworze w tylnicy statku. I tam oczekiwał na śrubę napędową.

Śruba napędowa była przywożona do stoczni nocą (transport drogowy wielkogabarytowy – śruba mogła mieć do 10 metrów średnicy!) Na pojeździe producent (producentem śrub napędowych był elbląski „ZAMECH”) śruby na życzenie stoczni układał ją otworem stożkowym ku górze. Zatem problem ze zdjęciem tej śruby z pojazdu był prozaicznie prosty, śruba w tej samej pozycji była układana na stanowisku do spasowania z wałem śrubowym. Ale aby śrubę napędową przenieść do doku do zamontowania jej na wysuniętym z otworu w tylnicy statku wale śrubowym, należało śrubę podnieść ze stanowiska i obrócić ją do pozycji montażowej. Początkowo radzono sobie z tą operacją w ten sposób, że ją podnoszono ku górze, opierano ją o stanowisko pasowania w taki sposób, iż zmieniony punkt mocowania stropów pozwalał doprowadzić śrubę do pozycji jak do montażu. W końcowym etapie obracania śruby, w trakcie jej obracania często dochodziło do kolizji skrzydeł śruby z konstrukcją stanowiska lub z podłożem. Groziło to uszkodzeniem płyt lub ich ugięciem co było absolutnie niedopuszczalne. Zwichrowane płyty śruby to niechybne drgania rufy! A to dyskwalifikuje napęd, a sama śruba zaś musi być wymieniona na nową!

Wydz. W-1 (technolog tego Wydz. p. Bogdan Antczak) zgłosił ten problem do Działu Konstrukcji Oprzyrządowań, argumentując zresztą i słusznie, iż przy statkach o nośności ponad 100.000 ton śruby napędowe będą tak duże i ciężkie, iż wystąpi poważny problem z doprowadzeniem śrub napędowych do pozycji jak do montażu na statku.

Należało zatem wspomóc ten wydział w sensownie zaprojektowane oprzyrządowanie by, procedura obracania śruby po spasowaniu była przeprowadzana bezpiecznie i w miarę szybko. Zadanie wykonania tego oprzyrządowania otrzymał mgr inż. Jerzy Urbanek wybitny konstruktor, autor wielu niekon – wencjonalnych rozwiązań – pracownik tego Działu.



Fotka ilustruje śrubę napędową umieszczoną na wózku, za pomocą którego zostanie przesunięta w oś symetrii statku celem jej zamontowania na stożku wału śrubowego. Przed ustawieniem śruby napędowej w osi symetrii statku wał jeszcze nie jest wysunięty z łożyska rufowego. Wielkość tej śruby napędowej można porównać z monterem z wydz. W-1 stojącym na konstrukcji wózka. Całością prac montażu śruby napędowej i płetwy steru kierował wspomniany st. mistrz Mieczysław Ziętek.

Specjalnie zaprojektowany, składany uchwyt wieloczęściowy (dzielony w osi symetrii śruby) pozwalał na zamontowanie go do leżącej śruby jeszcze na stanowisku do pasowania. Uchwyt ten pozwalał podnieść śrubę w poziomie. Następnie Dźwig obracał się (z poziomo trzymaną śrubą napędową) w zasięg następnego dźwigu przy SD I (o udźwigu 80 ton) i podane z tego drugiego dźwigu stopy zakładano do tego samego uchwyty (oczywiście w innym miejscu – poza środkiem ciężkości jaki miała śruba w pozycji poziomej). To zakładanie stropu odbywało się tuż nad ziemią. Potem dźwig nr 1 podnosił poziomą jeszcze śrubę na taką wysokość, iż nie istniało niebezpieczeństwo uderzenia płacami śruby o ziemię. Następnie na znak poddźwigowego, dźwig 80 ton napinał swoje stropy i przejmował ciężar śruby na swój hak. Kiedy oba zespoły stropów były naciągnięte, pierwszy dźwig rozpoczął powoli opuszczać swój hak, zatem ciężar śruby przejmował dźwig nr 2. Ponieważ dźwig nr 2 był mocowany do uchwyty na śrubie w takim miejscu, iż przyjmując ciężar śruby, zmieniał jej kąt obrotu. Kiedy dźwig nr 1 całkowicie zwolnił ciężar, całość „wisiła” na dźwigu nr 2 już w pozycji do montażu. Teraz wystarczyło zdemontować stropy z dźwigu nr 1 i przetransportować tak podwieszoną śrubę na specjalny wózek transportowy umieszczony w niecce doku obok burty statku, gdzie ustawiano śrubę do montażu. Oś symetrii obu torów, po których poruszał się wspomniany wózek znajdowała się dokładnie w miejscu, gdzie ta śruba będzie montowana. Po zdemontowaniu zawiesi i rozłączeniu specjalnego uchwyty wg pomysłu inż. J. Urbanka Wydz. W-1 (pracami montażowymi kierował prawdziwy fachowiec – st. mistrz Mieczysław Ziętek) mógł teraz wtoczyć wózek ze śrubą pod rufę statku i przystąpić do jej zamontowania (wciśnięcia za pomocą prasy hydraulicznej) na wcześniej spasowany stożek wału śrubowego. Wspomniany uchwyt został zgłoszony do urzędu patentowego celem jego opatentowania. Właścicielem patentu jest Stocznia im. Komuny Paryskiej” autorem mgr inż. Jerzy Urbanek. Poniższa fotografia przedstawia operację technologiczną podnoszenia śruby napędowej w Stoczni. Tutaj śruba napędowa jest już obrócona w powietrzu, bez dotykania płacami o ziemię.



Fotka przedstawia widok na śrubę napędową zawieszoną do opatentowanego uchwyty dwudzielnego. Śruba wisi na dźwigu nr 2 i jest gotowa do transportu (w powietrzu) do niecki dokowej, gdzie zostanie delikatnie wstawiona w specjalny wózek. Po zwolnieniu zaczepów, uchwyt zostanie zdemontowany, zaś wózek z śrubą zostanie przesunięty do miejsca montażu pod rufę statku.

Pierwszy samochodowiec m/s „AIDA” z Gdyni

30 listopad 1973 r. Na samochodowcu „AIDA” (właściciel – armator – był wielkim miłośnikiem oper, zatem każdy jego statek nosił nazwę tytułowego bohatera wybranej opery; po Aidzie, była Tosca itp.) została podniesiona bandera szwedzka.

Statek ten zbudowany został na bazie masowca typu „MANIFEST LIPCOWY”. Zmiana konstrukcji polegała na tym, iż 3 z 7 ładowni przeznaczono na przestrzeń do przewożenia samochodów osobowych.

4 wąskie ładownie dla rudy i 3 ładownie dłuższe w których ustawione były rozbiegalne platformy do przewozu samochodów. Po ustawieniu platform powstawało 12 do 14 poziomów dla rozlokowania samochodów osobowych;

Możliwość przewożenia ładunków sypkich i 4.000 samochodów osobowych jednocześnie (przypomnijmy, iż w owym czasie nie powstał jeszcze typowy statek do przewożenia samochodów osobowych); była w swej istocie pomysłem dość rewolucyjnym, gdyż taka konstrukcja statku odpowiadała rosnącemu zapotrzebowaniu na przewóz samochodów osobowych pomiędzy różnymi krajami. O tym typie statku rozpisywała się cała okrętowa prasa świata. Można przyjąć z dużą dozą prawdopodobieństwa iż konstrukcja statku z Gdyni znacząco wpłynęła na późniejsze konstrukcje klasycznych samochodowców, budowanych w stoczniach na całym świecie.

W owym czasie, jeszcze nie budowano specjalistycznych statków do przewożenia samochodów osobowych w dużych ilościach, a na dodatek tak skonstruowanych, by samochody mogły samodzielnie (z kierowcą) wjeżdżać do ładowni statku po specjalnie zaprojektowanych rampach.

Biuro Projektowe stanęło zatem przed nie lada wyzwaniem... Jak pogodzić przestrzeń ładunkową przeznaczoną do przewożenia ładunków sypkich (ruda, węgiel itp.) i jednocześnie samochodów osobowych. Ale stoczniowi projektanci i z tym problemem poradzili sobie znakomicie...



Jedną ze specjalności Gdynińskiej Stoczni im. Komuny Paryskiej są statki dużego tonażu. Na zdj.: budowa 55-tysięcznika dla armatora szwedzkiego. Będzie to jednostka przystosowana do przewożenia samochodów osobowych. CAF – Uklejewski

Zaprojektowane przez nich dwa wielkie „garaże”, umieszczone pomiędzy klasycznym ładowniami, jak na zwykłym masowcu „załatwiły” sprawę, ku zadowoleniu armatora. Na marginesie należy dodać, iż na tej serii statków kształt ładowni został dostosowany do rodzaju przewożonego ładunku. Zaprojektowane już na statku prototypowym („Manifest Lipcowy” ładownie samotrymujące się, pozwalały ładunkowi przyjmować właściwe położenie w ładowni tylko na zasadzie ciężaru (grawitacja) ładunku. Np. podczas rozładunku dużymi chwytakami ze środka ładowni, jej skosy przyburtowe pozwalały ładunkowi samodzielnie zsuwać się w kierunku środka ładowni. Taki kształt ładowni skracał za i wyładunek statku w porcie... a ten fakt przekładał się na wysokość opłat portowych ponoszonych przez armatorów, co skutkowało mniejszą wysokością tych opłat, jako ponosi armator za czas postoju statku przy nabrzeżu w porcie.

W Stoczni, podczas budowy tego statku dostrzeżono pewne problemy spawalnicze mające tendencje obniżania jakości prac. Podjęto obserwacje tego zjawiska by określić, gdzie leży przyczyna zaobserwowanego spadku jakości prac

Jak zwykle w stoczni, kiedy dostrzeżono braki kwalifikacyjne, czy też niedostatki organizacyjne natychmiast zajmowano się nimi systemowo, by już więcej takie zjawiska nie występowały. Podjęto następujące działania:

Służba kontroli jakości kadłuba została zobowiązana do sprawdzania styków montażowych przed rozpoczęciem spawania. Z odbioru powstawała Karta Odbioru Styku do spawania na której wypisani byli z imienia i nazwiska mistrz zdający styk do spawania, jak i osoba kontrolująca przygotowanie styku do spawania z Działu Kontroli Jakości Kadłuba z Szefostwa Sterowania Jakością.

Dalsze obserwacje procesów spawalniczych spowodowały, iż spawaczom w zależności od umiejętności i kwalifikacji przyznano klasy spawalnicze (które były zróżnicowane pod względem zarobków – inna stawka za godzinę – akord). Przejście z klasy niższej do klasy wyższej odbywało się po specjalnym kursie i zdaniu egzaminu praktycznego przed Komisją ds. kwalifikacji spawaczy. Przewodniczącym Komisji z urzędu był Główny Spawalnik Stoczni. Przyznana klasa spawaczowi była wydawana na okres 2 lat. By ją odnowić trzeba było przejść kolejny kurs i ponownie zdać egzamin. Konieczność składania egzaminów co dwa lata oprotostowali spawacze ... i to dość skutecznie, bo władze stoczni zrezygnowały z tego wymogu. Nie zrezygnowano jednak z konieczności zdawania styku przed rozpoczęciem jego spawania. Kolejnym krokiem podtrzymującym wysoką jakość spawania było przyznanie każdemu klasowemu spawaczowi ZNACZNIKA, za pomocą którego zaznaczał początek swojej spoiny i jej koniec najważniejszych spoin na statku. W ten sposób osoba kontrolująca gotowość spoiny do odbioru sprawdzała również sam znacznik i wprowadzała ten fakt do dokumentacji odbiorowej Szefostwa NJ.

Statek m/s „AIDA” zapisał się w historii stoczni nie lada wyczynem, a to za sprawą kpt. Żeglugi Wielkiej St. Pilota p. Stawowego. Otóż w grudniu 1973 roku (ze wspomnień mgr inż. Bolesława Tarnackiego) statek (pod naciskiem Zjedn. Przem. Okrętowego) wyszedł w próby morskie z nie do końca zrealizowanymi pracami na statku, które zwyczajowo wykonywano do prób morskich. Tym nie mniej zrealizowany zakres prac na statku pozwalał Wydziałowi Bezpieczeństwa Żeglugi UM w Gdyni na wydanie zgody na wyjście statku w próby w morzu. Kierownictwo stoczni nie mając wyboru, skompletowało załogę szkieletową morską pod dowództwem Kap. Ż.W. St. Pilota p. Stawowego (około 25 osób) i ponad 180 pracowników stoczni, których zadaniem było dokończyć prace wyposażeniowe, zaś ekipa z Centrum Techniki Okrętowej (drganioowcy) mieli za zadanie określić wielkość i amplitudę drgań konstrukcji statku (w tym drgania odczuwalne w nadbudówce), określić przy jakich obrotach te drgania narastają, lub ulegają redukcji itp. prac. Dość powiedzieć, że zakres prac był b. duży, a statek należało przekazać armatorowi jeszcze przed końcem roku. Wszyscy mieli świadomość wielkich oczekiwań ZPO i dyrekcji stoczni, więc nikt

się nie oszczędzał tym bardziej, iż zbliżały się Święta Bożego Narodzenia. Całość Programu tych prób w morzu zakończono w noc z 22/23 grudnia.

Kapitan skierował statek na redę portu gdyńskiego i poprosił Kapitanat Portu o zgodę na wejście do portu i poprosił również o asystę holowników portowych. Warunki atmosferyczne pogarszały się z każdą chwilą. Gdy statek m/s „AIDA” (symbol budowy B-521/D1/1) wszedł na redę portu Gdynia wiatr osiągnął już prędkość klasycznego grudniowego sztormu. Kapitanat Portu powiadomił statek, iż przy takich warunkach żaden holownik nie dostanie zgody na wyjście z portu zatem nie ma możliwości wejścia statku do portu.

A sytuacja na statku była dość dramatyczna. Prowiantu, który zabrał statek już nie ma! Stoczniovcy patrzą w niebo z wielkim zakłopotaniem, bo wiedzą, że przy takim sztormie nie ma szans na bezpieczne wejście do portu. A tu na dodatek wymarzone święta tuż, tuż...

Kapitan zaś śledzi komunikaty meteo, analizuje kierunek wiatru (dane drogą radiową dostarcza również bosmanat stoczni) i stwierdza to, o czym w kapitanacie nie wiedzą... wiatr wieje z kierunku pradoliny kaszubskiej i będzie pięknie „dmuchał” wprost w dziób statku, kiedy ten będzie wchodził do portu. Kapitan wie, iż wielkość oporu statku, kiedy wiatr prze na dziób jest łatwiejszy do pokonania niż wtedy, gdyby wiatr parł na wysokie „garaże” od strony burt (bardzo duża powierzchnia boczna statku). Kapitan podejmuje wielce ryzykowną decyzję, ale w jego mniemaniu w miarę bezpieczną, bo holowniki mogą dostać zgodę na „pracę” w porcie! A będą one potrzebne wtedy, gdy kapitan dokona zwrotu na burtę, by dobić do nabrzeża, wówczas holowniki muszą „dopaść” burt i z całą mocą dopchać statek do nabrzeża. Statek nie ma steru strumieniowego na dziobie i stąd konieczna pomoc holowników jest kluczowa! Kapitan Statku zgłasza Kapitanatowi, iż wchodzi do portu i prosi o asystę wewnątrz portu wszystkich holowników jakie ma do dyspozycji port w Gdyni. Ta nadzwyczaj trudna operacja wejścia do portu i dokonanie zwrotu na burtę w dokładnie określonym momencie i umiejętne pokierowanie pracami holowników przez p Stawowego (każdemu holownikowi wyznaczył miejsce na burcie, gdzie ma się ustawić i pchać statek), przyniosła spodziewany efekt. Statek zacumował w miejscu, gdzie miał zacumować i to w sposób bezpieczny i perfekcyjny!

Za parę dni, kiedy w Stoczni analizowano, jak p. Kapitan zdołał okiełznać huraganowy wiatr, okazało się, że wielkie doświadczenie „starego wilka morskiego” podpowiedziało kapitanowi to, co doprowadziło do sukcesu całej operacji cumowania. Pan Kapitan polecił dwom najsilniejszym holownikom podejść do burty w miejscu stanowiącym środek naporu wiatru na wybudówki (garaże) samochodowe, przez co siły wiatru zostały zrównoważone tak, iż statek utrzymywał równoległość do nabrzeża. Resztę dopełniły pozostałe holowniki i statek bezpiecznie zacumował do nabrzeża.

Uczestnicy prób odetchnęli z wielką ulgą! Pan Kapitan ze 180 kilku ust usłyszał wyrazy wielkiej wdzięczności, a słowo „dziękuję” było powtarzane co róż w innej tonacji! Wreszcie uczestnicy prób mogli udać się do swoich domów i zająć się przygotowaniami do świąt. Szkieletowa załoga morska wydz. W-8 dokończyła zacumowanie statku i przed pójściem do domów musieli doprowadzić statek do stanu w jakim armator statek odbierze...

Za parę dni rozpętała się następna „burza” – sprawa cumowania w sztormie statku m/s „AIDA” stała się b. głośna w środowisku kapitanów i ogółu ludzi morza. Wielu kapitanów z najwyższymi tytułami zarzucało kpt. Stawowemu, że nie miał prawa do podejmowania tak ogromnego ryzyka cumowania w warunkach ciężkiego sztormu! Część kapitanów żądała postawienia p. Stawowego przed Izbą Morską w Gdyni (Izba Morska rozpatruje sprawy karne dot. przestępstw na morzu).

Sprawa tego cumowania była tak głośna, iż w TV Gdańsk zorganizowano spotkanie wielu doświadczonych kapitanów Żeglugi Wielkiej, celem dokonania oceny tego spektakularnego cumowania w wykonaniu kpt. Stawowego. Każdy z uczestników tego spotkania wyrażał swoją opi-

nię (głosy były podzielone), gdy kolejny głos w tej sprawie zabrał słynny kapitan Jurkiewicz – Komendant Fregaty szkolnej „Dar Pomorza” zebrani usłyszeli głos p. Kapitana wypowiedziany z cudownym „lwowskim” akcentem następujące słowa” „Szanowni Panowie ... podziwiam, bardzo podziwiam. Ale nie pochwalam”!

Natomiast nikt nie podważał kwalifikacji p. Stawowego, zaś jeden z dyskutantów dodał piękną myśl, iż szczególnie na morzu los sprzyja odważnym, starannie wykształconym, rozumnym ludziom, którzy czują to, co czuje człowiek żyty od wielu, wielu lat z morzem. Jedni nazywają to po prostu szczęściem, zaś znawcy mórz i oceanów świata zwą to „dobrą praktyką morską”.

Stocznia wspomaga odbudowę Zamku Królewskiego w Warszawie

Rok 1973. Główny Projektant Architektury odbudowy Zamku Królewskiego w Warszawie w latach 1971-1977, zastępca dyrektora ds. naukowo-konserwatorskich, w latach 1977-1980 w Kierownictwie Odbudowy Zamku Królewskiego prof. arch. Mieczysław Samborski zwrócił się do Stoczni im. „Komuny Paryskiej” z prośbą i pytaniem, czy stocznia umiała by odwzorować elementy podłóg z dwóch sal zamku królewskiego (konferencyjnej i audiencyjnej).

Pracownia architektoniczna dysponowała jedynie fotografiami parkietu w formacie A5 (format A5 to połowa normalnego arkusza papieru – np. listu urzędowego). Załoga Biura Przygotowania Produkcji Kadłubów (PKT) podjęła się tego nietypowego zadania. Oto jak pracownicy tego biura wspominają (inż. Barbara Gruchalska – członek zespołu roboczego PKT) to pasjonujące wyzwanie: „Przycieliśmy folię traserską uwzględniając wymiary sal na zamku, na której to folii standardowo wykonywaliśmy karty wykroju do palenia elementów kadłuba.

Folia ta miała tę zaletę, że nie zmieniała wymiarów pod wpływem wilgotności powietrza. Ponumerowaliśmy kolejne pasy folii. Ze zdjęć wykonaliśmy kopię na kliszy szklanej i umieściliśmy ją na wieży szablonowej w odpowiedniej wysokości, uzyskując wymiary podłogi w stosunku 1:1. Następnie pracując cały czas na kolanach, odręcznie wykreślaliśmy ołówkiem kształty wszystkich klepek.

Potem zaś złożyliśmy w odpowiedniej kolejności wszystkie pasy folii i przenieśliśmy je do Biura PKT, gdzie rozłożyliśmy je w pomieszczeniu traserni optycznej, sklejąc odpowiednio kolejne pasy.

Kolejny etap pracy był bardzo trudny i zmuśny, gdyż wszystkie odręcznie prowadzone linie na wieży szablonowej musieliśmy upłynniać przy pomocy „giętek” wykonanych z pasków cienkiej pleksi układając wzór zgodny z tym malutkim zdjęciem w skali 1:1. Prace te wykonywane były ręcznie za pomocą rapidografów kreślarskich (linie musiały być dokładnie o tej samej grubości) ... praca ta wykonywana była również na kolanach. Wykreślone podłogi tych dwóch sal w skali 1: 1 posłużyły jako gotowe szablony do wykonania każdej klepki o niestandardowym kształcie.”



Powyższa fotografia przedstawia rzemieślnika (parkieciarza) nadającym ostateczny „szlif” parkietowi, ułożonego z rysunków traserskich Biura PKT stoczni

Wygląd fragmentu podłogi Sali w Zamku Królewskim w Warszawie wykonanej na podstawie dokumentacji traserskiej w Biurze PKT Stoczni w formie arkuszy na foliach. Wykreślone podłogi na folii. stanowiły wzorzec, który nakładano na drewno i wg tego wzorca cięto drewno i w ten prosty sposób powstawały wszystkie fragmenty parkietów. Dokładność była tak precyzyjna, iż nie trzeba było niczego poprawiać, szlifować itp. Pan arch. Mieczysław Samborski był zdumiony tą precyzją i na tą okoliczność wystosował do Stoczni piękny list z podziękowaniami. Kierownik Biura PKT dr inż. Jan Cwynar w dowód uznania za rzetelnie i dokładnie wykonane zadanie wysłał zespół realizujący to nietypowe zadanie do ośrodka wczasowego w Szklarskiej Porębie na wypoczynek (w dwóch grupach). Trzeba tu zaznaczyć, iż praca ta została wykonana po godzinach służbowych – a więc społecznie.

Biuro Przygotowania Produkcji Kadłubów (PKT)

Istnieje w stoczni Biuro, które mając do dyspozycji projekt konstrukcyjny kadłuba (PR), musi go tak „rozłożyć” na najdrobniejsze części, które po ich wytworzeniu złożą się na statek. Cały statek. Nawet najmniejsze kawałeczki (fragmenty) kadłuba muszą być rozrysowane, utecnologizowane – pokazane jak dany element wykonać, oznaczyć, przewidzieć jego ścieżkę wejścia z magazynu stali w postaci arkusza blachy, na linie produkcyjne wydz. K-1, by po tym procesie (na K-1) stać się pełnoprawnym fragmentem statku.

Dzieła tego podziału dokonuje Biuro PKT. Biuro to potrafi z płaskiego, dwuwymiarowego rysunku stworzyć każdy element kadłuba w trzecim wymiarze. Musi go oznakować i wskazać kto, gdzie i w jakim miejscu ma dany element zamontować, by powstał odpowiedni fragment kadłuba statku.

Trzeba pamiętać, iż gdybyśmy policzyli każdy kawałek mniejszy lub większy z którego składa się cały kadłub, to tych elementów wyszło by kilkaset tysięcy sztuk!

Na całym świecie o sposobie podzielenia, oznakowania i wyznaczenia torów przebiegu tych elementów kadłuba myślały najtęższe głowy. Nikogo zatem nie zdziwi fakt, iż w każdej stoczni na świecie działa inny system przygotowania produkcji kadłuba.

W stoczni im. „Komuny Paryskiej” w Gdyni od roku 1945 do początku lat sześćdziesiątych próbowano ujednoczyć, uporządkować i nadać temu przygotowaniu produkcji kadłuba jakiś porządek i sens technologiczny. Zawsze czegoś brakowało, system nie był spójny, gubiono elementy do późniejszego montażu itp.

W 1960 roku do stoczniowego biura projektowego przyjęty został świeżo „upieczony” inżynier po Wydziale Budowy Okrętów mgr inż. Jan Cwynar. Młody pracownik rażno wziął się do pracy i wnet się okazało, iż stocznia zatrudniła prawdziwego pasjonata pracy, zamiłowanego w konstrukcji kadłuba.

Zdolności inżynierskie i jego pasja zawodowa pozwoliły szefostwu biura konstrukcyjnego w krótkim czasie awansować go na stanowisko kierownika pracowni kadłubowej (w tamtym czasie pracownia nosiła nazwę Działu Kadłubowego). Okazało się niebawem, że młodemu inżynierowi nie wystarczało, że projektuje kadłuby, był ciekaw jak się je wykonuje w „metalu”. Swoją pracę jako kierownika Działu Kadłubowego tak zorganizował, że jeszcze miał czas na wizyty w traserni przy wydz. K-1, potem szczegółowo zapoznawał się z wydz. K-2 i wreszcie wiele razy „obleciał” place montażowe i pochylnię, na której montowano statki.

Rozmawiał z różnymi pracownikami... od prostych robotników, brygadzystów, mistrzów i wreszcie kierowników różnych szczebli, by uzupełnić swoją wiedzę o praktyczną stronę technologii powstawania kadłubów, o sukcesach tego obszaru i oczywiście „wpadkach”. Uzyskaną wiedzę wielokrotnie weryfikował, by być pewnym, że zrozumiał problemy, jakie cały szereg ludzi rozwiązuje na co dzień w obszarze budowy kadłuba.

Inż. Cwynar idealnie „wkomponował” się w obszar kadłubowy stoczni... W tym samym czasie stocznia rozpoczęła wstępne prace (najpierw studialne, potem projektowe) w zakresie rozbudowy ośrodka kadłubowego. Młody inżynier Jan Cwynar od razu wtrącił swoje uwagi proponując stworzenie swoistego ciągu technologicznego w relacji: magazyn stali – obróbka blach i profili (K-1) – prefabrykacja sekcji (K-2) – Plac Montażu – SD I i/lub pochylnia. Propozycja była idealnie zgodna z wizją projektantów i z Biura Projektowego „PROZAMET” w Gdańsku...

To szczegółowe „dochodzenie prawdy” nie uszło uwadze szefostwa kadłubowego i dyrektora produkcji, co spowodowało, iż w roku 1966, tego młodego inżyniera postanowiono „wycią-

gnąć’ z za deski kreślarskiej i powierzyć mu stanowisko zastępcy szefa kadłubowego, z zadaniem uporządkowania organizacji obszaru produkcji kadłuba.

Gdy nowy z-ca szefa „poukładał wszystkie klocki” w swoim analitycznym umyśle, zrozumiał, że w tej pracy nie ma systematyki, jaka powinna być obowiązująca dla tego obszaru przygotowania produkcji kadłubów. Zatem dokładnie przeanalizował całość zagadnienia. Poukładał w głowie zręby nowego spojrzenia na technologię i wykonawstwo kadłuba. Ponownie, osobiście przeszedł kilkanaście razy ścieżki jakie pokonuje wybrany element kadłubowy, porównał stosowane oznaczenia z tym, co nosi w sobie rysunek konstrukcyjny i stwierdził to, co było teraz widoczne jak na dłoni, iż nie ma systemowej spójności w przeniesieniu danych z rys. PR kadłuba do odpowiadającemu mu fragmentowi kadłuba, który „wyrusza” w „podróż” do wydz. K-1 w postaci arkusza blach, by potem, w charakterze fabrykatu przemierzyć ściśle określoną trasę do miejsca montażu. Ścisły umysł młodego inżyniera natychmiast wyłapał luki metodologiczne, co pozwoliło mu na spojrzenie od fragmentu wyprodukowanego kadłuba w „kierunku” rysunku PR, z którego ten fragment wyruszał w „podróż” technologiczną. W głowie inż. J. Cwynara wrodzony racjonalizm w szybkim tempie wyłuskał luki jakie istniały w tym przebiegu materiału. Zauważył także, że pierwszą rzeczą jaką trzeba zrobić, to ujednoczyć nazewnictwo każdego elementu kadłuba z tym, co w danym rysunku zaprojektował konstruktor. Z takiego oglądu zrodziła się koncepcja zmiany nazewnictwa, a zatem i numeracja, grup obróbczych, sekcji a także większych elementów przestrzennych (składających się z wielu sekcji) – bloksekcji i wreszcie z bloków. I tak narodziła się koncepcja nowej formuły dokumentacji technologicznej kadłuba. Koncepcja ta, tak bardzo spodobała się kierownictwu stoczni, iż powierzono młodemu inżynierowi powołanie Biura Przygotowania Produkcji Kadłubów (PKT). W tym Biurze opracowano i wdrożono zasady opisywania kształtu kadłuba (jednostek montażowych) i powiązania numeracji, grup obróbczych, sekcji z numerami rysunków Projektu Roboczego Kadłuba. Ustawienie zasad kodyfikacji przebiegu procesu palenia (obróbki), prefabrykacji sekcji oraz montażu kadłuba było zasługą inż. Jana Cwynara. Opanowanie wszystkich oznaczeń kart wykroju w WCR-kach i przypisanie ich do odpowiedniego urządzenia na Wydz. K1 oraz opisanie w odpowiedniej kolejności procesu prefabrykacji sekcji na Wydz. K2 (P1; P2; P3...itd) stanowiło nie lada wyzwanie. Wszystkie sposoby opisywania procesu obróbki, prefabrykacji i montażu kadłuba były autentyczną zasługą inż. Jana Cwynara i jego wprost niesamowitej wyobraźni przestrzennej.

Dopiero teraz zapanował ład technologiczny w obszarze Szefostwa Kadłubowego. Powstał wreszcie spójny porządek technologiczny znajdujący się w numeracji i nazewnictwie rysunków kadłubowych tworzonych w Biurze TK, skąd tak uporządkowane elementy płynnie „przechodziły” do nr grup obróbczych, do nr sekcji i dalej do bloksekcji bloków kadłubowych.

Każdy, nawet najmniejszych rozmiarów elementów kadłuba nosił w sobie „przynależność” do tego rysunku z jednej strony i posiadał „adres” nadawczy do montażu w konkretnym miejscu (na wydz. K-2, K-3 na Pl. M-żu w doku lub na statku na wodzie. Symbolem P9 oznaczano elementy kadłuba do montażu na wydz. K-2; Symbolem BB oznaczono elementy kadłuba do montażu na Placu M-żu, zaś oznaczenie SB oznaczało montaż w doku.

Po wdrożeniu i przetestowaniu tego novum w stoczni okazało się, iż tymi samymi ludźmi można wykonać większą ilość elementów kadłubowych, znacznie sprawniej i bez strat wynikającej z „zagubienia” wcześniej wykonanych elementów kadłuba. System opracowany przez mgr inż. Jana Cwynara był tak pomyślany, iż kiedy okazało się, że można wprowadzać oprogramowanie komputerowe wspomagające procesy wytwarzania kadłubów, to ten system był tak uniwersalny, jakby czekał na to wspomaganie... Nic nie trzeba było zmieniać, dostosowywać... System ten bez „mruknięcia okiem” przyjął techniki numeryczne w zakresie sterowania maszynami do cięcia stali na Wydz. K-1. System ten był tak rewolucyjny, iż zastosowały go u siebie wszystkie stocznie Polskie.

Biuro Przygotowania Produkcji Kadłubów, które stworzył i przez 14 lat kierował inż. Jan Cwynar było zorganizowane w układzie Działów/Pracowni:

Dział Technologii w PKT

Dział Traserii optycznej i numerycznej, (dział ten jako jedyny pracował na trzy zmiany, gdyż sterował techniką numeryczną procesów palenia blach maszyn pracujących na wydz. K-1, który też pracował na 3 zmiany)

Dział Materiałówki,

Dział reklamacji,

Archiwum dokumentacji

Inż. Jan Cwynar był niebywałym talentem pedagogicznym. Gdy produkcja stoczni rosła i w ślad za tym rosła potrzeba zwiększenia „przerobu” dokumentacji technologicznej kadłuba w PKT, inż. Jan Cwynar przyjmował grupę młodych ludzi do pracy i co ciekawe, dla niego nie miało znaczenia, czy byli to ludzie po ogólniaku, czy np. po technikum przetwórstwa rybnego... Dla niego najważniejszym kryterium przydatności do pracy była chęć do pracy. Po prostu organizował roczny kurs przyuczania do zawodu. Nauczycielami byli znakomici fachowcy, wyselekcjonowani osobiście przez inż. J. Cwynara. Byli to:

- inż. Mieczysław Stucki – nauczyciel sztuki trasowania okrętowego;
- inż. Bogusław Cyperlink – nauczyciel niezwykle trudnej sztuki programowania numerycznego;
- p. Wiesław Macedoński – nauczyciel technologii budowy kadłuba i czytania rysunku kadłubowego;

Po rocznym kursie odbywał się egzamin przed kierownikami pracowni. Dobrze zdany egzamin dopuszczał młodych ludzi do pracy w Biurze PKT i powodował awans zawodowy. Jeśli komuś powinęła się noga, był kierowany na kolejny roczny kurs, ale bez możliwości awansu w czasie trwania kursu....

Inż. Jan Cwynar był niezwykle wymagającym przełożonym. Cenił ludzi pracowitych, sumiennych, zaangażowanych w pracę i dokładnych. Dla nich zawsze potrafił załatwić odpowiednie wynagrodzenia, pilnując przy tym, by wynagrodzenie było adekwatne do zakresu pracy, odpowiedzialności i jakości tworzonej dokumentacji. Dla szczególnie wyróżniających się pracowników swojego Biura potrafił załatwić dodatkowe nagrody....



W 1980 roku Jan Cwynar obronił pracę doktorską w Instytucie Okrętowym Politechniki Gdańskiej i uzyskał tytuł doktora nauk technicznych.

Lata 70-te, kiedy nie było jeszcze komputerów PC, już wówczas pewne prace traserkie w PKT były oprogramowane np. rozwijanie blach poszycia kadłuba. W tym okresie był już kreślarz automatyczny, na którym na podstawie zapisu na tasiemce perforowanej wykreślano Karty Wykroju do palenia na Wydz. K1. Z Biura PKT sterowano paleniem na Wydz. K1. W tym zespole praca odbywała się na trzy zmiany. W tym czasie pracownik Biura mgr inż. Krzysztof Suskiewicz był delegowany do RFN-u i sprowadzał niezbędne artykuły do kreślenia elementów kadłuba, do opisywania tych elementów czytelnym pismem z firmy ROTRING (materiały te nie były dostępne w kraju...). Biuro PKT dysponowało doskonałym wyposażeniem niezbędnym do opracowania i wykreślenia dokumentacji statku z dokładnością do 0,1 mm.

Na przełomie 1966/1968 układ technologiczny produkcji kadłubów okrępeł już na tyle dobrze, iż stocznia poczyniła wielki krok naprzód w zakresie organizacji prac, jak i terminowo-

ści w zwodowaniu kadłubów. Gdy ten projekt został opisany w Polskiej prasie, okazało się, iż ten ciąg technologiczny zauważono w światowym budownictwie okrętowym dając go jako przykład fachowej wiedzy projektanta całego układu. Nic zatem dziwnego, że o stoczni im. „Komuna Paryskiej” mówiło się najnowocześniejsza...

Doktorat zrobiony. Stocznia wzbogaciła się o pracownika mającego tytuł dr nauk technicznych. Tytuł całkowicie zasłużony. Wszyscy, którzy znali p. Jana gratulowali mu tego tytułu jako ukoronowanie jego osobistych osiągnięć w dziedzinie organizacji i technologii prac kadłubowych.

1 lipiec 1974. W celu wzbogacania form honorowania wyróżniających się pracowników dyrektor Stoczni ustanowił następujące odznaki honorowe:

ZASŁUŻONY PRACOWNIK STOCZNI im. KOMUNY PARYSKIEJ – Odznaka złota. W latach 1974 – 1989 przyznano ją 1873 osobom.

ZASŁUŻONY PRACOWNIK STOCZNI im. KOMUNY PARYSKIEJ – ODZNAKA SREBRNA. W latach 1974 – 1989 przyznano ją 1608 osobom.

WZOROWY MISTRZ/BRYGADZISTA ROKU; W latach 1974 – 1989 przyznano ją 150 osobom,

WZOROWY SPAWACZ ROKU; W latach 1974 – 1989 przyznano ją 217 osobom,

WZOROWY UCZEŃ ZASADNICZEJ SZKOŁY BUDOWY OKRĘTÓW; w latach 1974 – 1989 przyznano ją 58 uczniom.

Ponadto wprowadzona została KARTA PRZYWILEJÓW SPAWACZY WYDZIAŁÓW K-2 I K-3

21 lipiec 1974. W 30 – tą rocznicę powstania Polski Ludowej, w uznaniu wybitnych zasług założeń położonych dla rozwoju socjalistycznego przemysłu, za osiągnięcia w dziedzinie postępu technicznego i terminową realizację planów produkcyjnych

Rada Państwa

Nadaje Stoczni im. „Komuny Paryskiej” w Gdyni

ORDER SZTANDARU PRACY I KLASY

Przewodniczący Rady Państwa

(-) Henryk Jabłoński

Sztandar Stoczni został udekorowany Orderem Sztandaru Pracy I Klasy przez Prezesa Rady Ministrów PRL w dniu 14 maja 1975 roku.

6 luty 1975. Bandera ZSRR została podniesiona na uniwersalnym masowcu wielozadaniowym typu OBO „MARSHAL BUDYONNYJ” (B – 524) o nośności 105. 000 t. – dwukrotnie większym od dotychczasowych rekordzistów polskiego przemysłu okrętowego, masowców typu MANIFEST LIPCOWY (B – 521) również rodem z gdyńskiej Stoczni. Z tej okazji wybito okolicznościowy medal.

Ze względu na znaczną wysokość kadłuba, stocznia postanowiła zakupić w firmie ZREMB Gniezno dwa dźwigi budowlane do przewożenia pracowników od poziomu nabrzeża do pokładu głównego. Jeden dźwig zamocowano do burty tuż przy nadbudówce, drugi zaś przy części dziobowej. Zastosowanie nowej formuły transportowej na tak znaczne wysokości było dużym odciążeniem i tak nie łatwej pracy całym rzeszom stoczniowcom.

Początek automatyzacji prac kadłubowych – CSP na K-2

31 maj 1975. Specjalizacja w budowie dużych statków, których długość dochodzi w Gdyni do ¼ kilometra, stworzyła pilną konieczność zmechanizowania i zautomatyzowania całego szeregu procesów technologicznych. Temu celowi służyło m. in. uruchomienie ZMECHANIZOWANEJ LINII SEKCJI PŁASKICH na wydz. K – 2. Arkusze blach są tu dopasowywane i automatycznie szepiane, dwukrotnie spawane automatami łukiem krytym obustronnie – po obroceniu płatu. Jakość spoin jest tak wysoka, iż nie ma konieczności poddawaniu ich próbom szczelności!

Fotka przedstawia pracownika wydz. K-2 obsługującego urządzenie „HEBE” do spawania obustronnego usztywnień tworzących element sekcji płaskiej. Można zauważyć siłowniki hydrauliczne, dociskające usztywnienia (zaznaczone jaśniejszym kolorem) do blachy, zanim rozpocznie się proces spawania w łuku krytym. W trakcie spawania topik w postaci granulatu spada grawitacyjnie poprzez 2 dysze kierunkowe – każda dysza ukierunkowana jest na spoinę – jedna dysza znajduje się po lewej stronie usztywnienia, druga dysza po drugiej stronie usztywnienia. Automat spawa dwie spoiny pachwinowe za jednym przejściem. W momencie powstania łuku elektrycznego (temp. około 3.600° C) granulata spada w miejscu powstania łuku, odcinając dostęp powietrza (tlen) do spoiny, przez co nie zachodzi zjawisko utleniania się miejsca spawania i nie tworzą się bańki powietrza w samej spoinie. Druć spawalniczy jest automatycznie rozwijany z bębna na urządzeniu. Proces spawania jest szybki, spoiny są wykonane perfekcyjnie!



Następnie do tego płatu spawane są usztywnienia „drugiego” rzędu. Ułożone poprzecznie w stosunku do pierwszych. Tak powstają sekcje płaskie wchodzące w skład dna podwójnego, usztywnionego poszycia burtowego itp. Podstawowe wyposażenie tej linii importowane zostały ze Szwecji – są to urządzenia firmy „HEBE”; zaś automaty spawalnicze firmy „ESAB”.



Hala ciągu sekcji płaskich Wydziału Prefabrykacji Kadłubów K – 2

Czerwiec 1975. Wśród ponad 1.000 przedsiębiorstw i zakładów, których wyroby składają się na montowany w Stoczni statek poczesne miejsca zajmują:

- Zakłady Mechaniczne im. K. Świerczewskiego **ZAMECH** w Elblągu dostawca śrub okrętowych o wadze do 35 ton; odlewanych ze staliwa tylnic statku o masie ok. 40 ton itp. Ciężkiego wyposażenia okrętowego m. in. wałów napędu głównego, wałów linii steru itp.

- Zakłady **H. CEGIELSKI** Poznań dostawca silników napędu głównego dla wszystkich statków budowanych w Stoczni im. Komuny Paryskiej.

30 lipiec 1976. W I suchym doku o długości 240 m odbyło się wodowanie najdłuższego z budowanych w Polsce statków, masowca panamax „KNUT MARK” (B – 526) o nośności 49. 000 ton, którego długość wynosi 251,15 m.

Drugi suchy dok gotowy wraz z suwnicą bramową 900 T

30 października 1976 Po dwu i pół latach budowy przekazany został do eksploatacji drugi suchy dok wraz z obiektami towarzyszącymi. W doku o wymiarach: długość 380, 00 m, szerokość 70,00 m i głębokość 8, 00 m można budować statki o nośnościach do 400. 000 ton. Konstrukcja doku typu drenażowego o znacznie cieńszej (w porównaniu do SD I – typ doku grawitacyjny) płycie dennej – nie podlegającej, dzięki systemowi drenów – działaniu sił wyporu wody podskórnej. Obok innych materiałów do budowy doku zużyto 85.000 m sześciennych betonu.

Budowę suchego doku nr II wykonywała szwedzka firma „SKANSKA”. Prace były wykonywane szybko i dokładnie. Zadowolenie stoczniowców po za budową nowego obiektu sprawił fakt, iż firma ta sprezentowała 2 nowoczesne (jak na tamte czasy autokary VOLVO – WIIMA (na podwoziu firmy Volvo fińska firma WIIMA zabudowała nadwozie..)) Wreszcie stoczniowcy mogli odbywać wycieczki w niezłym luksusie, ku zazdrości innych zakładów przemysłowych.

W skład udźwigowienia doku i terenów przydokowych wchodziły dźwigi wieżowe 2 x 20 ton i 3 x 150 ton oraz dźwignica bramowa o unosie 900 ton.



Fot. Przedstawia końcowy montaż suwnicy bramowej w SD II o unosie 900 ton przez fińską firmę „KONE” (Domena publiczna).



Powyzsza fotka przedstawia oddane do uzytku objekty dzwigowe suchego doku nr 2.

Pierwszy gazowiec typu LPG z serii B-550

31 grudzień 1976. Do najbardziej technicznie skomplikowanych konstrukcji okrętowych ostatnich lat zaliczane są przede wszystkim gazowce. Wśród nielicznych w świecie stoczni budowę tego typu statków podjęła również Stocznia w Gdyni, a zainaugurował ją przekazany do eksploatacji armatorowi norweskiemu, prototypowy zbiornikowiec typu LPG do przewozu gazu skroplonego „HOEGH SWALLOW”. W czterech pryzmatycznych, samonośnych zbiornikach mieści się 75.000 metrów sześciennych schłodzonego do temperatury minus 48 stopni Celsjusza – gazu ropopochodnego, który w tych warunkach przybiera postać ciekłą i przez to zmniejsza swoją objętość kilkasetkrotnie, np. płynnego butanu w temperaturze minus 5 st. C; lub płynnego amoniaku bezwodnego w temp. minus 33 st. C. Ten niewątpliwy międzynarodowy sukces Stoczni został uczczony wybiciem pamiątkowego medalu, który otrzymali twórcy projektu konstrukcyjnego, technologii budowy jak też i budowniczy tego statku.

Generalnym projektantem statków LPG (nr budowy B-550) był:

- mgr inż. Jerzy Igielski,
- zaś Głównym konstruktorem był mgr inż. Edward Lorek.

Statki typu LPG zaczęły być poszukiwanym typem statku już od roku 1973. Stocznia otrzymała zapytanie ofertowe norweskiego armatora Leif HOEGH z Oslo na zbudowanie 4 statków typu LPG o pojemności po 75.000 m³ gazu w stanie ciekłym.

Po rozpoznaniu zagadnienia, okazało się, iż norweska stocznia Moss – Rosenberg posiada technologię budowy zbiorników niskotemperaturowych umożliwiającą zbudowanie tego typu statków. Zakupiono zatem licencję na tą technologię. Stocznia tymczasem zdając sobie sprawę ze skali trudności związanych z budową tego typu statku powołała w Szefostwie Technicznym nowy dział pod nazwą Dział Badań i Rozwoju Technik Wytwarzania. W tym dziale zatrudniono inżynierów specjalistów, którzy mieli zająć się przygotowaniem Stoczni do budowy statków typu LPG.

Głównymi Technologami tej serii statków byli:

- inż. Aleksander Robaszkiewicz
- mgr inż. Bolesław Tarnacki

Kierownikami Biura budowy byli:

- mgr inż. Ryszard Dziegiel
- inż. Waldemar Przewłoka

Opracowano zatem Program Przygotowania Stoczni do budowy statków LPG i zawarło w nim tematykę prac przygotowawczych, które czekają stocznię zanim rozpocznie się budowa statku. Najważniejsze z nich to:

- opanowanie procedur spawalniczych specjalnej stali typu NV2-4 (była to stal, która najwyższą wytrzymałość posiada w temperaturze około minus 50°C)
- opanowanie technologii nakładania pianki poliuretanowej, stanowiącej termiczną izolację ścian zbiorników ładunkowych. Grubość nakładanej izolacji (metodą spieniania metodą „in situ”) wynosiła 150 mm. Mimo tak grubej izolacji, ciepło mimo to przenikało przez nią i z lekka podgrzewało ładunek. Dlatego też statek wyposażono w system „wyłapujący” te opary. Opary pojawiające się nad powierzchnią płynnego gazu były zasysane i kierowane do skraplaczy i tam zamieniano je na postać płynną. Cykl ten trwał przez cały rejs statku z ładunkiem. To zjawisko przenikania ciepła do ładunku trapi konstruktorów izolacji

zbiorników na całym świecie. Im skuteczniejsza izolacja, tym mniej pracy ma system skraplający gaz i pompujący jego ciekłą postać ponownie do zbiorników ładunkowych statku.

- opanowanie technologii cięcia supertwardego drewna „AZOBE” (z Ameryki Południowej – Brazylii), które stanowiły fundamenty, na których zbiorniki pryzmatyczne opierały się na kadłubie. Fundamenty te były montowane nie tylko na dnach zbiorników, ale też i na ścianach bocznych, gdyż musiały zapewnić oparcie konstrukcji zbiorników ładunkowych we wszystkich kierunkach tak, aby niezależnie od warunków w jakich pływał statek, zbiorniki te nie ulegały przemieszczeniom. Dodatkową funkcją tych fundamentów było izolowanie punktów podparcia zbiorników w taki sposób, by nie mógł powstać tzw. „mostek cieplny”. Do cięcia tego drewna Stocznia musiała kupić specjalne tarcze z zębami diamentowymi!

Stocznia zakupiła z Norwegii „Know-how” dot. wykonawstwa i montażu zbiorników ładunkowych wewnątrz kadłuba statku. Norweska technologia przewidywała, iż każda część zbiornika ładunkowego będzie wstawiana dwukrotnie. Pierwszy raz do pomierzenia naddatków na drewnie AZOBE (ustawienie zb. ładunkowego, odtrasowanie naddatków, następnie wyjęcie tego fragmentu zb. i posadowienie go po za statkiem po to, by usunąć naddatki tego drewna nie tylko w dolnej części zb. ładunkowego, ale i z tych fundamentów, które były umieszczone wyżej, czyli na ścianach bocznych i pod pokładem głównym statku)

Po usunięciu naddatków, drugi transport miał by być już transportem końcowym. Ponieważ statek był budowany w SD I, zatem każdy zbiornik składał się z trzech części. W sumie były 4 zbiorniki, więc łatwo policzyć, iż wg technologii norweskiej powinno być 24 transporty ww. zbiorników ($4 \times 3 = 12$) i razy dwa!

Taki system pasowania i trasowania fundamentów znacznie wydłużał cykl montażu statku w doku. Ta technologia nie podobała się dwóm inżynierom z Szefostwa Technicznego... Byli to inż., inż. Bogusz Wszelaki i Stanisław Wojciechowski.

Panowie ci doszli do wniosku, że operacja transportu ww. zb. ładunkowych winna się odbyć jeden raz.

Obaj panowie wymyślili więc, iż skoro każdy fundament składa się z dwóch warstw z drewna „AZOBE”, (krzyżujących się pod kątem prostym) to jedną warstwę tego drewna można obrobić na „gotowo” na zbiorniku znajdującym się jeszcze na Placu Montażu – jeszcze przed jego wstawieniem w kadłub. Po wykonaniu obróbki tych fundamentów na gotowo należy wykonać bardzo dokładne pomiary z wykorzystaniem technik geodezyjnych, a następnie te pomiary „przenieść” na te części fundamentów, które oczekiwały na transport zbiorników na statek. W oparciu o taką metodologię obie warstwy fundamentów obrobiono niezależnie od siebie i jak się okazało z wielką dokładnością! Pomysł „wypalił” znakomicie! Norwedzy byli zdumieni, że sami na to nie wpadli, zaś obaj wynalazcy – autorzy Patentu nr 102397 z dnia 18.09.1979 udali się do kasy głównej (za skrócenie cyklu dokowego) po nieliczne pieniądze!

Bardzo duże kłopoty z projektowaniem tak nowatorskiej konstrukcji statków miało Biuro Projektowe. Mimo zakupu „know how” (licencji) proces projektowania natrafiał na coraz trudniejsze problemy, gdyż wraz z konstrukcją zmieniały się przepisy dot. tych statków. Kadłub statku był projektowany pod przepisy DnV (Norwegia), natomiast dokumentacja zbiorników ładunkowych musiała być zatwierdzana przez US Coast Guard (statki LPG miały zawijać do portów USA – stąd taki wymóg w stosunku do dokumentacji tychże zbiorników).

- opracowanie zupełnie nowej organizacji procesów wytwarzania związanych z szerokim zakresem nowości, których stocznia dotąd nie stosowała. Wszystko, co było związane z tą serią statków, było nie znane, nie znano też materiałów, z których składał się statek. Nie znano zarówno metod budowy, jak i organizacji prac związanych budową tak złożonej konstrukcji (w gruncie rzeczy statek w statku!)

W zakresie technik spawalniczych Stocznia musiała się wznieść na wyżyny badań nad możliwościami spawania stali NV2-4. W tym celu podpisano współpracę z Instytutem Spawalnictwa w Gliwicach oraz z prof. dr inż. M. Myśliwcem z {Politechniki Gdańskiej}. Wielką zagadką technologiczną było zagadnienie jak zaprojektować uchwyty technologiczne do transportu wszystkich elementów kadłuba i to na każdym etapie produkcji statku. Okazało się, iż stal zwykłej jakości (okrętowa stal kadłubowa) nie mogła być spawana (uchwyty) do stali NV2-4, gdyż na wskutek zjawisk związanych z dyfuzją stali, następowało zmniejszenie własności wytrzymałościowych stali NV2-4 w miejscu przyspawu.

Próby i badania przeprowadzane w warsztatach Działu Głównego Spawalnika dowiodły, iż ta część każdego uchwytu, który musi być spawany do stali NV2-4 też musi być wykonana ze stali NV2-4... Skutkowało to tym, iż przy obcinaniu uchwytów po zakończeniu transportu, obcinano tylko tą część uchwytu, którą stanowiła zwykła stal okrętowa. Element uchwytu wykonany ze stali NV2-4 pozostawał w konstrukcji zbiornika na zawsze... musiał być tylko zeszlifowany i pomalowany odpowiednią farbą, by uniknąć zjawisk korozyjnych. Jednak największym problemem z zakresu spawania sekcji ze stali NV2-4 był problem z jednoznacznym określaniem liniowej energii spawania, by spoiny „trzymały jakość”. Warunkiem poprawnie wykonanych spoin było ściśle przestrzeganie grubości nakładanych spoin i czas kładzenia spoiny i przede wszystkim ilość energii liniowej wprowadzanej do spoiny. A w przypadku kładzenia spoin wielowarstwowych należało odczekać, aż temperatura już położonej części spoiny obniży się do 80° C, by rozpocząć kładzenie kolejnej jej warstwy.

Zakupiono zatem nowe aparaty spawalnicze, tym razem wyposażone w mierniki energii liniowej jaką spawacz wprowadzał do spoiny. Wartość tej energii była zapisywana i spawaczom nakazano przestrzegania wartości tej energii liniowej. Szczegółowe kontrole i dokładny nadzór nad spawaczami spowodowało, iż problem związany z jakością kładzionych spoin został opanowany.

Nie mniejszy problem mieli pracownicy związani z procesem nakładania izolacji z pianki poliuretanowej. Przy czym, co trzeba podkreślić byli oni znacznie bardziej czuli na wielką dokładność wymagań związaną z ich zakresem prac. Tym razem nadzór stoczniowych chemików zaangażowanych do szkolenia personelu do nakładania pianki wznosił się na wyżyny sztuki szkoleniowej i w sposób niezwykle staranny i dokładny przeszkolono uczestników tego procesu izolacji. Szereg prób w laboratorium chemicznym przeprowadzanych wraz z przedstawicielami firmy norweskiej dostarczającej komponenty chemiczne jak i „Know – how” (firma „Technisk Isolering A/S) pozwoliło wykształcić u szkolonych pewien rytm pracy i kolejność czynności w taki sposób, że uznali oni zasadność trybu i kolejnych kroków w czasie tej dość skomplikowanej pracy. Warunki termiczne do nakładania izolacji były bardzo wyśrubowane co do zakresu temperatur w jakich ta pianka mogła być nakładana. Otóż temperatura blach zbiornika nie mogła spaść poniżej 15° C i musiała być utrzymywana jeszcze przez 24 godziny po nałożeniu tej izolacji. Aby sprostać tym wymaganiom stocznia zakupiła w Anglii nagrzewnice powietrza wielkiej mocy z firmy „Myson Engineering Comp. Ltd typu MYSON M-4-M. Nagrzewnice te miały wielką wydajność cieplną: 1 008.000 kcal/godzinę. Były opalane olejem opałowym. Nagrzewnice te były szczególnie przydatne w okresie zimowym, bowiem bez nich nie można by było utrzymać wymaganej temperatury blach zbiorników ładunkowych na czas prowadzenia izolacji.

Odrębnym zagadnieniem związanym z bezpieczeństwem pracowników nakładających izolację był fakt zastosowania pewnego składnika pianki poliuretanowej pn. **Izocyjanian MDI**. Związek ten tworzy opary toksyczne, skutkiem czego istnieje pewne ryzyko negatywnego oddziaływania na organizmy żywe. Zatem pracownicy zostali wyposażeni w odpowiednie przyrządy (detektory MDI), które nosili na klatce piersiowej przez cały czas przebywania w środowisku zagrożonym tymi toksynami. Każdorazowe wyjście na zewnątrz było kontrolowane, zaś wartości oparów zarejestrowane na detektorach były zapisywane w specjalnym rejestrze.

Miejsce nakładania izolacji było dwuetapowe. Najpierw nakładano izolację na dnie zbiornika (od zewnętrznej strony) wtedy, gdy stał on na kratownicy przed przeniesieniem go na statek. Piankę można było nakładać tylko po pozytywnej próbie szczelności spoin wykonanych metodą „kreda – nafta” lub za pomocą „skrzynki próżniowej”. Drugi etap nakładania izolacji nastąpił po całkowitym zmontowaniu zbiornika ładunkowego wewnątrz kadłuba statku i po wykonaniu próby szczelności całego zbiornika polegającym na częściowym jego zalaniu wodą (do pewnej wysokości), a następnie po napompowaniu powietrza do nadciśnienia 0,25 kg/cm².

Równoległe z nakładaniem pianki jej zewnętrzną powierzchnię stanowiła cienka (0,25 mm) blacha aluminiowa, która musiała być szczelna, gdyż powietrze penetrujące wewnątrz izolacji powodowało by zmniejszenie zdolności izolacji do utrzymywania założonej temperatury. Dla pewnego zobrazowania o skali trudności w nakładaniu tej pianki na dnie zbiornika ładunkowego (po jego posadowieniu na statku – od spodu zbiornika podam fakt, iż pracownicy poruszali się mając do dyspozycji 600 milimetrów przestrzeni, w której czołgając się prowadzili swój zakres prac.

W czasie nakładania izolacji z pianki poliuretanowej na jednym ze statków serii B – 550 zapaleniu uległa pianka i jej komponenty. Prace były realizowane w bardzo ciasnej przestrzeni pomiędzy dnem wewnętrznym kadłuba a dolną ścianką zbiornika ładunkowego. Nikt nie wiedział, iż zapalenie się tej pianki powoduje wydzielanie się z tego ognia Fosgeny – a jest to rodzaj gazu bojowego. W wyniku tego pożaru zginęło 3 pracowników Stoczni



■ B-550/1 – HOEGH SWALLOW, LPG, 31.12.1976 r., Norwegia

Fotografia ze zbiorów p. Piotra Modela z Biura Handlowego Stoczni. (Dop. EP)

Pierwszy statek LPG przekazano armatorowi w 1976 roku ku wielkiemu zadowoleniu całej załogi stoczni. Wszyscy mieli świadomość wyjątkowego projektu, jak i też poczucie dumy, iż tak trudny statek zarówno pod względem konstrukcyjnym, technologicznym jak i wykonawczym został zbudowany wymaganym terminie z doskonałą jakością i ku radości armatora. Tym samym Stocznia im. „Komuny Paryskiej” w Gdyni wstąpiła do nielicznej rodziny stoczni na świecie, które są zdolne budować statki typu LPG.

18 luty 1977. Powstała RADA KOORDYNACYJNA obejmująca następujące stowarzyszenia naukowo – zawodowe działające na Stoczni:

1. Towarzystwo Naukowe Organizacji i Kierownictwa (TNOiK)
2. Towarzystwo Naukowe Organizacji i Kierownictwa – Klub Mistrza
3. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)

4. Stowarzyszenie Elektryków Polskich (SEP)
5. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Leśnictwa i Drzewnictwa (SITLiD)
6. Polskie Towarzystwo Ekonomiczne (PTE)
7. Polskie Towarzystwo Ergonomiczne (PTERG)
8. Stowarzyszenie Księgowych w Polsce

1977 – 1978. Stocznia Gdynia przekazała kolejne dwa gazowce typu LPG, tym razem dla armatora NORTHERN NATURAL GAS CO. ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Generalnymi/Głównymi projektantami byli:

mgr inż. Jerzy Igielski
mgr inż. Zdzisław Iskra
mgr inż. Antoni Rylke

Głównymi Technologami byli:

Inż. Aleksander Robaszkiewicz
mgr inż. Bolesław Tarnacki

Kierownikami Biura Budowy byli:

Inż. Adam Lubelski
mgr inż. Wojciech Młodkowski



Fotka przedstawia p. mgr inż. Zdzisława Iskry, jednego z trzech Głównych Projektantów (obok Jerzego Igielskiego i Antoniego Rylke) statku B-551, po awansie na szefa Biura Projektowo – Konstrukcyjnego Stoczni Gdynia S.A.

Statki te (dla armatora amerykańskiego) miały nr budowy B-551. Zbudowano dwa statki. Jeden oddano do eksploatacji w 1977 drugi zaś w 1978 roku. Były one przeznaczone do przewozu gazu ropopochodnego sprowadzonego (w stacji załadowniczej) do stanu ciekłego, przez schłodzenie go do temperatury minus 48^o C. I w tym stanie był przewożony pomiędzy portami załadunkowymi (najczęściej w USA) a portami docelowymi, mieszczącymi się w dowolnym miejscu na kuli ziemskiej. Ładunek był przewożony w czterech pryzmatycznych samonośnych zbiornikach ładunkowych, odpowiednio zaizolowanych pianką poliuretanową osłoniętą cienką (szczelną) blachą aluminiową o grubości 0,25 mm.

Po doświadczeniach Stoczni z budową pierwszej serii tych statków (statki B-550) Stocznia nabrała takiej wprawy, iż ich budowa przebiegła bez żadnych problemów. Procedury wdrożone na pierwszej serii okazały się być poprawne i doskonale przystosowane do wymogów jakie stawiał armator. Armator ze Stanów przez ponad rok obserwował pierwszy gazowiec LPG z Gdyni eksploatowany przez armatora z Norwegii i tam, gdzie mógł wg uzyskanych opinii proponował zmiany bądź uzupełnienia w konstrukcji systemów obsługujących systemy skraplania...

Stocznia również śledziła funkcjonowanie pierwszego gazowca, skutkiem czego w większości przypadków zarówno oceny z eksploatacji jak i zebrane opinie się pokrywały... Zatem wszędzie tam, gdzie były możliwe pewne adaptacje, ulepszenia, bądź poprawki stocznia nie marudziła, a wdrażała je w sposób szybki i zdecydowany, czym zyskała sobie miano firmy, z którą współpracuje się wprost wzorowo. Stocznia widziała w tym swój interes, gdyż opinia rzetelnej, szybko reagującej firmy ma swoją cenę i ocenę... Dobrą opinię wcale nie jest łatwo uzyskać, szczególnie na rynku shipingowym.



Fotka przedstawia pierwszy („NORTHERN ARROW” – B-551/1) z dwóch zbiornikowców typu LPG zbudowanych dla armatora ze Stanów Zjednoczonych. Na fotce widać specjalny ponton z rusztowaniem, z którego nakładane są ostatnie warstwy farb na poszyciu zewnętrznym kadłuba.

Wrzesień 1977. Trawler przetwórnia „GARGNELA” (B – 418/4) ze świnoujskiej ODRY udał się na Pacyfik, na połowy koleni. Była to pierwsza polska wyprawa na przemysłowe połowy rekinów.

Klub Kierownika Stoczni im. „Komuny Paryskiej” w Gdyni przemianowanej później na Stocznnię Gdynia S.A.

(piszący te słowa jest członkiem tego klubu)

Istniała w Stoczni organizacja, która dziwnym trafem (co jest ewenementem – być może w najnowszej historii nie tylko Stoczni Gdynia, ale i w historii wybrzeża gdańskiego) przetrwała się przez meandry najnowszych dziejów Stoczni i przetrwała wszystkie burze społeczne, polityczne i gospodarcze lat 80-tych, 90-tych i dalej, dwutysięcznych i trwa nadal, mimo, że stoczni już dawno nie ma! (została zlikwidowana w 2009 roku)

Ta organizacja, to Klub Kierownika, zrzeszający średnio około 40 osób. Ludzie ci zajmowali różne stanowiska w strukturze organizacyjnej Stoczni (od Prezesów i ich zastępców, poprzez dyrektorów resortowych, kierowników wydziałów, a w tym i kierowników funkcjonalnych, a także głównych specjalistów technicznych, organizacyjnych i ekonomicznych.

Patrząc na procesy społeczno-polityczne zachodzące na Wybrzeżu Gdańskim w okresie minionych 47-ciu (od powstania Klubu Kierownika) lat można śmiało postawić tezę, że tej wielkiej historii (jako członkowie klubu) dotykaliśmy własnymi rękoma wszyscy, niezależnie od naszego miejsca w stoczni i po za nią. Oddech tych przemian odczuwaliśmy bezpośrednio na sobie, a niektórzy z nas w niej bezpośrednio uczestniczyli! Jest zatem rzeczą naturalną, że im wyższe stanowisko zajmowało się w hierarchii w stoczni, tym wyraziściej odczuwało się te przemiany, niektórzy dość boleśnie, (byli zwalniani z pracy, niektórzy na własne prośby, inni w ramach tzw. redukcji etatów itp.). Tak więc, patrząc przez pryzmat Klubu na najnowsze dzieje stoczni, można się wiele dowiedzieć, ale i także wiele zrozumieć, a skoro tak, to trzeba zadać sobie pytanie jak historia Klubu i jego członków przeplatała się ze stocznją? I na te pytania, jak najsumienniej odpowiedzieć!

Rodowód Klubu wywodzony jest z TNOiK (Towarzystwo Naukowej Organizacji i Kierowania), jednej z wielu organizacji zrzeszonej w (NOT) Naczelnej Organizacji Technicznej, której Prezesem w Stoczni był szef Biura Organizacji dr Czesław Skowron. Był to człowiek nietuzinkowy, otwarty na nowe idee, prądy i pomysły – jednym słowem pasjonat nowego podejścia do szeroko rozumianej organizacji kierowania. To on sprowadził dr Chruścickiego z Instytutu Doskonalenia Kadr i Administracji z Warszawy dla nadania kadrze Stoczni nowego spojrzenia na problematykę zarządzania wielkimi zespołami ludzkimi, na problemy, które również dotyczyły kadry wielkich koncernów międzynarodowych!

Analizując minione lata (połowa lat 70-tych, do czasów obecnych) można dojść do przekonania, że decydującym impulsem do powołania Klubu było powołanie w stoczni Klubu Mistrza, hołubionego zresztą przez ówczesne kierownictwo polityczno-gospodarcze Stoczni. Kierownicy (dyrektorzy w tamtych czasach nie mogli być członkami Klubu) pozostawiali jedyną ważną grupą zawodową w Stoczni, która nie miała własnej reprezentacji – w owym czasie istniało już nawet na terenie trójmiasta życie klubowe kadry dyrektorskiej!

I ten fakt bezpośrednio wpłynął na chęć założenia Klubu, którego wzorce i zasady zaczerpnięte zostały z zasad bratniej pomocy organizacji studenckich okresu międzywojennego na Politechnice Gdańskiej. Zasady te były następujące:

- nadrzędność doboru składu osobowego członków Klubu nad mechanicznym kryterium przynależności do kadry kierowniczej, stanowiącej zdaniem grupy inicjatywnej, ważny warunek udanego, przyszłego życia klubowego. Mimo obaw o posądzenie Klubu o elitarność jego członków, zdecydowano o takiej formule (w tamtym czasie rewolucyjnej!). W realizacji tej decyzji dopracowano się unikalnych procedur przyjmowania członków (m.in. deklaracja poręczeniami dwu członków wprowadzających, dyskusja plenarna na

spotkaniu klubowym o nowym kandydacie (bez jego udziału) i po tej dyskusji, tajne głosowanie!

W tym roku (2022 r.) mija 47-mio lecie funkcjonowania Klubu. Co ciekawe, wciąż są chętni do wstąpienia do Klubu mimo, iż stoczni już nie ma! Kryteria są dosyć trudne, trzeba mieć doskonałą opinię, duszę na wskroś przesiąkniętą innowacyjnością, i mnóstwo zalet... zaczynając od osobistego autorytetu, odpowiednio głębokiej wiedzy w swojej profesji, trzeba być uczciwym, koleżeńskim a także być lubianym i to zarówno przez zwierzchników jak i podwładnych (co, teraz gdy stoczni już nie ma? Jest to zadaniem dość trudnym do sprawdzenia). Najtrudniejszym jednak kryterium do przejścia było jednak dogłębne omówienie kandydata i tajne głosowanie, w którym trzeba otrzymać co najmniej 50% + jeden głos. Po takim głosowaniu, nowy członek otrzymuje zaszczytny tytuł „sierściucha” (tytuł ten upoważnia nowego członka do wielu różnorodnych prac (np. nalewanie wina do kieliszków) na rzecz starszych kolegów) Tytuł ten piastujący nosił tak długo, aż przyjęty został następny nowy członek! Niektórzy tak pracowali grubo ponad rok!

- skodyfikowanie zasad etyki postępowania członków w formie „Kodeksu członkowskiego Klubu”. Zwięzłe 16 punktów kodeksu bywały w prapoczątkach Klubu przedmiotem zażartych polemik na spotkaniach klubowych i poza nimi. Jeśli dziś klubowicze potrafią nie przerywać sobie wypowiedzi, szanować nawzajem siebie i swoje poglądy, nie nudzić kolegów i godnie reprezentować Klub na zewnątrz – to na pewno nie do przecenienia efekt wychowawczy obowiązującego Kodeksu!
- Nazwa „Klub Kierownika” nie była sprawą oczywistą. Był to (rok 1975/76) w czasach PRL-u pewien akt odwagi, jako że „życzliwe” kręgi ówczesnej władzy sugerowały znacznie właściwszą nazwę „Klubu Organizatora”. Kierownik w ówczesnych czasach to naprawdę nie brzmiało dumnie.

Niektóre obowiązujące w Klubie zasady, jak na owe czasy, były rewolucyjne. Po pierwsze klubowicze mówili do siebie po imieniu. Dzisiaj to wydaje się być normalne i oczywiste, ale w tamtych czasach, to „tykanie” niejednemu nie przechodziło przez usta, ale i niektórzy kierownicy też z tego tytułu nie byli szczęśliwi.

Można się zastanawiać – jak to się stało, że Klub przetrwał tak radykalne przemiany, jakie dotykały stocznę, jej bezpośrednie otoczenie i samych członków Klubu. Dzisiaj można powiedzieć, że stało się tak dzięki właściwemu doborowi członków do Klubu i jego ponadczasowej formule! Człowiek jest najważniejszy! Klub przetrwał również dlatego, że był samowystarczalny! Od nikogo nie brano pieniędzy na działalność. Wszystkie spotkania były opłacane przez samych członków.

Patrząc z pewnej perspektywy na działalność Klubu można mówić o pewnych okresach wyróżniających się tematycznie, bądź też o pewnych stylach życia klubowego. Jest naturalne, że w początkowym okresie dyskusje zdeterminowane były formułą funkcjonowania Klubu, warunkami naboru itd. itp. W tym okresie przeplatały się sprzeczne koncepcje ukierunkowania działalności Klubu na działalność „naukową” pod potrzeby stoczni, działalność informacyjną dla członków Klubu. Jednak najgorętsze dyskusje wynikały z poszukiwania formuły integracyjnej członków Klubu.

Próba działalności „naukowej” (różne opracowania pisemne na wybrane tematy z dziedziny organizacji procesów wytwarzania w stoczni) pod potrzeby stoczni została szybko wybita klubowiczom z głowy, dając grzecznie, acz stanowczo do zrozumienia, że za organizację Stoczni odpowiadają PT (*Pleno Titulo*) Dyrektorzy, a nie jakieś „pospolite ruszenie” składające się nawet z ważnych w stoczni kierowników różnego szczebla.

Przez Klub przewinęło się wielu wspaniałych ludzi. Ludzi o wysokich kwalifikacjach zawodowych, szczerze zaangażowanych w problematykę stoczni, ludzi o wysokiej kulturze osobistej. Niektóre przyjaźnie trwają do dziś, mimo iż niektórzy z nich odeszli do innych przedsię-

biorstw, a inni zrezygnowali (z różnych względów) z członkostwa. Ciekawostką jest to, iż pomimo wygaśnięcia członkostwa, ludzie ci starają się utrzymywać kontakty, żywo interesując się kondycją stoczni i jej dalszymi losami! Nawet po likwidacji naszej stoczni nadal się spotykamy, kilka razy w roku... Najważniejszym spotkaniem jest zawsze spotkanie wigilijne odbywane około 20 grudnia każdego roku. Składamy sobie życzenia – oczywiście przy opłatku, śpiewamy kolędy, by potem zasiąść do stołu wigilijnego na uroczystą kolację. Na wigilii zawsze towarzyszy nam nasz opiekun duchowy Ojciec dr Edward Pracz – Duszpasterz Ludzi Morza... Potem pokrzepieni na cieple i duchu odbywamy koleżeńskie rozmowy ... i życząc sobie wszystkiego najlepszego i wszelkiej pomyślności w Nowym Roku rozchodzimy się do domów, by niecierpliwie oczekiwać następnego spotkania....

Na spotkania klubowe w okresie, kiedy stocznia jeszcze funkcjonowała (odbywające się zawsze poza stoczną) zapraszano wielu ludzi spoza stoczniowego środowiska. Osobistości wybitne w swoich profesjach, autorytety, naukowców, menadżerów. To oni informowali Klub o nowych zjawiskach, trendach rozwojowych w świecie techniki, technologii i w zarządzaniu. W rolach tych występowały również kobiety dziwiąc się niepomierne, że istnieje taki Klub ...złożony z samych mężczyzn.... A my wiedząc, jak obecność kobiet wpływa na zachowania mężczyzn, nawet (a może przede wszystkim) w takim klubie, zapisaliśmy w statucie, iż członkami klubu mogą być wyłącznie mężczyźni.....

Spotkania integracyjne były i są z pewnością atrakcją i ucieczką od szarego dnia. Na dobry nastrój składa się zawsze wysoka kultura osobista członków, w tym walory towarzyskie kolegów, a także... alkohol i dobre jedło! Jednym z podstawowych elementów każdego spotkania jest dobra kuchnia i dobre, markowe wina! Stąd też b. ważną rzeczą (prawie tak ważną jak wybór Prezydenta klubu) jest właściwy dobór intendenta/impresaria (organizatora spotkań).

Klub, jak każda organizacja, ma również swoje barwne postacie, które swym niekonwencjonalnym zachowaniem, lub wypowiedziami na trwałe zapisały się na kartach historii Klubu. „Dokonania” takie są starannie zapisywane i wspomniane, przy najrozmaitszych okazjach – oczywiście w konwencji satyryczno-humorystycznej. Klub, co ciekawe ma swój hymn, który jest śpiewany na każdym spotkaniu (za wyjątkiem spotkań wigilijnych)

Klub liczył zawsze około 40 członków... Wielu pytało się, dlaczego akurat tyle? Odpowiedź nigdy nie była łatwa i raczej nigdy nie była ujawniana. Poszła zatem plotka, że wynika to ze zbyt niegostinnego zamiłowania członków Klubu do jednej bajki.... tej o 40-tu rozbójnikach! Mimo, że stwierdzenie to padło dosyć dawno, to nigdy nie zostało ono ani zdementowane, ani też potwierdzone – zupełnie tak, jak to bywa w najnowszej historii zjawisk nieodgadnionych.



Fotka przedstawia spotkanie Klubowe we Władysławowie (restauracja Pekin) na spotkaniu integracyjnym, gdzie głównym daniem, była kaczką po pekińsku sporządzona przez kucharza chińczyka, który wygrał międzynarodowy konkurs kucharzski w Szanghaju i został podkupiony przez właściciela tej restauracji i przywieziony do Polski, do pracy.

W pierwszym rzędzie od lewej stoją: Maciej Wierzbicki, Mirosław Rubin, Piotr Model, śp. Jerzy Arendt, Jerzy, Mieczysław Górny i Stefan Szudziński.

W Drugim rzędzie od lewej stoją: Bolesław Tarnacki, Bronisław Richter, Marek Pawliński, śp. Kazimierz Orzech, Henryk Spisak, Zbigniew Zalewski i Jan Kostuch.

W trzecim rzędzie od lewej stoją: Zygmunt Grabowski, Jerzy Sokołowski, Edmund Piór, Janusz Szlanta (prezes Stoczni), śp. Władysław Pranga, Wojciech Wawrzynkowski, Stanisław Wojciechowski i Stanisław Gutetter.

W ostatnim rzędzie od lewej stoją: Sławomir Mierzwiński, Józef Szafraniec, Krzysztof Suskiewicz... i właściciel restauracji:” PEKIN” poprosiliśmy go do fotki, jako wyraz wdzięczności, za dopuszczenie nas do tak wspaniałej uczyty... w postaci Kaczki po Pekińsku (kaczka była, jak to mówią stoczniowcy) „prefabrykowana” przez prawie dwie doby, zanim „złożyła” nam wizytę będąc już na talerzu!

**Klub Kierownika
przy
Stoczni Gdynia S.A**



Powyższy rysunek przedstawia Logo Klubu Kierownika. Opracowanie logo to zasługa mgr Piotra Modela – pracownika Biura Handlowego stoczni.

Klub wydaje swój Biuletyn (okazjonalnie). Pierwsza strona przykładowego Biuletynu zamieszczam poniżej:



Piękni dwudziestolenni.....

Klubowicze do piór!!!!
Zarząd Klubu Kierownika ogłasza KONKURS NA WSPOMNIENIA Z DZIAŁALNOŚCI KLUBU
 Szczegóły na stronie 4

Tak naprawdę, to speliła na rocznicę narodzin nasz Redaktor Odpowiedzialny. Z obliczeń opartych o informacje od założycieli wynikało, iż rok 2006 jest rokiem 20-letniej działalności Klubu. Jednak postanowiliśmy zweryfikować tę informację. No i wyszło sztychło z worka. W numerze znajdziecie 2 wywiady z założycielami Klubu. Ten trójgłos dostarcza nam nader istotnych informacji. Chyba znamy już rzeczony datę powstania Klubu Kierownika i kulis jego powstania. Z wywiadów wynika, że rok 2006 jest

rokiem 20-lecia działalności Klubu. W kolejnych numerach Krasnoludka będziemy informowali o naszych działaniach związanych z rocznicą. We wrześniu chcielibyśmy zorganizować rocznicowe spotkanie Klubu z udziałem byłych jego członków. Innych „rocznicowych” pomysłów mamy sporo ale jak zwykle liczymy także na wasze podpowiedzi. Jako że czas goni Zarząd zaprasza do udziału w pierwszym rocznicowym Konkursie.

Bolek Tarnacki –Przydant Klubu

TRÓJGŁOS W SPRAWIE HISTORII KLUBU

NA POCZĄTKU BYŁ FEEDBACK

z Janem i Ludwikiem Cwynarami rozmawia E.Piór.

Krasnoludek: Czy pamiętasz, jak rodził się Klub Kierownika (Organizatora), co wg Ciebie było siłą napędową tego pomysłu?

Jan: Klub powstał po wydarzeniach sierpniowych, jako forma zorganizowania się kadry kierowniczej Stoczni, która nie miała swojej reprezentacji w organizacjach społecznych i związkach zawodowych. Do NSZZ SOLIDARNOŚĆ kierownicy nie byli przyjmowani, a raczej znajdowali się pod ostrzem ciągłej krytyki. Prawdopodobnie Klub został zorganizowany w połowie 1983 roku z inicjatywy Koła Zakładowego TNOiK, a szczególnie przez jego ówczesnego prezesa dr Czesława Skowrota, jako kompromisowa działalność w latach 70-tych, formuły feedback, zapoczątkowanej w ramach szkolenia i doskonalenia kadry kierowniczej. Grupa inicjatywna, to oprócz członków zarządu Koła, najbardziej zaangażowani i kreatywni kierownicy i główni specjalści, którzy chcieli kontynuować spotkania typu *feedback*, a oprócz tego uczestniczyć w procesach zmian technicznych i organizacyjnych Stoczni w formale dyskusji i opiniowania.

Ludwik: Było to szczególnie korzystne uzupełnienie dla działających pod auspicjami TNOiK klubów: Mistrza i Młodszego Organizatora. Klub Kierownika był więc zrealizowaniem pomysłu utworzenia reprezentacji kadry jako gremium konsultacyjnego dla dyrekcji w problematyce produkcyjnej, kadrowej i organizacyjnej. Sądził się, że będziemy w ten sposób przydatni w zarządzaniu.

(Ciąg dalszy na stronie 2)



PONADUSTROJOWY MONOLIT

Wywiad z Mariem Pawlińskim

Krasnoludek: W archiwaliach Klubu na marginesie chyba pierwszej wersji Regulaminu Klubu Organizatora, znalazłem na marginesie odręczny zapis „*Obroń dobrogo imienia Kierownika*”. Powszechnie mówi się, że stowarzyszenie się to forma odregowania stresu czy też frustracji środowiska. Czy idea powołania KO to wynik takiego odregowania środowiska?

Marek Pawliński: Uważam, że powstanie Klubu Organizatora było próbą reakcji obronnej średniej kadry kierowniczej Stoczni na osamotnienie w reprezentacji jej interesów zawodowych i społecznych, podczas gdy np. mistrzowie doczekali się w tym czasie bardzo efektywnej struktury, jakim był w tym czasie niewątpliwie Klub Mistrza. Była to jedna z głównych przesłanek, która zdobyła bardzo szybko poklask i akceptację, aczkolwiek istotne znaczenie przypisałbym również naturalnej potrzebie chęci integracji koleżeńskiej.

Czy istniał jakiś klucz w przyjmowaniu do KK?
Jak najbardziej, istniały wg mnie trzy takie klucze. Pierwszy kluczek dotyczył, czego formalnym wyrazem było opracowanie i powszechna akceptacja Kodeksu Honorowego/Członkowskiego, który umował szereg zasad etycznych/moralnych jakimi chcielibyśmy kierować się w życiu klubowym. Ważnym elementem formalnych w ramach tego klucza był również ściśle przestrzegany zwyczaj dwu członków w prowadzących oraz tajność głosowania przy przyjmowaniu kandydata do Klubu. Był również kluczek stanowiskowy. Ostre dyskusje, jeszcze w trakcie funkcjonowania Klubu Organizato-



(Ciąg dalszy na stronie 2)

Montaż kadłubów na pochylni bocznej i w dokach

... Montaż statku to w istocie składanie gigantycznych klocków LEGO w całość. Montaż ten musi odpowiadać ściśle wyznaczonym regułom i w której pierwszorzędą rolę grają milimetrowe odległości pomiędzy stykami (przy szerokości kadłuba do 44,9 metra na wręgach – statek B-562). Każdy montaż kadłuba, czy to na pochylni czy w dokach, odbywa się w niezwyklejście reżimie czasowym.

Wszystkie elementy kadłuba, poczynając od sekcji, poprzez blok sekcje, bloki i moduły kadłubowe podlegają dokładnemu pomierzaniu za pomocą optycznych przyrządów geodezyjnych. Z każdego pomiaru ww. elementów kadłuba sporządzane są karty pomiaru i po dogłębnej analizie wymiarowej i stwierdzeniu, iż wymiary zgadzają się wymiarowo z elementem, do którego mają być dołączone (błąd pomiaru nie może przekroczyć $\frac{1}{2}$ grubości blach łączonych. Jeśli łączone są blachy o różnych grubościach, wówczas ta $\frac{1}{2}$ grubość odnosi się do blachy cieńszej) następuje transport elementu do montażu. Na wydziale montażu kadłuba pomiary wykonywano wczesnym rankiem, kiedy słońce nie zdążyło nagrzać elementów pomierzanych do transportu. Doświadczenie wykazało, iż nawet nieznaczne nagrzanie od słońca poszczególnych fragmentów kadłuba zmieniało ich wymiary. Analogicznie postępowano po całkowitym montażu kadłuba przed wodowaniem. Armator otrzymywał specjalny certyfikat ze stoczni informujący, iż konkretny statek ma wymiary zgodne z zapisem kontraktowym. Jest to b. ważny dokument międzynarodowy. Gdyż statek uzbrojony w taki certyfikat musi go okazać w porcie, do którego zmierza pierwszy raz, by udokumentować swoje wymiary, gdyż opłata portowa m.in. odnosi się do długości zajmowanej przy nabrzeżu. Muszę tutaj wspomnieć (dopisek EP) przypadek – autentyczny!

Na jednym ze statków zadane parametry długości statku (kontraktowe) wynosiły 199,98 m. A więc do 200 metrów „brakowało” 2 cm. W szefostwie sterowania jakością kierownikiem działu kadłubowego był młody ambitny inżynier (nazwiska nie wspomnę przez litość), który po pomierzeniu kadłuba był uprzejmy poinformować armatora o „sukcesie” polegającym na tym, iż jego statek osiągnął długość leciutko ponad 200 metrów! Zrobiła się straszna chryja. Armator wezwał Głównego Inżyniera Budowy i zażądał ZESZLIFOWANIA Z CZĘŚCI DZIOWEJ O PONAD 21 MILIMETRÓW POSZYCIA, BY NIE PRZEKROCZYĆ TEJ „ZAKŁĘTEJ” CYFRY 199,98 METRÓW. Stocznia zamówiła armatora na godzinę 05:30 rano, gdy temperatura była najniższa (wychłodzona konstrukcja kadłuba jest wtedy krótsza), by w jego obecności dokonać pomiaru rzeczywistej długości kadłuba. Pomierzona długość kadłuba okazała się mniejsza niż 200 metrów, ale nie było to 199,98 m. Więc stocznia chcąc nie chcąc usunęła część farby na dziobie i zeszlifowała gruszkę dziobową o parę milimetrów, co usatysfakcjonowało armatora. Potem gruszkę ponownie pomalowano pełnym zestawem farb, pomiar wykazał długość (po pomalowaniu) 199,98 m, zaś ambitnego inżyniera przeniesiono do takich prac, gdzie już niczego nie musiał pomierzać, nie musiał też zanosić armatorom niefortunnych dokumentów no i przede wszystkim nie było konieczności kontaktu z armatorem.

Wróćmy jednak do montażu kadłubów. O każdym sukcesie stoczni decydował cykl budowy statku. Więc kierownictwo wydz. K-3 stawało na głowie, by dotrzymać termin wodowania, który był zawsze terminem świętym.

Jednym z najbardziej znanych kierowników wydziału K-3 był mgr inż. Wojciech Szwoch. Był znakomitym organizatorem prac związanych z montażem kadłubów. Potrafił z ludzi swojego wydziału, liczącego około 1.200 pracowników „wyłowić” najbardziej kreatywnych, młodych mistrzów, by uczynić ich kierownikami oddziału montażu i wyszkolić ich tak, że realizowali postawione zadania z wielką skrupulatnością, skutkiem czego terminy wodowań były nie tylko dotrzymane, ale też niekiedy wyprzedzane. Ludzi ze swojego wydziału, którzy nie spełniali oczekiwań

po prostu wzywał do siebie i komunikował, iż nie widzi możliwości dalszej współpracy i proponuje zmianę miejsca pracy. Tym których zadania przerastały możliwości percepcyjne kierownika zbyt dużym zespołem ludzkim od razu mówił, mogę pana zatrzymać na stanowisku brygadzysty, bo z małą grupą pan sobie poradzi... Ludzi szczególnie odpornych na wiedzę w zakresie zarządzania zespołami ludzkimi po prostu zwalniał z wydziału, ale nie ze stoczni.

Pewnego dnia odbywało się wodowanie na pochylni bocznej. Uroczystość jak zwykle podniosła... Matka chrzestna wygłasza formułę, butelka szampana rozbija się o kadłub w części dziobowej i kierownik wodowania daje znak zwolnienia blokad... a kadłub stoi! Wszyscy zbaranieli! Trwało to może 4 do 5 sekund, gdy jeden z cieśli stojących obok zwalniaka walnął go młotem... Statek drgnął i za chwilę z wrodzonym dostojenstwem zeskoczył do wody. Wszyscy odetchnęli z ulgą, ale nie inż. W. Szwoch. Po szczegółowym zbadaniu sprawy okazało się, że elementy mechanizmu zwalniającego są po prostu zużyte i wymagają odnowienia.

Sprawa natychmiast trafia do Działu Konstrukcji Oprzyrządowań w Szefostwie Technicznym. Kierownik K-3 poprosił kierownika tego działu o wytypowanie „łbskiego” konstruktora celem przekonstruowania i unowocześnienia tego mechanizmu zwalniającego układ blokowania podpór utrzymujących kadłub na pochylni. Zadanie to otrzymał mgr inż. Zbigniew Zalewski doskonały konstruktor (autor paru patentów zarejestrowanych w Urzędzie Patentowym w Warszawie). Zadanie było arcytrudne, bo do następnego wodowania było niespełna 30 dni! W tym czasie należało wymyśleć rozwiązanie, które musiało być absolutnie pewne w działaniu, bezawaryjne i proste w konstrukcji. Wszystkie te warunki zostały spełnione, następne wodowanie odbyło się bez najmniejszych problemów i kolejny kadłub radośnie i z zapalem zeskoczył z pochylni!

Inż. Szwoch był tak zadowolony z rozwiązania zastosowanego przez „łbskiego” konstruktora, że namówił inż. Zb. Zalewskiego do przyjęcia stanowiska kierownika pochylni bocznej... Dział oprzyrządowań stracił naprawdę dobrego konstruktora, zaś stocznia zyskała doskonałego – jak się niebawem okazało, kierownika pochylni. Inż. Zb. Zalewski w bardzo krótkim czasie przeorganizował cały zespół zatrudniony na pochylni. Ustalił nowe zasady współpracy z wydz. K-2, by otrzymywać więcej sekcji w krótszych terminach i w taki sposób przyśpieszył cykl montażu kadłubów z 32 do 25 dni roboczych. Kadłuby większych statków potrzebowały 28 dni. Tak więc dzięki nowym zasadom organizacji wprowadzonych przez nowego k-ka pochylni (za jego bytności na tym stanowisku) zwodowano 48 kadłubów. Wieść o tak znakomitych wynikach dotarła do Stoczni Północnej, która bezczelnie podkupiła tak znakomitego organizatora.

Na szczęście dla stoczni w Gdyni pobyt inż. Zb. Zalewskiego w „Północnej” nie trwał długo. Trafił tam na „obce plemię” które nie mogło strawić gdynianina i po paru „wojenkach podjazdowych” podziękował za współpracę i wrócił do stoczni w Gdyni, gdzie zaoferowano mu stanowisko kierownika wydz. K-3. Na tym stanowisku zwodował łącznie 29 statków (nie kadłubów, a statków, gdyż % wyposażenia na ogół przekraczał 50 %, co z kadłuba czyniło już statek!)

Sukcesem inż. Zalewskiego jako organizatora prac montażowych na wydz. K-3 było nie tylko skracanie cykli montażu w doku, ale też umiał on skutecznie współpracować z innymi wydziałami (K-5, W-2) w zakresie wczesnego wyposażenia kadłubów na placu montażu, w taki sposób, aby tego wyposażenia przybywało. Jednocześnie działał w kierunku przyśpieszania prac w doku, by jak najmniejsza ilość prac kadłubowych pozostawała do wykonania na wodzie. Wdrożona metoda planowania zadań na tym wydziale (będąca w istocie początkiem systemu planowania rzeczowego w stoczni) zaowocowała później na kolejnych stanowiskach (Gł. Technolog Stoczni, Szef Biura NT. itp.) zajmowanych przez inż. Zb. Zalewskiego. Jego doskonała znajomość stoczni pozwoliła mu zająć stanowisko Gł. Inżyniera Budowy... skąd awansował na stanowisko ... emeryta

Kierownik wydz. K-3 może być najlepszym kierownikiem na świecie, ale są sytuacje, na które niestety nikt nie może poradzić. Było tak przy wodowaniu samochodowca z serii 8168. Statek ten ma tak ukształtowany kadłub, iż „siedzi” dość głęboko w wodzie. Przypomnę tylko,

że wysokość podpór (kilbłoków) pod kadłubem, kiedy statek stoi w doku, wynosi około 1750 mm. Na dzień wodowania wysokość lustra wody nad dnem niecki dokowej osiąga średnio około 8,0 metrów. Po odjęciu od tych 8,0 metrów wysokości kilbłoków pozostaje 6 metrów i 250 milimetrów. Ta ilość wody teoretycznie wystarcza, by statek „spłynął” na wodę. W gruncie rzeczy statek w momencie osiągnięcia właściwego poziomu wody odrywa się od kilbłoków i już jest obiektem pływającym. Dramat zaczyna się wówczas, gdy w Gdyni zaczyna wiać wiatr z kierunku południowego. Wówczas poziom wód w Bałtyku w jego południowej części (a więc w zatoce Gdańskiej) obniża się nawet o 500 milimetrów! W takim przypadku statek wodowany nie „zejdzie” z kilbłoków i wodowania nie ma! Nie ma takiej siły, która pozwoliłaby wyciągnąć statek stojący na kilbłokach z doku. Po prostu trzeba czekać na przychylność (natury, Boga, Neptuna?)

Odbywa się uroczystość wodowania. Cebrzyk uruchomiony, pierwsza woda wlana do niecki dokowej zgodnie z ceremoniałem. Szampan rozbity o burtę w przepisowy sposób. Padają znane wszystkim okrętowcom na świecie „płyn po morzach i oceanach, sław ...”, itd. I w następnej kolejności otwierają się zawory na bramie SDII i woda z kanału portowego wlewa się niecki dokowej. Wszyscy się cieszą ... kolejny sukces! Nie cieszy się tylko k-k wydz. K-3 mgr inż. Sławomir Mierzwiński... On już wie, że poziom wody w basenie portowym jest ZA NISKI i statek nie zejdzie z kilbłoków. Ponieważ napełnianie niecki dokowej trwa około 8 godzin, to nikt z oficjeli nie czeka na zejście statku z podbudowy... Wszyscy pojechali na przyjęcie z okazji udanego wodowania!

Kierownik zostaje na noc w stoczni i śledzi komunikaty meteo, by się zorientować, kiedy wiatry zmienią kierunek i woda zostanie przemieszczona z Zatoki Botnickiej na południe do Zatoki Gdańskiej. Kiedy na drugi dzień rozmawiałem z K-kiem K-3 zwierzył mi się, że autentycznie modlił się, by kierunek wiatru się zmienił, by można było wodować statek... Modły zostały wysłuchane. Od godz. trzeciej w nocy wiatr zmienił kierunek o 180° i napchał tyle wody do Zatoki Gdańskiej, iż około godz. 6:40 statek zszedł z kilbłoków... Zatem odholowano bramę w SD II i statek szczęśliwie wyprowadzono z doku. By za około 8 godzin rozpocząć montaż kolejnego statku.

Takich niespodziewanych historii było znacznie więcej, ale zawsze trzeba wiedzieć, iż nie wszystko da się zaplanować i wykonać tak, jak byśmy chcieli... zawsze może się zdarzyć coś nietypowego, co staje w poprzek naszym zamiarom i naszym chęciom.

Pozwolę sobie (dop. EP) wspomnieć przy okazji wodowania samochodowca z serii 8168 takie oto dylematy. Nauczeni doświadczeniem po zerwaniu się z cum statku B-487 (opisanym w niniejszym opracowaniu – rozbójnik w gdyńskim porcie) i o możliwych konsekwencjach wynikających ze zbyt silnych wiatrów działających na olbrzymią powierzchnię burty, podjęto decyzję na szczeblu DP, iż załoga morska wydz. W-8, wyznaczona do wyprowadzenia zwodowanego statku z doku musi pozostać tak długo na statku, aż ze względu na siłę wiatru (do 5° w skali Beauforta) będzie można statek wyprowadzić z doku i go zacumować do nabrzeża wyposażeniowego. Istniało zagrożenie, że ten pobyt na statku może potrwać dłużej niż doba... Zatem należało przygotować dla tej szczątkowej załogi warunki socjalne pozwalające na w miarę normalne „zamieszkanie” na tak nie nadającym się jeszcze do przyjęcia załogi statku. Na statku nie było jeszcze kabin, ani oświetlenia, ani zasilania elektrycznego, by ugotować sobie np. wodę na kawę czy herbatę, czy też na podładowanie krótkofalówek jakimi z reguły posługują się marynarze na statkach manewrujących w portach itp. Był jeszcze problem dość intymny... co z potrzebami fizjologicznymi tej załogi? Wszystkie sprawy załatwiono systemowo. to znaczy opracowano (znowu Gł. Technolog Budowy) Zalecenia Technologiczne przygotowania załogi cumowniczej i samego statku do funkcjonowania w ww. warunkach: doprowadzono przenośne, prowizoryczne instalacje elektryczne oświetlające klatki schodowe i pokłady w rejonie urządzeń cumowniczych. Przygotowano (choć prowizorycznie) wybrane pomieszczenia, by załoga mogła odpocząć w czasie pełnienia dyżuru na statku, zakupiono rządzenia ogrzewające wybrane pomieszczenia i co okazało się być najważniejsze zamówiono toi-toi (przenośną toaletę) które właśnie pojawiły się na mieście... Oczywiście zadba-

no o zaprowiantowanie tejże załogi ... Całość tego zagadnienia opisano we wspomnianych Zaleceniach, które zatwierdził dyrektor produkcji. W ten sposób w założeniach technologicznych pojawiła się nawet sprawa toalety...

Po wydokowaniu statku i jego zacumowaniu zatelefonował do mnie (dop. EP) Dyspozytor Stoczni, (p. Bolesław Megger) prosząc bym niezwłocznie w miarę posiadanego czasu przybył do jego biura... Idę tam i rozmyślam, co takiego się stało, że wołają tam technologa... pewno coś przeszkobałem? A tu spotkała mnie b. miła niespodzianka, gdyż zaprosił mnie na to spotkanie nie kto inny tylko p. Kapitan Żegluga Wielkiej St. Pilot (Robert Waszczyk) komunikując mi, że chce mi podziękować... nie, nie za usprawnienia i ułatwienia „życia” w oczekiwaniu na warunki pogodowe do wodowania, ale za tą przenośną toaletę toi-toi. I w ramach tych podziękowań p. Kapitan powiedział krótko: dzięki Panu przebywaliśmy na statku w cywilizowanych warunkach... Ja zaś sobie przypomniałem, iż jadąc swoim samochodem do pracy, zobaczyłem mijający mnie samochód, wiozący na tzw. „pace” właśnie takiego toi-toi z numerem telefonu firmy, która chce wypożyczać takie „cudo”. Jadącą ze mną żoną poprosiłem o szybkie zapisanie tego numeru, bo właśnie w tamtej chwili pojawił mi się pomysł, jak załatwić tak ważną rzecz, jak załatwienie potrzeb fizjologicznych na wodowanym statku. Te podziękowania w istocie były podziękowaniami za refleks w zakresie umiejętności skojarzeń... tego co widzę i tego, jak wykorzystać to, co widzę!



Montaż kadłubów w SD II. Po lewej na fotografii kadłub samochodowca 8245. Po jego lewej burcie, w pobliżu rufy widać „schocki” utworzone ze zbiorników przyburtowych (kolejnego kontenerowca montowanego w SD II) na których będą mocowane kontenery.

31 grudzień 1977. W ciągu 25 lat (1952 – 1977) zbudowano w Gdyni 385 statków o łącznej nośności 3. 058.500 ton z czego 91 (czyli ilościowo 31,4% – o nośności 961. 800 ton dla armatorów radzieckich.

Lata 1978 – 1979. Z oddanych armatorom statków zbudowanych z Stoczni im. „Komuny Paryskiej” warto odnotować trzy statki z serii B-527/ 1 do 3. O nośności 116.000 ton każdy. Były to jak na owe czasy największe z dotąd zbudowane Statki w Stoczni im. „Komuny Paryskiej”. Były to masowce uniwersalne (do przewożenia ładunków sypkich – węgiel, boksyty, fosforyty, rudy metali i ich koncentraty, zboża, a także ładunków płynnych jak np. surowa ropa naftowa itp.) Z ciekawostek można dodać, iż na statku zainstalowano dwie pompy ładunkowe o napędzie turbinowym o wydajności po 4.000 m³/h. Pompy o takiej wydajności pozwalały na rozładunek ładunków płynnych w czasie zaledwie 14,5 godziny! Co jak na tamte czasy było liczącym się w świecie okrętowym osiągnięciem.

Generalnym projektantem był:

mgr inż. Piotr Filipp;

Głównym Konstruktorem był:

mgr inż. Mirosław Świszczewski;

kierownikami budowy byli:

Bolesław Baczyński;

inż. Benon Świerblewski,

nadzór nad technologią prowadził inż. Mieczysław Rutkowski.

Budowa tych statków nie przysparzała jakichś nadzwyczajnych trudności... były jednak problemy z terminowością dostaw materiałów i urządzeń. W efekcie czego statki te były opóźnione w czasie i terminy przekazania ich armatorowi były, mówiąc ogólnie zagrożone.

Dyrekcja Stoczni wszelkimi metodami próbowała wycisnąć ze stoczniowców zwiększenie wydajności pracy. Parcie było tak wysokie, że nawet zdarzały się odzywki typu... „co pogody nie ma do nakładania farb na kadłubie? To ku... wa maluj między kroplami deszczu”! A przecież wszyscy wiedzą, że w deszczu się nie maluje! Perturbacji było tak wiele, że gdy nadszedł zaplanowany termin wyjścia statku w rejs próbny, to łatwo było zauważyć, że statek po prostu nie jest gotowy do tych prób.

Postanowiono zatem zabrać na statek prawie 150 osób ponad normalny stan załogi i uczestników prób. Mieli popłynąć pracownicy tych wydziałów, których prace były opóźnione. W tym celu do Dyr. Produkcji wezwany został inż. M. Rutkowski – Główny Technolog Budowy, który otrzymał następujące polecenie: Pójdzie Pan do Biura Dyrektora Naczelnego, weźmie Pan przygotowane upominki dla odpowiedniej – decyzyjnej osoby w Urzędzie Morskim w Gdyni, przedłoży Pan naszą listę uczestników prób w morzu i poprosi o wyrażenie zgody na naszą propozycję co do ilości uczestników prób. Pan M. Rutkowski natychmiast wykonał polecenie i zameldował się w Wydziale Bezpieczeństwa Żeglugi Urzędu Morskiego w Gdyni. Kierownikiem tego Wydziału był legendarny, emerytowany komandor Mar. Woj. Kmdr. Kunde. Pan komandor spokojnie wysłuchał prośby Stoczni, przepisał p. M. Rutkowskiego, o całość zagadnień związanych z tymi próbami i na koniec zadał pytanie, czy ten statek B-527 to jest statek pasażerski? No... nie Panie Komandorze... to jest po prostu duży masowiec... odpowiedział przedstawiciel Stoczni. Na to p. Komandor zadał w tonie niezwykle uprzejmym i łagodnym pytanie: „w jaki sposób Stocznia chce zapewnić warunki bezpieczeństwa życia na morzu mając do dyspozycji dwie szalupy ratunkowe, z których każda może wziąć na pokład zaledwie po 35 osób?” Na to pytanie przedstawiciel Stoczni wyjaśnił, że na pokładach będą ustawione tratwy ratunkowe w ilości zabezpieczającej dwukrotnie ilość uczestników prób! Pan komandor z niezmaconym spokojem zapytał się o warunki socjalne uczestników prób, gdzie będą spali, czy będą mieli zapewnione posiłki itp. Po zakończeniu wyjaśnień p. kmdr. zapytał grzecznie, to pan sam wymyślił takie nadganiecie prac? Nie, odpowiedział p. M. Rutkowski, wiem, że prośba Stoczni jest irracjonalna, ale p. komandorze ja to polecenie musiałem wypełnić, stąd moja obecność tu u Pana.

Na taką odpowiedź p. kmdr. Powiedział, „proszę zabrać upominki i poinformować osobę, która Pana przysłała, iż Wydział Bezpieczeństwa Żeglugi nie wyda zgody na odbycie rejsu próbnego z taką ilością ludzi na pokładzie statku. TO JEST WBREW PRZEPISOM!” (tutaj muszę dodać – przypis EP, iż bez zgody tego urzędu żaden statek nie zostanie wypuszczony w morze). Po powrocie do Stoczni, M. Rutkowski zameldował Dyr. Produkcji, iż zgody nie uzyskał, wyjaśniając wszelkie elementy poruszone tam w Urzędzie Morskim. Na takie dictum, Dyrektor Produkcji powiedział krótko zaczekaj w sekretariacie za pół godziny jedziemy do tego Urzędu! Ta sprawa **MUSI** być załatwiona!

Gdy obaj panowie ze Stoczni zjawili się przed obliczem p. komandora, ten z niczym niezmaconym obliczem wstał zza biurka i z należyтым szacunkiem przywitał się z obu panami i grzecznie zapytał: w czym może pomóc? Pan Dyrektor bardzo grzecznie wyłuszczył problem Stoczni z naciskiem na goniące Stocznię terminy zdania statku... Pan Komandor powiedział, iż wyjaśniłem p. Rutkowskiemu kwestię bezpieczeństwa na morzu i nie mogę wydać zgody na to, co panowie chcecie uzyskać.

Bardzo niezadowolony p. Dyrektor Produkcji zapytał dość zjadliwym tonem, kto jest pańskim przełożonym...? Pan kmdr. odpowiedział i tu pada tytuł, imię i nazwisko... Był to Dyrektor Urzędu Morskiego. Gdzie go zastanę pyta p. Dyrektor? W Tej chwili i przez najbliższe 4 dni pan dyrektor jest w Londynie na sesji Komitetu Międzynarodowego dotyczącej kwestii uregulowań prawnych związanych z bezpieczeństwem życia na morzu... Na to p. Dyrektor zapytał to w takim razie udam się z tą samą prośbą do Jego przełożonego... Kto nim jest, zapytał dyrektor i dokąd mam się udać ze swoją sprawą? Na to pan komandor odpowiada w tym samym spokojnym tonie: przełożonym p. dyrektora Urzędu Morskiego jest Pan Premier, który na ogół pracuje w Warszawie....

W ten sposób zakończyła się sprawa wykonywania prac wyposażeniowych w czasie trwania rejsu próbnego na tym typie statku.

Dodam jeszcze od siebie, iż p. kmdr, Kunde był bardzo skrupulatnym kierownikiem tego wydziału, czego doświadczyłem „na własnej skórze”... Otóż, gdy zameldowałem się z listą uczestników prób w morzu na innym (który ja prowadziłem) statku i wskazałem iż problem zabezpieczenia p-poż na tym typie statku został rozwiązany (inaczej niż na statkach dotąd budowanych w naszej stoczni) za pomocą supernowoczesnego systemu rozprowadzania gazu CO₂, który jest umieszczony w dwóch olbrzymich zbiornikach (po 25 m³) w stanie ciekłym i system ten ma swoje własne (2 szt. pracujące naprzemiennie w automacie) agregaty chłodnicze, które utrzymują ten stan ciekły przez cały czas eksploatacji statku. A to ciekawe stwierdził p. kmdr. Zapowiedział zatem swoją wizytację na tym statku, poprosi załogę morską Stoczni o zademonstrowanie, jak takie urządzenie działa, bo istotnie wie już, że takie systemy są na nowobudowanych (oczywiście określonego typu statkach!) statkach obowiązujące i chciałby się tą nowością zapoznać! Po tej inspekcji, jeśli pozostałe sprawy bezpieczeństwa będą spełnione, to dokumenty te będą niezwłocznie podpisane. Gdy tą wiadomość przekazałem ówczesnemu kierownikowi bazy morskiej stoczni p. Inż. Aleksandrowi Trzebiatowskiemu, ten aż pobrał z wrażenia! Ale, gdy powiedziałem, iż instrukcja tego systemu jest już przetłumaczona na j. polski i jest u niego w bazie morskiej, to się uspokoił i rozpoczął przygotowania do tej demonstracji, która całkowicie usatysfakcjonowała p. komandora! Przygotowane dokumenty do wyjścia statku w morze zostały oczywiście podpisane.

Statki Ro-Ro III generacji B-484

30 czerwiec 1980. Bandera norweska została podniesiona na pierwszym zbudowanym w Gdyni drobnicowcu typu „RO – RO” „HOEGH BANNIERE” (B – 484) o nośności 17. 500 ton. W nomenklaturze okrętowej ten typ statku jest nazywany pojazdowncem III-ciej generacji. Charakterystyczny dla statków typu RO – RO poziomy system przeładunkowy polega na wprowadzaniu (wtaczaniu) ładunków przez kątowy, zwodzony pomost przeładunkowy (typu JUMBO) o masie całkowitej około 360 ton umiejscowiony na rufie statku. Ładunki te są rozmieszczane wewnątrz przestrzeni ładunkowych na różnych poziomach wewnętrznych (pokłady 1 do 3).

Statek przystosowany jest do przewozu kontenerów 20 i 40 stopowych, wszelkich ładunków tocznych i spaletyzowanych itp. Na górnym (zewnątrznym) pokładzie mogą być również rozmieszczone i zamocowane ładunki toczne i kontenery w trzech warstwach. Wszystkie pokłady wyposażone są w gniazda do mocowania zaczepów kontenerowych. W wewnętrznej przestrzeni ładunkowej (dziobowa część ładunkowa) rozmieszczone są dwa ruchome pokłady, na których mogą być przewożone samochody osobowe.

Tak się złożyło, że piszący niniejszą historię był na tej serii Głównym Technologiem Budowy: Były to moje pierwsze statki, nad którymi mam sprawować nadzór technologiczny, a zatem jestem osobą kierującą całym procesem technologicznym wraz z przygotowaniem Stoczni do budowy tak nietypowego statku, którego dotąd nie budowaliśmy.

Spoczywała na mnie wielka odpowiedzialność. Statki tego typu posiadają wiele ruchomych ramp wjazdowych, umożliwiających przemieszczanie się ładunków na kołach na różne pokłady wewnętrzne – na 3 pokłady (1, 2 i 3) oraz poprzez stałą rampę wjazdową na pokład górny, otwarty (pokład Nr 4). Zjazdy wewnętrzne, po załadowaniu niższego pokładu są zamykane pokrywą, która umożliwia umieszczenie na niej kolejnych ładunków. Na tym typie statku było dużo urządzeń typowych dla pojazdownców w formie ramp stałych pokryw zamykające te zjazdy i furta rufowa zamykająca dostęp do wewnętrznych pokładów na czas odbywania podróży morskiej.

Całość zamykała olbrzymia rampa rufowa zwana również pomostem przeładunkowym. Wszystkie te urządzenia typu Ro – Ro nie były wcześniej w Stoczni znane, nie mówiąc już o ich zamontowaniu na statku. Szczególnym problemem był montaż na statku Rampy Rufowej. Jej pierwsza część ważyła 248,4 tony i po wodowaniu nie było jej czym wstawić ją na statek cumujący przy nabrzeżu. Zatem należało ją zamontować z wykorzystaniem suwnicy Bramowej jeszcze w doku. Ponieważ statek od góry posiadał szczelny pokład główny, zatem było wiadomo, iż jedyna droga do transportu wyposażenia i ludzi po wodowaniu wiodła przez Rampę Rufową.

Konkluzja była prosta, zanim statek zostanie zwodowany, rampa powinna zostać na nim zamocowana w pozycji pionowej. Po zwodowaniu zaś, należy tą Rampę niezwłocznie opuścić do poziomu nabrzeża, zamocować do niej sekcję nr 2 ważącą ponad 56, 6 tony i na koniec sekcję III ważącą około 39,3 tony. W ten sposób powstanie jedyna droga do transportu wyposażenia i ludzi do wewnętrznych przestrzeni ładunkowych. „Uroda” tego rozwiązania polegała na tym, iż wyposażenie mogło wjeżdżać do wnętrza statku na kołowych środkach transportu i być rozwinięte po wszystkich pokładach wewnątrz statku uwalniając ludzi od ręcznego transportu!

Problem opuszczenia Rampy Rufowej po wodowaniu (statek nie ma czynnej własnej elektrowni) rozwiązałem w ten sposób, że zaproponowałem zakup dwóch wind cumowniczych o uciążu 20 ton każda. Windy te ustawiono i przykręcono je do odpowiedniego fundamentu, zaś fundament z zamocowaną doń windą przyspawano do pokładu, uprzednio wzmocnionego tak, by był zdolny przenieść tak duże obciążenia. Windy technologiczne, stanowiące oprzyrządowanie dla 3-ch statków z serii zasilono z lądu mocą elektryczną 3 x 380 V i wówczas, po uruchomieniu

Problem pojawił się podczas prób morskich. Próba tego urządzenia składała się z dwóch etapów. Pierwszy etap, to próba ze stojącym statkiem. Należy kilkarotnie uruchomić ster strumieniowy (raz na lewą burtę, raz na prawą burtę, by dziób statku zaczął się przemieszczać z pewną szybkością ... szybkość ta winna być zmierzona w czasie (sekundy i minuty i te czasy winny zostać wpisane do dokumentacji zdawczej statku, by każdy kapitan wiedział, ile czasu trwać będzie taki manewr – na ogół wykonywany w portach – w ramach zacumowania lub odcumowania statku. Drugą próbą była taka sama próba, lecz w czasie, kiedy statek był w „ruchu” czyli poruszał się z prędkością do 5 węzłów (jest to na ogół szybkość poruszania się statku w portach podczas dochodzenia do nabrzeża, lub podczas odcumowania).

W czasie wykonywania prób steru strumieniowego nie mogliśmy uzyskać ruchu dziobu statku, gdyż po naciśnięciu przycisku uruchamiającego ten ster, silnik napędzający śrubę okrętową osadzoną w tunelu pod dziobem rozpoczął pracę i zanim dziób zaczął się przesuwać urządzenie przeciążeniowe wyłączało napęd, wskazując przeciążenie elektryczne układu. Wielokrotne próby uruchomienia tego napędu spełzły na niczym. Instalacja elektryczna wykonywana przez Stocznnię była wykonana poprawnie, więc doszliśmy do przekonania, iż cały problem leży po stronie układów automatyki tego urządzenia zamontowanej w stosownej szafie elektrycznej, dostarczonej z Norwegii jako komponent całości urządzenia steru strumieniowego.

Więc statek za pośrednictwem „Gdynia Radio” połączył się z producentem tego urządzenia (firma norweska) i poprosiliśmy o odpowiedź jak uruchomić poprawnie to urządzenie, gdyż stocznia działając zgodnie z opisem zawartym w dokumentacji techniczno-ruchowej nie może uruchomić i uzyskać akceptacji pracy tego urządzenia przez armatora. Zaznaczyliśmy przy tym, iż statek odbywa podróż próbną i w tej podróży będziemy jeszcze trzy dni... Jeżeli to możliwe, to zapraszamy kompetentną osobę do Gdyni. Stocznia informuje, iż osoba ta zostanie niezwłoczna holownikiem dostarczona na statek, który na tą okoliczność przerwie próby w morzu stanie na kotwicy na redzie portu Gdynia. Stocznia bardzo nalega na przyjazd!

Uzyskaliśmy informację, iż przedstawiciel firmy przyleci najbliższym samolotem z Oslo do Gdańska. Stocznia zobowiązała się podstawić samochód, by niezwłocznie dostarczyć tę osobę do stoczni a następnie w trybie superpilnym holownikiem na statek. Tak też się stało.

P. inż. Jerzy Wilk Główny Inżynier Budowy i przewodniczący Komisji Zdawczej Statku poprosił przedstawiciela firmy do siedziby Komisji i w kilkunastu zdaniach powiedział jaki mamy problem z jego urządzeniem i poprosił go o natychmiastowe zajęcie się tematem. Panowie ustalili, ile czasu potrzeba na wstępne rozeznanie tematu. Pan Przewodniczący przedstawił pracownika Stoczni p. inż. Jerzego Rzepkę z grupy pracowników Wydz. Elektrycznego Stoczni (W-4), specjalistę od automatyki okrętowej dodając przy tym, iż p. Rzepka jest oddany do jego dyspozycji i on wykona tą część prac, które byłyby wymagane do uzupełnienia tej części prac, które wykonywała stocznia – o ile takie potrzeby zostałyby odkryte. Pan Rzepka będzie uczestniczył we wszystkich jego próbach jako obserwator, gdyż spodziewamy się pokonania problemu, a wówczas p. Rzepka będzie umiał uporać się z ewentualnie podobnym problemem na dwóch następnych statkach z serii.

Panowie zeszli do pomieszczenia na dziobie, w której stała szafa z automatyką tego urządzenia. Statek stoi na redzie, licznik kosztowy bije, czas płynie a tu ciągle nic! Pan Przewodniczący Komisji nie wytrzymuje nerwowo i nakazuje (po 8 godzinach ciągłych – nieudanych próbach) przybycie obu panów do pomieszczenia Komisji Zdawczej Statku. Na pytanie: jak postępy? Gdzie leży przyczyna niepowodzenia. Rozmowa toczy się w języku angielskim). Pan Rzepka milczy choć wiemy, że p. Jerzy swobodnie mówi w tym języku. Przedstawiciel z Norwegii twierdzi, że wszystko jest OK i nie wie, dlaczego to nie działa... Na to pan przewodniczący mówi, że zaraz damy panu możliwość połączenia się z macierzystą firmą przez stację dalekosiężnej łączności radiowej – „Gdynia Radio”. Niech pańscy koledzy siądą nad tym problemem i go niezwłocz-

nie rozwiążą. Dodając, że radiooficer czeka na niego w kabinie łączności... proszę działać możliwie jak najszybciej!

Po wyjściu serwisanta do kabiny radiowej, Pan Przewodniczący mówi do p. Jerzego Rzepki... Panie inżynierze, czy pan wie, gdzie leży błąd w tej automatyce, że nie chce prawidłowo działać? Na to pytany mówi, iż domyśla się co jest przyczyną. Aby to sprawdzić potrzebuje około 1 godziny na przeprowadzenie testu wg własnego pomysłu... No to p. Przewodniczący się pyta, czy mamy serwisanta trzymać przez tą godzinę tu na kawie, czy też jego obecność tam przy szafie automatyki nie będzie przeszkadzać. Na to p. Rzepka mówi, że nie, nie trzymajcie go panowie u siebie, pójdziemy na dziób i teraz on będzie mi patrzył na ręce, co ja robię, a sądzę, że się uporamy z tym zagadnieniem. Dodał przy tym, iż pan serwisant jest załamany tą niemożnością usunięcia usterki i jak ją usuniemy to gość będzie szczęśliwy! Na to pan Przewodniczący odezwał się w te słowa: uporaj się pan z tym problemem i daj mi pan szansę pójść do Naczelnego po specjalną nagrodę dla Pana!

Po niespełna godzinie przybiega budowniczy rejonu i mówi Panowie! Na mostek! Ster strumieniowy gotowy do prób! Pan inżynier Rzepka usunął nie, nie usterki, tylko poprawił błędne oprogramowanie zawarte w systemie sterującym napędem! Teraz wszystko chodzi jak w szwajcarskim zegarku!

Próby przebiegły pomyślnie Ster strumieniowy uzyskał akceptację armatora i przedstawiciela Towarzystwa Klasyfikacyjnego DnV! Po próbie, pan Przew. Komisji zaprosił obu Panów na kawę, by podziękować za trud i wreszcie za pomyślnie załatwienie problemu... W trakcie tej luźnej już rozmowy serwisant z Norwegii powiedział, że nie spodziewał się, że w Stoczni jest tak fachowa kadra inżynierska i dodał, że pragnie b. serdecznie podziękować za to, co go tu na statku spotkało. Dodał jeszcze, że jest pierwszy raz w Polsce... a to nieszczęsne oprogramowanie, którego jest autorem, jest jego pierwszym jego projektem w firmie. Na koniec dodał, iż prosi o zgodę na jeszcze jedną rozmowę z swoją firmą w Norwegii, aby poinformować szefostwo o pomyślnym rozwiązaniu problemu... zaznaczył przy tym, iż ze szczegółami zapozna swoich przełożonych, co było przyczyną błędu.

Pan Przewodniczący słowa dotrzymał i p. inż. Jerzy Rzepka musiał się zapoznać z Kasą Główną Stoczni.

Tak na marginesie dodam, iż p. Jerzy Rzepka przyszedł do Gdyni ze Stoczni Północnej... Ciekawiło mnie, kto wypuścił takiego fachmana z rąk?

Innym, równie frapującą ciekawostką na tej serii statków były gniazda do mocowania kontenerów. Były ich setki sztuk, rozmieszczonych na każdym pokładzie, łącznie z pokładem zewnętrznym. W przypadku stawiania kontenera, najpierw wkładano specjalne złącze, które swym dolnym zaczepem „wchodziło” w gniazdo, by po przekręceniu go o kąt 90° być gotowym do przyjęcia na siebie jeden z czterech naroży kontenera. Górna część tego złącza (po wstawieniu kontenera) była też przekręcana o kąt 90° i gdy to „przekręcenie” złącza odbyło się na czterech narożach kontenera, kontener był zamocowany do pokładu. Wydawało się, iż montaż (spawanie) wiele setek gniazd nie będzie problemem. I okazało się, że nie montaż był problemem. Problemem było utrzymanie czystości gniazd.

Stocznia zastosowała specjalne zaślepki technologiczne, które były przyklejane do powierzchni gniazda i w ten sposób zabezpieczano wnętrze gniazda przed gromadzeniem się tam brudu i śmieci.

Na końcowym etapie prac, przed ich malowaniem trzeba było je oczyścić. Ta czystość musiała uzyskać akceptację armatora i dopiero wówczas pracownicy Wydz. W-7 mogli wykonać malowanie. Po zakończeniu malowania, tuż przed przekazaniem statku, do wnętrza każdego gniazda była wciskana specjalna dwuwarstwowa wkładka z miękkiego, sprężystego tworzywa, od góry pokryta w miarę sztywnym tworzywem, które w momencie wkładania weń haka ugi-

nało się. Po wyjęciu z niego złącza, wkładka sprężysta rozprężała się podnosząc do góry sztywną część wkładki i uszczelniała gniazdo przed napływem wody, co zapobiegało zamrażaniu wody w takim gnieździe.



Fotka przedstawia omawiane gniazda kontenerowe (zaznaczone kolorem żółtym dla ułatwienia operatorowi suwnicy kontenerowej, gdzie ma „trafić” z kontenerem podczas jego załadunku). Przy ustawianiu kontenera nikt nie pomaga operatorowi dźwigu w jego posadowieniu na gniazdach! W tym konkretnym przypadku pracownik armatora Leif HOEGH mocuje kontener (jego górną część) tzw. „zastrzałem” mechanicznym, którego hak wchodzi w gniazdo do mocowania kontenerów.

W kontrakcie na statek prototypowy zawarta była informacja, iż Stocznia przedstawi badanie kilku typów gniazd na ich odporność wówczas, gdyby do gniazda przedostała się woda i na wskutek niskich temperatur woda ta zamieniła by się w lód. Woda zmieniająca stan ciekły przechodząc w stan stały, czyli lód, ma niesamowitą siłę i jest w stanie „rozwalić” każdą konstrukcję.

Zatem pierwsze gniazda, wg dokumentacji konstrukcyjnej zostały poddane próbie zamrażania. Próba trwała kilkanaście godzin. Po wyjęciu gniazd z zamrażarki (minus 20 °C) gniazda zostały sfotografowane wraz z wystającym z otworu lodem i uzyskały akceptację armatora.



Fotka przedstawia statek w pełnej krasie (w eksploatacji) o symbolu budowy B-484/1. Długość statku to 189,0 m Statek po ceremonii chrztu otrzymał nazwę „HOEGH BANNIERE”

Wydział W-4

Wcześniej wspomniałem (dop. EP) o rozruchowcu z Wydz. W-4 p. inż. J. Rzepce. Uważam zatem, iż należy wspomnieć tę grupę ludzi z tego wydziału, gdyż była to w istocie rzeczy „arystokracja” stoczniowa. Tych rozruchowców można podzielić na dwie grupy:

- Pierwsza (lata 60 do połowy lat 80 – tych) to byli ludzie, z długoletnim doświadczeniem, pracujący przy urządzeniach pod napięciem i dokonujących uruchomień urządzeń elektrycznych, czyli to oni zamieniali tony stali i wyposażenia elektrycznego oraz kilometry miedzianych kabli w żywy organizm tj. statek, funkcjonujący wg. wymagań projektanta i armatora oraz Towarzystw Klasyfikacyjnych, pod nadzorem których, statki były budowane. Rozruchowcy, a w późniejszym okresie dodatkowo automatycy byli elitą wydziału W-4.

Na statku istnieje bardzo niewiele urządzeń, które nie są związane z energią elektryczną. Wśród pionierów grupy rozruchowców byli m.in. Teodor Arendt, Hilary Brzeziński, Stanisław Ciba, Konrad Krzyżyński, Stanisław Ciba, Władysław Jurczyński, Konrad Krzyżyński, Zenon Piechocki. W następnej turze znaleźli się m.in. Bernard Adamczyk, Alfred Gruss, Stanisław Kamera, Jan Konkol, Czesław Lusowicz, Kazimierz Meyer, Leszek Ostrzyniewski, Grzegorz Pepliński, Kazimierz Ryske, Donald Śledź, Franciszek Turulski, Henryk Wodniak. To byli elektrycy z ery sterowania przy pomocy przycisków, przełączników, przekładników i styczników do sterowania i sygnalizacji z wizualizacją stanów alarmowych przy pomocy różnokolorowych lampek. Ich zasługą była niezwykła umiejętność opanowania setek sztuk tej aparatury kontrolno-pomiarowej, zasilanej różnymi wartościami napięcia i natężenia prądu elektrycznego, przy czym załączenie i wyłączenie tej aparatury sygnalizowane było różnokolorowymi światełkami...

W drugiej połowie lat 80 – tych, do końca istnienia stoczni do sterowania i kontroli urządzeniami elektrycznymi szybkimi krokami wchodziła komputeryzacja, era sterowników programowalnych, monitorów, klawiatur, trackballi, myszki i diody LED, które były tak skonstruowane, że pojedyncze sztuki świeciły różnymi kolorami w zależności od stanu prądowego... i to wszystko w jednej obudowie. Wraz z tymi nowinkami Wydz. W-4 zatrudniał odpowiednio przygotowane młode kadry, które w błyskawicznym postępie technicznym w elektrotechnice okrętowej zwieńczyły swoją życiową szansę. W tej grupie znaleźli się m.in. Marian Joskowski, Henryk Kahsin, Marek Mach, Krzysztof Megier, Kazimierz Ostrowicki, Adam Popowski, Paweł Raszewski, Witold Wąsewicz.

- Druga grupa została wykreowana w wyniku gwałtownego postępu technicznego, związanego z pojawieniem się urządzeń sterowanych za pomocą wysokiej klasy komponentów elektronicznych. Stąd też zaczęły się problemy pojawiające się podczas uruchamiania systemów czasie prób na uwięzi, a także prób w morzu.

Znacznym ułatwieniem dla wcześniejszego rozpoznania zaawansowanych problemów związanych z wprowadzaniem systemów skomputeryzowanych na budowanych statkach było to, iż opisy tych systemów znajdowały się w Dokumentacji Rozruchowej, którą to dokumentację dostarczano do stoczni wraz z zamówionymi urządzeniami. Zatem wystarczyło pobrać z NJ taką dokumentację i zapoznać się z zasadami (tamże zapisanymi) uruchamiania i samą pracą takiego urządzenia. Biorąc pod uwagę ilość statków, na których realizowano próby na uwięzi, a także ilość statków wypływających w rejsy próbne, ilość tych ludzi musiała siłą rzeczy być poszerzona do tak sformułowanych potrzeb. Zaowocowało to powołaniem tzw. grupy „rozruchowców” automatyków. Przeważnie byli to inżynierowie. Byli w niej m. in. Tomasz Baranowski, Krzysztof Barski, Krzysztof Dunajewski, Adam Filip, Aleksander Gruca, Henryk Kahsin, Adam Kućko, Krzysztof Kuptz, Jerzy Kuźmiński, Sławomir Litzbarski, Leszek Mulewski, Antoni Rachwał, Jerzy Rzepka, Lucjan Sobczak, Zenon Wachowiak, Ryszard Zarobski. To oni najczęściej współpracowali z serwisami firm za-

granicznych, aby wspólnie pokonać trudności, których teoretycznie nie powinno być, ale występowały. Razem z TKE (inż., inż. Ireneusz Dunst, Zenon Kamecki) i TKS (inż. inż. Alojzy Kaliszewski, Grzegorz Brejwo) wszystkie problemy zostawały rozwiązywane zgodnie z najlepszą wiedzą inżynierską, a także z nowo nabytą wiedzą, nie wyłączając także „dobrą praktyką morską”.

Współpraca z serwisami

Była to wisienka na torcie w zakresie uruchomień. W większości były to serwisy z zagranicy, a więc współpracujące z nimi osoby musiały posługiwać się językiem angielskim co najmniej w stopniu podstawowym oraz dysponować stosowną wiedzą merytoryczną. W tym obszarze prym wiedli p. Krzysztof Megier (który nauczył się języka angielskiego jako samouk, korzystając z kursów komputerowych), mgr inż. Jerzy Rzepka i inni.

Dyrekcja Produkcji doceniając wagę znajomości języka angielskiego, uruchomiła dwukrotnie kursy języka angielskiego dla szeroko pojętego nadzoru.

Intensywny kontakt z najnowocześniejszą techniką stosowaną przez czołowe firmy – producentów wyposażenia okrętowego, a szczególnie zaawansowanych układów sterowań i automatyki powodował, że nasi rozruchowcy/automatycy stawali się prawdziwymi guru w swoich obszarach działalności. Kontakt z komputerami na statkach i problemów z tym związanych był rozpoznany przez automatyków znacznie wcześniej, w porównaniu do komputerów, które po pewnym czasie dla W-4 zakupiła stocznia.

Ciekawostką było to, iż do roku 1962 większość statków zasilana była prądem stałym. Natomiast w roku 1962, czyli od statku B-41/1 „Francesco Nullo” (dziesięcioletni) stocznia weszła w erę instalacji elektrycznych prądu przemiennego.

Generalnie przez Wydz. W-4 przewinęła się cała masa ludzi. Gdyby policzyć pojedyncze osoby, to było ich bez mała ok. 4.600 osób.

Każdy z pracowników znał swoje zadanie. Brzmiało ono: zelektryfikować statek tj. wykonać instalację kablową, podłączyć urządzenia i uruchomić je samodzielnie lub przy współdziałaniu z serwisem dostawców. Niewiele jest na statku urządzeń, które nie wymagają zasilania w energię elektryczną. Kabel, przypisany dla konkretnego obwodu musi być zainstalowany w jednym odcinku. Kabla nie można sztukować, składać z odcinków/kawałków tak jak np. rurociągi lub kanały wentylacyjne.

Prądu nie można zobaczyć, tak jak np. płynącego oleju w systemie. Działanie prądu można tylko odczuć na własnej skórze, niekiedy ze strasznym skutkiem! Aby zrozumieć prąd, należy mieć otwartą, chłoną głowę, znać i stosować prawa fizyki i reguły przepływów prądowych oraz wzory matematyczne, a przede wszystkim, posiadać zdolność do myślenia w czasie wykonywania pracy. To cechy ludzi wykształconych, roztropnych, silnie zmotywowanych i odważnych ludzi. A taka była w większości załoga Wydz. W-4.

Młodzi ludzie zatrudnieni na Wydz. W-4, a takich była zdecydowana większość, widząc i uczestnicząc w dynamicznym rozwoju Stoczni miała możliwość zdobycia wyższego, formalnego wykształcenia.

Pierwszym krokiem młodzieży w wykształceniu była nauka (w większości) w Zasadniczej Szkole Budowy Okrętów za bramą stoczni na ul. Energetyków 13A. Po jej ukończeniu (klasa elektryczna, lub wyposażeniowa), podejmowali pracę na W-4, by w miarę zdobytej wiedzy praktycznej rozeznac się co dalej ze swą wiedzą robić. Co zdolniejsi i bardziej roztropni, podejmowali naukę w technikach wieczorowych przeróżnych specjalności np. p. Barbara Budzikowska – klasa elektryczna, Jerzy Piotr Miotke – klasa elektroniczna i wiele, wiele innych podejmowali ten trud i w ciągu trzech lat uzyskiwali tytuł Technika Budowy Okrętów. Jeżeli było tego za mało, to łącząc naukę z pracą, studiowali na wyższych uczelniach, wybierając kierunek studiów zgodny z cha-

rakterem wykonywanej pracy np. Krzysztof Czyżewski, Wacław Konkol, Jerzy Miotke Politechnika Gdańska, Piotr Toczek Wyższa Szkoła Morska. Stocznia pomagała studiującym na wyższych uczelniach zezwalając na opuszczenie miejsca pracy o 1 godz. wcześniej oraz udzielając 7 dniowego urlopu na egzaminy, wszystko to były godziny pełnopłatne wg. stawki osobistego zaszeregowania. Niektórzy zdecydowali się na studia zupełnie różne od charakteru wykonywanej pracy zawodowej np. Adam Zapora – matematyka, Przemysław Szreder – psychologia, ale wtedy nie mieli już udogodnień. Zdobyć wyższego wykształcenia, zgodnego z charakterem wykonywanej pracy wiązało się z awansem finansowym, ale niestety nie było to regułą.

Wybitni działacze społeczni mogli podnieść swoje wykształcenie będąc delegowani z zakładu pracy do technikum dla przodujących robotników. Tę opcję wykorzystali np. Bolesław Fajak, Joachim Sikorski.

Była też jeszcze inna możliwość, przebranżowić się. I tak elektrykiem został p. Czesław Bałdyga (technik mechanik).

Ogromne sukcesy wydziału były pilnie obserwowane przez władze stoczniowe, które wnioskowały, by najznamienitsze osoby z tego wydziału były należycie uhonorowane. I tak, przez władze państwowe wyróżnieni zostali:

- Mieczysław Fatyga – **Tytuł Zasłużony Stocznowiec 1972** – jedyny elektryk ze Stoczni;

Krzyż Kawalerski Odrodzenia Polski otrzymali:

- Józef Kozak 1969, Jan Hurich 1972, Włodzimierz Baczyński 1974, Czesław Bałdyga 1985, Edmund Bojanowski 1979, Mieczysław Fatyga 1975, Bolesław Fajak 1976, Sławomir Rejment 1979, Henryk Trudnowski, 1979, Kazimierz Pasternacki 1985, Zenon Piechocki 1982, Marian Reysowski 1982, Włodzimierz Trzaskała 1983, Tadeusz Lis.

Natomiast najwyższe odznaczenie w stoczni – **Płatynową Odznakę „Zasłużony Pracownik Stoczni Gdynia S.A.** otrzymali:

- inż. Marian Reysowski wieloletni (o najdłuższym stażu kierowniczym w stoczni),
- mgr inż. Leszek Piątkowski, wybitny inżynier – wieloletni (od 1985 do 2008 roku) Z-ca K-ka Wydz. ds. produkcji.

Jak wysoki był poziom kwalifikacji pracowników wydz. W-4 niech świadczy fakt, jak potoczyły się losy życiowe poszczególnych, wybitnych pracowników tego wydziału. I tak:

- Dariusz Adamski przewodniczący KZ NSZZ Solidarność
- Kazimierz Cupisz – poseł na Sejm VIII i IX kadencji 1980-1989
- Dariusz Fituła i Marian Szponar zwyciężyli w konkurencji zaprawianie kabli w ogólnopolskim turnieju zorganizowanym z okazji Dnia Stocznio-wca, który był transmitowany przez TVP1
- Alojzy Grzenkowicz-odznaczony Medalem TNoZ (Towarzystwo Nauk o Ziemi) za uczestnictwo w batyskafu Geonur
- Ryszard Jasiński – uczestnik ogólnopolskiego finału teleturnieju *My 74*, transmitowanego przez TVP1 a prowadzonego przez Stanisławę Ryster
- Krzysztof Kuptz – inspektor DNV
- Andrzej Lech – olimpijczyk 1972 Monachium, piłka ręczna
- Stanisław Leyk – wójt wsi Luzino
- Elżbieta Łożyńska – kierownik wydziału socjalnego w Niemczech
- Krzysztof Megier – konstruktor w firmie *Mega*
- Jerzy Piotr Miotke – vice prezydent miasta Gdynia
- Zofia Ornatowska – matką chrzestną *B 961/1 Anna Achmatowa Анна Ахматова*,

- Jarosław Polkowski – lider zarządzający grupami w firmie *Aramex*
- Marek Pożarowszczyk – dyrektor projektu statków dla armatora chorwackiego
- Marian Reysowski-zwycięzca w ogólnopolskim konkursie Wydział Pracy Socjalistycznej 1968
- Marian Reysowski-wraz z zespołem tytuł wicemistrza organizacji w konkursie im. Karola Adamieckiego 1979, za opracowanie operatywnego sterowania produkcją w układzie rzeczowego określenia i rozliczania zadań.
- Robert Sagan-hurtownia Elektrotechniczna nagroda Złote Orły Elektryki 2020
- Andrzej Syldatk – prezes firmy *AnElec* nagroda Orzeł Pomorza 2018
- Józef Szafranec – prezes *Euro-Luk*.
- Warto wspomnieć również o takiej prozaicznej sprawie... ludzie wybitni pozostawiają po sobie niekiedy złote myśli. Oto niektóre z nich:
- Mieczysław Fatyga – Kurczę! Tak ma być.
- Adam Petecki – Każdy ma swojego zająca, który przed nim ucieka i każdy ma swojego lwa, przed którym ucieka...
- Leszek Piątkowski – każdy dobry uczynek będzie ukarany...

Tymi ludźmi na przestrzeni od 1945 roku kierowali kierownicy i ich zastępcy wg następującej kolejności

Kierownik	z-ca ds. produkcji	z-ca ds. technicznych	z-ca ds. ekonomicznych	I sekretarz PZPR	Przewodniczący Związków Zawodowych
inż. Jan Kwolek 1945-1947	NN	NN	NN	NN	NN
inż. Włodzimierz Żychliński 1947-1953					
Franciszek Mirski 1953-1954	Alojzy Muskietorz				
inż. Sławomir Rejment 1954-1967	inż. Tadeusz Płachta do 1967	mgr inż. Wiesław Lewandowski			
mgr inż. Wiesław Lewandowski 1967 przez 3 miesiące	inż. Medard Deręgowski				
inż. Marian Reysowski 1967-1979	inż. Adam Petecki	inż. Zbigniew Świąc 1970-1993	mgr Fryderyk Tokarski	Włodzimierz Trzaskała	Bolesław Fujak – Metalowiec
inż. Edmund Brzoskowski 1979-1980	Mieczysław Fatyga	inż. Zbigniew Świąc 1970-1993	mgr Mariusz Strenk	Ryszard Jasiński	Bolesław Fujak – Metalowiec
inż. Marian Reysowski 1980-1981	Mieczysław Fatyga	inż. Zbigniew Świąc 1970-1993	inż. Edmund Brzoskowski	Ryszard Jasiński	Henryk Wodniak – Solidarność
Jerzy Rzepka* 1981-1982	Mieczysław Fatyga	inż. Zbigniew Świąc 1970-1993	inż. Edmund Brzoskowski	Ryszard Jasiński	Henryk Wodniak – Solidarność

Kierownik	z-ca ds. produkcji	z-ca ds. technicznych	z-ca ds. ekonomicznych	I sekretarz PZPR	Przewodniczący Związków Zawodowych
Inż. Marian Reysowski 1982-2003	mgr inż. Leszek Piątkowski 1985-2008	inż. Zbigniew Świąc 1970-1993 inż. Jerzy Piotr Miotke 1993-1998 inż. Wacław Konkol 1998-2002 inż. Jerzy Piotr Miotke 2002-2003	Zofia Ornatowska do 1999	Ryszard Jasiński do 1989	Lech Wiczling Solidarność Joachim Sikorski -WZZPGM Leszek Śliwiński- Stoczniowiec
inż. Jerzy Piotr Miotke 2003-2009	mgr inż. Leszek Piątkowski 1985-2008 Grzegorz Wicki 2008-2009	mgr inż. Tomasz Baranowski 2003-2009	lic. Maciej Szarek		Lech Wiczling – Solidarność Ryszard Jasiński – WZZPGM Jacek Filipowicz -Stoczniowiec

*mgr inż. Jerzy Rzepka pełnił obowiązki Kierownika Wydziału w czasie oddelegowania Mariana Reysowskiego w rejs gwarancyjny na *B538/1 Francois LD*, na którym opłynął świat dokoła!

30 lipiec 1980 OLIMPIADA w Moskwie

Na stadionie olimpijskim w Moskwie w czasie Olimpiady w 1980 roku odbywała się jedna z najbardziej widowiskowych konkurencji lekkoatletycznych, mianowicie skok o tyczce. Prawie cały świat (tam, dokąd docierały transmisje telewizyjne) z wielką uwagą śledził te zmagania.

Jednak z największym zainteresowaniem spektakl ten oglądali gdynianie, a wśród nich pracownicy Stoczni im. "Komuny Paryskiej" w Gdyni. Na zawodach tych startował najlepszy na świecie w owym czasie w tej konkurencji p. Władysław Kozakiewicz, popularny „KOZAK”, pracownik stoczni i członek stocznioowego Robotniczego Klubu Sportowego KS „BAŁTYK” Gdynia, gdzie jego trenerem był Walenty Wejman, technolog na Wydziale elektrycznym (W-4) Stoczni.

„KOZAK” w stoczni był bardzo popularny m. in. dlatego, że przychodził do stoczni i wpadał również na wydział, gdzie był zatrudniony, by pogadać i podzielić się wieściami ze sportowego świata. Najbardziej p. Władek był oczekiwany w Biurze Dyrektora, gdzie od czasu do czasu zaglądał; a kiedy przychodził, to zawsze z pięknymi kwiatami dla pań, które tam pracowały, by je oczarować, swym pięknym i szczerym uśmiechem!

Igrzyska w Moskwie w 1980 roku były wyjątkowe. Zostały one zbojkotowane przez większość krajów Zachodu i nie zjawili się na nich także reprezentanci USA. Można powiedzieć, że Zimna Wojna i polityka, wygrały wtedy zdecydowanie ze wszystkimi pięknymi ideami niesionymi przez ruch olimpijski.

Władze ZSRR próbowały wykorzystać zawody sportowe do celów propagandowych. Była to też idealna okazja, żeby zawodnicy z tego kraju całkowicie zdominowali imprezę. Organizatorzy dopuszczali się okropnych i niebywałych manipulacji, mając się wszelkich sposobów, żeby dać fory swoim reprezentantom.

Właśnie przypadek Władysława Kozakiewicza jest doskonałym tego przykładem i w sumie trudno dziwić się, że krewki skoczek, w końcu nie wytrzymał. Zresztą polscy sportowcy, którzy mieli okazję wystąpić na tej imprezie, nie raz wspominali, że nasza reprezentacja w Moskwie miała wyjątkowo trudno. Od hotelu, po treningi i wreszcie podczas występów.

Mimo, że Władysław Kozakiewicz jechał do Moskwy jako jeden z faworytów, to nie miał szans na złoto. W jego dyscyplinie karty były rozdane, a pierwsze miejsce było zaklepane dla reprezentanta ZSRR – Konstantina Wołkowa.

30 lipca 1980 roku na Olimpiadzie rozegrała się pamiętna walka tyczkarzy. Rosjanie stosowali wszystkie chwytaki – od zakazu sprawdzania na jakiej wysokości jest rzeczywiście poprzeczka, po powodowanie przeciągów na stadionie, żeby zmienić kierunek wiatru, na niekorzystny dla konkurentów. Do tego dochodziła (jakby wyreżyserowane) koszmarne zachowanie rosyjskich kibiców na trybunach.

Kozakiewicz przeskoczył czysto 5,70 m i w geście odwetu i radości oraz rozgoryczenia, pokazał słynny gest. Sprawa nabrała atmosfery skandalu politycznego, gdyż transmisja szła na żywo i akcja (pokazania „wała”) naszego sportowca poszła w szeroki świat. To mu w zasadzie nawet pomogło.

Władze polityczne ZSRR próbowały doprowadzić do dożywotniej dyskwalifikacji i odebrania medalu. Jednak wspomniana wyżej transmisja obiegała świat. Za Kozakiewiczem wstawił się szef Międzynarodowego Komitetu Olimpijskiego Juan Antonio Samaranch. Natomiast amerykański magazyn lekkoatletyczny Track & Field, zamieścił na pierwszej stronie artykuł z wielkim napisem, **Kozakiewicz pokazał zwierzętom z Moskwy, co o nich sądzą.**

Gest Kozakiewicza był czymś w rodzaju odwetu za te wszystkie nieprzyjemności, gwizdy w czasie biegu do zeskoku, szykany i kombinacje, jakich dopuszczali się gospodarze. Nasz spor-

towiec zapłacił za to sporą cenę, chociaż z pewnością mogło być gorzej. Po powrocie do Polski, spotkały go rozmaite szykany. Pierwszym, który zażądał dożywotniej dyskwalifikacji Władysława Kozakiewicza był ambasador ZSRR w Warszawie Boris Aristow, który zwrócił się o to w bezpośredniej rozmowie do Edwarda Gierka.



Ze wspomnień Władysława Kozakiewicza zamieszczonymi w jego książce pt. „Nie mówcie mi jak mam żyć” na stronie 219 znajdujemy: „W skoku o tyczce jest tak, że zawodnik staje na rozbiegu mniej więcej 40 metrów od poprzeczki. Skąd może mieć pewność, że sędziowie ustawili mu 5,50 metrów jak prosił, a nie o 5 cm wyższą? A preferowanemu rywalowi 5 centymetrów niższą? Baliśmy się tej manipulacji, tym bardziej gdy odkryliśmy, że wszyscy sędziowie obsługujący konkurs skoku o tyczce to radzieccy trenerzy ten dyscypliny! Wszyscy co do jednego! Myśmy przecie ich doskonale znali! Na pewno pomagali swoim zawodnikom w ten sposób, że przed ich skokami niby przypadkowo rzucali źdźbło trawy, żeby pokazać, skąd wieje wiatr. Było to oficjalnie zabronione i za taka pomoc groziła dyskwalifikacja, ja akurat nie przywiązywałem do tego wagi, jednak są tacy, którzy chcą wiedzieć, skąd wieje wiatr, z powodów psychologicznych. To trochę jak z sędziami skoków narciarskich, którzy machnięciem chorągiewką sygnalizują zawodnikowi, kiedy startować. W każdym razie było to nielegalne i nawet oficjalna radziecka telewizja to wychwytywała!” I dalej ze wspomnień (str. 223) „W pierwszym konkursowym skoku zaliczyłem 5,35 w pierwszej próbie i wszystkie następnie podobnie. Przy 5,50 po raz pierwszy przy gigantycznych, wściekłych gwizdach publiki. Gwizdało z 50 tysięcy widzów na łożnikach, których było tam z 70 tysięcy, bo odliczam turystów i przedstawicieli innych krajów oglądających zawody.... Gwizdali nie tylko na Kozakiewicza Gwizdali na Ślusarskiego, na francuzów, na nas wszystkich, którzy mogliśmy zagrozić ich zawodnikom....

... do 5,70 stanąłem na rozbiegu jako pierwszy i znów zerwały się potworne gwizdy”.... Dalej na str. 226: „Na stadionie słycać było tylko jeden wściekły gwizd. Ja też się wściekłem, wezbrała we mnie adrenalina. Znów zaliczyłem wysokość w pierwszej próbie. Radocha była tak wielka, że wtedy pokazałem publice wała po raz pierwszy. Tak naprawdę był to nieplanowany, spontaniczny odruch zemsty, za te gwizdy, za ten strach przed oszustwami sędziów, całą tą opresyjną atmosferę. – **No i co?! Gwizdźcie? A ja i tak jestem najlepszy!** Na stadionie nie było żadnej reakcji, bo nikt tego nie zauważył. Co innego w telewizji. Tam cały świat zobaczył, że Polak pokazał Ruskim wała, i to jeszcze w Moskwie! Ale musiałem się o tym dowiedzieć później. Wołkow dwa razy próbował skoczyć 5,70, ale dwie próby miał nieudane, zatem podnosi poprzeczkę na 5,75 m

Po ustawieniu poprzeczki na 5,75 skacząc jako pierwszy i pokonuję ją! I znów to samo, gwizdy. Wtedy pokazuję wała po raz drugi... Wołkow dwa razy podchodzi do tej wysokości i jej nie pokonuje. Prosi sędziów o ustawienie 5,80, ale tej wysokości nie przeskoczył! Poprosiłem o ustawie-

nie poprzeczki na 5,78 i wygrałem”.... I dalej ... „pomyślałem sobie, że stanę na najwyższym stopniu podium, biało-czerwona flaga pójdzie w górę, a mi zagrają Mazurka Dąbrowskiego. To będzie największy wał dla publiczności. Ale organizatorzy postanowili mnie upokorzyć. Zazwyczaj dekoracja odbywała się następnego dnia przed pierwszymi zawodami. A tu już późna noc, bo wywiady, kontrola antydopingowa ... i nagle organizatorzy wołają na dekorację. Stadion już dawno się opróżnił. Stanęliśmy przy pustych trybunach. Pomyślałem sobie: – A pies was trącał, nie zepsujecie mi tego święta...patrzac jak flaga idzie do góry, śmiałem się od ucha do ucha. Mazurek się skończył a ja stoję i stoję na podium. Aż Tadek Ślusarski do mnie: EJ, ej złaźże już stamtąd. Ile można? – No, daj postać jeszcze trochę. To jest taka przyjemność, że chcę zapamiętać do końca życia” odezwał się „KOZAK” i po wydłużonej chwili szczęścia zszedł z podium.

Gdynia szalała z radości! Stoczniowcy o niczym innym nie mówili tylko o „Kozaku”, który ot tak, taki polski gest pokazał gwizdzącej niesportowej publiczności rosyjskiej w Moskwie. Nikt nie miał najmniejszej wątpliwości, **że za takie zachowanie, tej publiczności się to po prostu należało.**

Gdy „Kozak” pojawił się w Gdyni, a za chwilę w stoczni, owacjom i wiwatom nie było końca. Przecież to gdynianin i nasz STOCZNIOWIEC! Najstawniejszy stoczniowiec z Gdyni w świecie. Radości wprost nie dało się opisać. Ale można napisać, że dla Władysława Kozakiewicza nadeszły bardzo ciężkie dni. Ludzie nieznani mu przecież, wiwatowali, gdziekolwiek się pojawił, ściskali go, całowali..dosłownie wszyscy.

Nasz sportowiec zapłacił za to sporą cenę. Po powrocie do Polski, spotkały go rozmaite szykany i w ich rezultacie musiał wyjechać z kraju. W 1985 roku został zmuszony przez władze do wyjazdu z Polski do Niemiec, przez co te same władze nazwały go uciekinierem i zdrajcą. **Jednak przeszedł do historii sportu jako wybitny sportowiec, a ponad to udowodnił, że ma charakter.**

Wypada przypomnieć, że dwa tygodnie po zakończeniu Olimpiady w Moskwie na Wybrzeżu rozpoczęły się strajki sierpniowe, które wzbudziły znacznie większe emocje niż Olimpiada w Moskwie. Emocję, tym razem z zapartym tchem śledził dosłownie cały świat! Strajki te zakończyły się podpisaniem Porozumień Sierpniowych, których nieodłącznym składnikiem było z 21 postulatów m.in. pozwalających na zalegalizowanie Niezależnych, Samorządnych Związków Zawodowych, które przybrały nazwę **Solidarność**. Mało kto przypuszczał, że Porozumienia Sierpniowe były początkiem końca socjalizmu w wydaniu radzieckim. Świat zmienił się diametralnie!

Obecnie, Władysław Kozakiewicz przebywa w Niemczech, gdzie z pasją uczy tamtejszą młodzież skoków o tyczce. O Gdyni nie zapomina. Kilka razy do roku odwiedza swoje ukochane miasto, gdzie częśćka jego życia na zawsze wbudowała się w serca Gdynian. W tym (2022 roku – dop. EP) był znowu w Gdyni. Spotkał się m. In. z p. Jerzym Miotke – ze swoim dobrym znajomym ze stoczni, który mu powiedział, że stocznia – JEGO STOCZNIA – w tym roku, gdyby jeszcze funkcjonowała obchodziłaby 100 lecie istnienia. Z tej okazji robimy uroczystą akademię. Zapraszamy Władku Ciebie, przecież byłeś stoczniowcem i to tym najstawniejszym... .. „Kozak” na chwilę się zadumał i wyjął małą kartkę z tytułem swojej książki wspomnień (stąd właśnie zaczerpnąłem cytaty zamieszczone w tekście – dop – EP) powiedział: „tu zamieszczam napis: „stoczniowcom gdyńskim” jako wyraz szacunku i sympatii za to, że byli moimi kolegami w pracy, sąsiadami w mieście i wreszcie moimi najwierniejszymi kibicami w KS BAŁTYK Gdynia. **To co powiedziałem, potwierdzam moim autografem!** Proszę spraw, by to co powiedziałem i podpisałem trafiło do adresatów!

Zachęcony tedy taką prośbą, poniżej przedstawiam kopię wspomnianej małej kartki, ale z wielką dozą gorących uczuć, jakie Władysław Kozakiewicz żywi dla stoczniowców, gdynian i kibiców KS „BAŁTYK” Gdynia.

Wydarzenia sierpniowe 1980 roku

15 sierpień 1980. W masowym, robotniczym proteście nie tylko w Stoczni, przeciwko błędnej polityce rozwoju kraju i poważnym uchybieniom w sprawowaniu władzy, znaczną rolę odegrały liczne i dobrze zorganizowane załogi stoczniowe. Wynikiem dwutygodniowego strajku powszechnego zostało sformułowanych 21 postulatów a także powstał nowy ruch zawodowy, który przerodził się w Niezależny, Samorządny Związek Zawodowy „SOLIDARNOŚĆ”, skupiający znakomitą większość załóg przedsiębiorstw i zakładów przemysłowych. Rozpoczął się oczekiwany z powszechnymi i wielkimi nadziejami proces odnowy.

Zapowiedziano pilnie opracowanie, przedyskutowanie ze społeczeństwem i wdrożenie gruntownej reformy gospodarczej.

W Stoczni akcją strajkową kierował Andrzej KOŁODZIEJ. Strajk rozpoczął Wydz. K – 2. Natychmiast przejęto radiowęzeł stoczniowy, co było zasługą Zygmunta PAŁASZA oraz ZAKŁADOWĄ DRUKARNIĘ, z dużym zapasem papieru. Drukarnia przybrała nazwę „WOLNA DRUKARNIA STOCZNI GDYNIA”. Działali w niej Andrzej i Maciej BUTKIEWICZOWIE, Zygmunt SABATOWSKI, Tadeusz KIJEWSKI, Andrzej SŁOMIŃSKI, Jerzy RAJCHEL. W drukarni tej drukowano ulotki i prasę dla Międzyzakładowego Komitetu strajkowego (MKS). Komitet strajkowy mając świadomość znaczenia posiadania drukarni, ustanowił przy niej warty i dyżury pracowników, aby strzegli jej bezpieczeństwa. Materiały drukowane tamże, najpierw trafiały m. in. do parafii NSPJ w celu dalszego kolportażu (pociągi ogólnopolskie, autobusy PKS itp. itd)

Tego samego dnia strajkujący opracowali 17 postulatów, żądając w nich:

- Rozwiązania istniejących (zrzeszonych w Centralnej Radzie Związków Zawodowych) (CRZZ) kierowanej przez PZPR – Przewodniczący CRZZ był członkiem Biura Politycznego PZPR. W miejsce zlikwidowanej CRZZ mają powstać nowe, niezależne od PZPR związki zawodowe (postulat nr 1);
- żądano prawa do strajku (postulat nr 5) – żądano pełnej jawności życia politycznego i gospodarczego (postulat nr 7);
- zniesienia cenzury (postulat nr 8);
- oraz uwolnienia więźniów politycznych (postulat nr 17).

Andrzej Kołodziej został dokooptowany do prezydium działającego na terenie Stoczni Gdańskiej Międzyzakładowego Komitetu Strajkowego, pełniąc tam funkcję wiceprzewodniczącego. W skład organizatorów i pierwszego zarządu stoczniowej organizacji SOLIDARNOŚCI wchodził m. in.: Andrzej KOZICKI, Adam GOTNER, Henryk MIERZEJEWSKI, Tadeusz PŁAWIŃSKI, Mariusz RÓŻAŃSKI, Zdzisław ŚLESAROW, Marian TYSZKO. Jako podstawowe zadanie stoczniowa SOLIDARNOŚĆ przyjęła właściwą związkom zawodowym obronę praw pracowniczych a także nadzór nad realizacją wynegocjowanych z rządem 21 postulatów.

Kiedy w dniu 16. 08. 1980 roku w Stoczni Gdańskiej Przewodniczący MKS – u Lech Wałęsa osiągnął z dyrekcją Stoczni Gdańskiej porozumienie i ogłosił zakończenie strajku, wzywając pracowników tejże Stoczni do rozejścia się do domów. Dyrektor Stoczni SKP inż. Willi Fandrey niezwłocznie o powyższym fakcie poinformował załogę Stoczni Gdyni, skutkiem czego część stoczniowców rozpoczęła opuszczać zakład. Wówczas przewodniczący Komitetu strajkowego Andrzej KOŁODZIEJ w swoim przemówieniu do załogi zaapelował o nieopuszczeniu zakładu, gdyż nie ma pewności czego dotyczy porozumienie w Gdańsku i czy obejmuje swoimi postulatami problemy gdyńskich stoczniowców. Na to wezwanie zdecydowana większość pracowników pozostała w Stoczni. Zatem strajku nie przerwano. Taką informację przekazano do Stoczni w Gdańsku, skutkiem czego wieczorem, tego samego dnia ogłoszono tam strajk solidarnościowy.



Na fotce powyżej Andrzej Kołodziej podczas wystąpienia na słynnym „wózku” akumulatorowym typu WA-2, będącego prowizoryczną trybuną – podium wykorzystywaną do różnych wystąpień pracowników Stoczni.

W Stoczni w Gdyni rozpoczęły się rozliczenia kadry kierowniczej, którzy byli wywiezieni na wózek elektryczny (takie tymczasowe podium na placu, gdzie zbierała się załoga Stoczni) i tam szydzono z nich i kazano się spowiadać z różnych działań m. in. z uległości wobec PZPR. Niektórych pracowników spośród znajdujących się na placu znanych osób z różnych szczebli zarządzania w Stoczni wzywano na ten wózek, by tam ich sponiewierać.

W trybie wezwania, na wózku znalazł się Dyr. Naczelny W. Fandrey. Rozmowa z nim nie dała spodziewanych efektów Dyrektor był zbyt zdenerwowany, by odnieść się do wykrzykiwanych pytań. Równolegle młodzi pracownicy Stoczni (zwanymi hungwejbiniami) biegali po Stoczni żądając od każdego spotkanego pracownika pokazania przepustki stoczniowej. Jeśli w przepustce był napis „KIEROWNIK”, to takiego „kierownika” prowadzono w kierunku wózka, celem upokorzenia go w oczach tłumu.

Tak postawieni przed nieprzyjaznym tłumem niektórzy kierownicy przeżywali bardzo ciężkie chwile i byli na skraju wyczerpania nerwowego. Wieść ta natychmiast rozeszła się po Stoczni, zatem ci, co mieli zapisane w przepustce „kierownik” nie wychodzili na teren Stoczni, nawet na posiłki. Ciekawostką było to, iż ci młodzi hungwejbini nie znali struktury zakładu i dla nich wystarczyło być kierownikiem, by go dopaść i dostarczyć do wózka. Np. specjaliści już nie podlegali takim restrykcjom.

Wykorzystał to ówczesny Szef Techniczny inż. Jacek Hausner, który miał w swojej przepustce napisane stanowisko „Szef Techniczny”, zatem swoją przepustkę włożył do maszyny do pisania, dodał literkę „C” i w ten kuriozalny sposób został „Szefcem Technicznym” i mógł zatem swobodnie się poruszać po zakładzie – m. in. chodzić do stołówki na posiłki, nie obawiając się zdemaskowania jako kierownik tak wysokiego szczebla.

Wyjątkową przytomność umysłu wykazał mgr inż. Stanisław Wojtysiak, ówczesny Główny Technolog Stoczni, który wywołany z tłumu i postawiony na wózku rozpoczął swoje wystąpienie od zwrócenia uwagi, iż na tym placu stoi krzyż. Oklaski potwierdziły, iż jest dobrze rozumiany... Gdy natomiast zwrócił uwagę, że zaraz za krzyżem znajdują się hasła wzywające stoczniowców do rzetelnej i wytrwałej pracy i dodał, iż należałoby się raczej wziąć do pracy, niż strajkować. Został po prostu wybuczany i wygwizdany. Ale nie poddał się i nie zszedł z wózka. Kontynuując swoje wystąpienie wykazał nieroztropność i głupotę tego wyciągania ludzi na wózek i ich poniżania..., zapytał się: komu z was zależy na skłóceniu załogi Stoczni... przecież dotychczasowy stan polityczny państwa kształtuje się w Warszawie a nie tu, w Stoczni w Gdyni. Na pytanie czy zga-

dza się z postulatami zgłoszonymi w Gdyni odpowiedział, że tak, chociaż zmienił by ich sformułowania i kolejność. Dodał jeszcze taką uwagę, iż obojętnie co się stanie i tak będziemy razem pracować, więc te ponure chwytły z kierownikami nie są nikomu potrzebne, chyba że obecnej władzy, której pewnie byłoby w smak byśmy się kłócili... Na taką odzywkę Stanisław Wojtysiak zebrał oklaski, chociaż nie od wszystkich uczestników Jednak po tym wystąpieniu akcje przeciwko kierownikom powoli wygaszono.

Najciekawszym jednak spostrzeżeniem związanym z organizacją strajku w Stoczni w Gdyni, a było to osiągnięcie na miarę unikatową w całej Polsce w okresie strajków w sierpniu 1980 roku, gdyż w żadnym innym zakładzie w czasie strajków, nie wzniesiono się na wyżyny tak znakomitej organizacji strajku w każdym aspekcie roboty strajkowej, powstałej spontanicznie, bez jakichkolwiek przygotowań!

Organizacja strajku w Stoczni w Sierpniu 1980 roku

Strajk w Stoczni Gdańskiej im. Komuny Paryskiej w sierpniu 1980 r. odegrał znaczną rolę polityczną, będąc jednym z wiodących zakładów pracy strajkujących na Wybrzeżu Gdańskim. Jest on równie ciekawy ze względu na specyficzny sposób organizacji tego protestu.

W pierwszych dniach strajku pełnił władzy nad strajkiem sprawował Andrzej Kołodziej. Sytuacja zmieniła się dopiero po wybraniu blisko 40-osobowego Komitetu Strajkowego. Jego członkowie dzielili się zadaniami, bardzo sprawnie kierując życiem zakładu. W trakcie około dwóch tygodni nie zanotowano żadnych incydentów, które mogły zakłócić strajk. Główne wydarzenia strajkowe miały miejsce na placu przed wejściem do stoczni, ale od strony terenu stoczni. Bezpieczeństwa wszystkich pracowników znajdujących się na terenie stoczni strzegły dobrze zorganizowane straże strajkowe.

Radiowęzeł

Zakładowy radiowęzeł został opanowany przez strajkujących już pierwszego dnia, mimo sprzeciwów dyrekcji. Jego pracami kierował Zygmunt Pałasz. Zapewniał dotarcie do każdego zakątka stoczni. Największym wyzwaniem okazała się obsługa mszy świętej. Przygotowano: „Dobre mikrofony, stojaki, dodatkowe kolumny za bramą z możliwością transmisji na teren stoczni. Msza była dzięki temu doskonale słyszalna. Przez radiowęzeł były nadawane bieżące komunikaty, dyskusje toczone na placu, a nawet transmitowane audycje Radia Wolna Europa.

Pałasz nagrywał na taśmy magnetyczne wszystko to, co było emitowane przez radiowęzeł, dzięki czemu ocalała wyjątkowa strajkowa dokumentacja dźwiękowa. Budynek, w którym funkcjonowało studio, był oprócz drukarni najbardziej strzeżonym obiektem na terenie stoczni i do środka można było dostać się tylko posiadając specjalną przepustkę.

Kuchnia strajkowa

Apropozycja to zawsze jeden z newralgicznych problemów organizacyjnych podczas każdego długotrwałego strajku. W stoczni funkcjonowała stołówka pracownicza, ale już pierwszego dnia Andrzej Kołodziej ogłosił, że ze względu na bezpieczeństwo wszystkie kobiety mają opuścić teren zakładu. Pracownice stołówki odmówiły, upierając się, że: „Z pustymi żołądkami strajku nie wygracie, a kto wam tutaj będzie gotował jak nie my”. Nikt nie oponował. Przecież miały rację. I główna stołówka pracowała doskonale do końca strajku, wydając około dwudziestu tysięcy posiłków dziennie nie tylko dla stoczni, ale też dla innych małych zakładów w Gdyni, które wspieraliśmy.

Z zaopatrzeniem stołówki też nie było problemu. Według relacji Z. Pałasha: „Szef zaopatrzenia kiosków stoczniowych firmy „Społem” powiedział oficjalnie, że dopóki go nie zamkną, to będzie nam przywoził jedzenie. Przyjeżdżały chłodnie z mięsem, wozy z chlebem, a za potwierdzenie odbioru służyła tylko parafka z numerem przepustki kogoś z Komitetu Strajkowego”.

Poza tym zaopatrzenie uzupełniali mieszkańcy Gdyni, przynosząc papierosy i inne produkty do stoczni, nawet. Nawet stare babcie przynosiły żyłki, mówiąc: „no synu, na więcej mnie nie stać”. Oprócz tego, co zdumiało dosłownie wszystkich, z okolicznych wsi i miejscowości przyjeżdżali do stoczni chłopi przywożąc na swoich wozach zaprzęgniętych w konie, ziemniaki i inne płody rolne potrzebne do wyżywienia strajkujących. Wtedy dopiero można było zrozumieć siłę słowa „SOLIDARNOŚĆ”

Drukarnia

W pierwszym dniu strajku jego uczestnicy zajęli, mimo braku zgody ze strony dyrektora, budynek nowoczesnej i dobrze zaopatrzonej w papier drukarni. Inaczej niż w Stoczni Gdańskiej, gdzie tamtejszy Komitet Strajkowy uznał prawo dyrekcji do dysponowania zakładową poligrafia. Tak więc najlepszą strajkową bazą poligraficzną na Wybrzeżu, a prawdopodobnie na terenie całego kraju dysponowała Wolna Drukarnia Stoczni Gdynia, kierowana przez związanego z Wolnymi Związkami Zawodowymi Andrzeja Butkiewicza. Pracowali tam również: Maciej Butkiewicz, Jerzy Rajchel, Andrzej Słomiński, Stanisław Zych i inni.

Działalność drukarni była powodem szczególnego zainteresowania ze strony Służby Bezpieczeństwa. Stałe informacje, pochodzące głównie od tajnych współpracowników na temat tej drukarni, regularnie docierały nawet do kierownictwa Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Jeden z tajnych współpracowników o pseudonimie „Rybak”, czyli przybyły z Warszawy działacz opozycyjny i drukarz Paweł Mikłasz w dniu 24 sierpnia donosił: „Poligrafia znajdująca się w tej chwili w rękach MKS wygląda następująco: podstawę stanowi Stocznia w Gdyni. Pracują tam na trzy albo cztery maszyny typograficzne oraz offset. Zapasy papieru są jeszcze spore. Do dnia dzisiejszego drukarnia wypuściła około miliona egzemplarzy. W liczbie tej znajdują się przede wszystkim ulotki do mieszkańców Trójmiasta oraz Strajkowy Biuletyn Informacyjny Stoczni Gdynia. Poza maszynami typo – i offsetem pracuje w Gdyni nowoczesne Rank-ksero. Poza ulotkami i Strajkowym Biuletynem powielane są tam materiały dostarczane z MKS z Gdańska. Nie ma w Gdyni natomiast powielania metodą wałkową”.

Według Kołodzieja w trakcie strajku w Wolnej Drukarni Stoczni Gdynia zostało wydrukowanych łącznie około dwóch milionów ulotek. Największy nakład, bo 700 tysięcy egzemplarzy osiągnęła ta z charakterystycznym tytułem „Mieszkańcy Trójmiasta” i hasłem „Wytrzymamy”.

Tak duża produkcja wymagała olbrzymiej ilości papieru, którego szybko zaczęło brakować. Komitet Strajkowy korzystał z każdej okazji, by uzupełnić zapasy, m.in. zarekwirował 100 ryz z jednego z magazynów stoczni. Praca w drukarni trwała bez przerwy. Inny tajny współpracownik „Robert” meldował Służbie Bezpieczeństwa: „Drukowaliśmy całą noc, całe przedpołudnie i popołudnie. Zauważyłem, że osoby zajmujące się drukowaniem są wyczerpane. Około godziny 2 popołudniu Maciek Butkiewicz zasnął. Osobiście pomagałem drukować przy maszynie drukarskiej”.

Oprócz wielkości nakładów, ogromne znaczenie miał zasięg ich oddziaływania. Według Kołodzieja: „Zasięg ulotki z podpisem „Wolna Drukarnia Stoczni Gdynia” był ogromny. W początkowej fazie strajku obejmował inne strajkując zakłady Trójmiasta, później ulotka wyszła na ulice miast województwa, a w końcu dotarła do wielu zakątków kraju. Kolportażem zajmowali się specjaliści łącznicy, przygodni przechodnie, stoczniowcy wychodzący na przepustki, a także odwiedzające ich rodziny. Środki transportu były przeróżne: damskie torebki, samochody osobowe, karetki pogotowia ratunkowego, pociągi podmiejskie i dalekobieżne, a nawet holowniki morskie”.

Ulotki zawierające informacje strajkowe i listy postulatów dzięki Wolnej Drukarni Stoczni Gdynia rozchodziły się po całym kraju przyczyniając się do rozszerzenia fali strajkowej na kolejne miasta. Przy blokadzie informacyjnej zastosowanej przez władze, miało to ogromne znaczenie dla sierpniowego zwycięstwa, o czym mało się dziś pamięta.

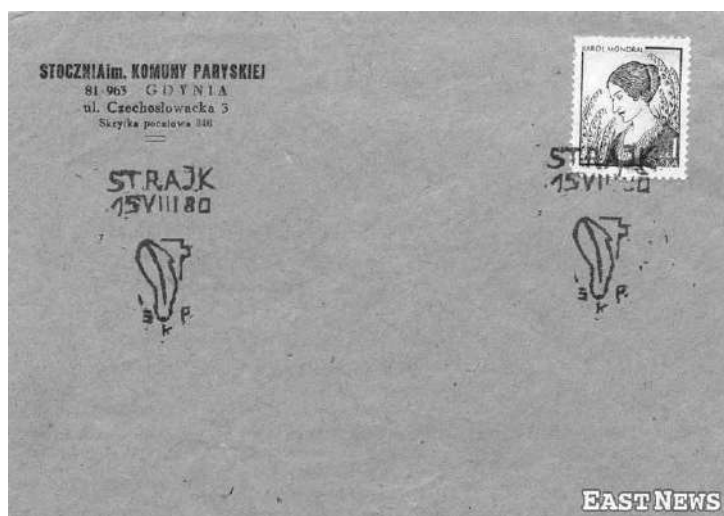
Poczta strajkowa

Poczta strajkowa była jednym z najbardziej spektakularnych przedsięwzięć, które narodziły się w sierpniowe dni w Stoczni Gdynińskiej. Powstała się z inicjatywy inżyniera Zbigniewa Sankowskiego, konstruktora z Biura Konstrukcyjnego stoczni.

Do realizacji pomysłu namówił kilka innych osób ze swojego Biura, w tym Andrzeja Buczkowskiego. Później dołączyli inni stoczniowcy, a nawet kobiety nie uczestniczące w strajku.

20 sierpnia został opracowany pierwszy, prosty stempel pocztowy, który przedstawiał kadłub statku oraz litery SKP (Stocznia im. Komuny Paryskiej). Dzień później działał także datownik oraz pieczętka o treści: „STRAJK OKUPACYJNY GDYNIA OD 15 VIII 1980”.

W następnych dniach pojawiły się kolejne pieczętki z napisami: „MKS”, „ŻĄDAMY WOLNYCH ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH”, „MIESZKANIE DLA KAŻDEJ RODZINY”, „WOLNOŚĆ SŁOWA, DRUKU I PUBLIKACJI”



Pomysł był niezwykle prosty i stał się kolejnym sposobem na przekazywanie społeczeństwu informacji o celach strajku. W ostatni, siedemnasty dzień strajku sporządzono trzy kolejne pamiątkowe pieczętki:

- W formie mapy Polski z napisem po lewej stronie “17 DZIEŃ STRAJKU GDYNIA” oraz
- emblematem stoczni po lewej stronie w formie znaczka z umieszczonym wizerunkiem statku w kształcie litery V i napisami “31-08-80” i poniżej “SKP”.
- w formie litery V, nad którą umieszczony był napis: STRAJK” oraz emblemat stoczni.



Strajk w Stoczni Gdyńskiej w sierpniu 1980 roku. Część 2: przebieg strajku

Pocztówki i koperty ze stemplami poczty strajkowej trafiały poza mury stoczni. Jak wspominał Andrzej Kołodziej: „Już pierwszego dnia zorganizowane zostało doręczanie przesyłek, zarówno na terenie Trójmiasta, jak też wysyłka ich poprzez Poczta Polską na obszar całego kraju. Wielu ludzi stojących za bramą zwracało się do ekspedytora z propozycją roznoszenia listów i kartek. Ten, spontaniczny początkowo, udział przybrał później formę zorganizowanego i sprawnie działającego mechanizmu, zatrudniającego wielu stałych, godnych zaufania posłańców. (...) Łączna ilość przesyłek wysłanych Poczta Strajkową i dalej Poczta Polską wyniosła ok. 800 sztuk. Wszystkich przesyłek ze znaczkami Poczty Polskiej, opieczętowanych pieczęciami Poczty Strajkowej, było ponad 80.000 sztuk. Ilość kopert i kartek opieczętowanych tylko pieczęciami strajkowymi szacuje się na ok. 200.000 sztuk. Nic więc dziwnego, że Poczta Strajkowa musiała pracować po 12-14 godzin na dobę”.

Poczta Strajkowa pracowała do ostatnich minut strajku. Jeszcze w czasie jego trwania każdy korespondent zagraniczny przebywający na Wybrzeżu otrzymywał codziennie 50 kopert z pieczęciami i hasłami poczty.

Po zakończeniu strajku gdyńskie koperty i znaczki stały się poszukiwanym rarytasem filatelistycznym, a sam pomysł przetrwał.

Po wprowadzeniu stanu wojennego w poszczególnych obozach internowania powstawały poczty internowanych, a następnie znaczki poczty podziemnej, pamiątkowe pocztówki, koperty, banknoty i inne podobne wydawnictwa pamiątkowe.

Dzięki świetnej organizacji strajku w stoczni i innych strajkujących zakładach, Gdynia, podobnie jak i Gdańsk, stały się miastami wolnymi. Wyjątkowa atmosfera sierpniowych dni i ogromne zaangażowanie tysięcy mieszkańców Trójmiasta przyczyniły się do tego, że wytworzyła się tam swoista społeczność obywatelska i prawdziwa solidarność.

Rozpoczęły się ciężkie dni strajkowe w Stoczni. Wszyscy mieli w pamięci zdarzenia sprzed 10-ciu lat.... Komitet strajkowy dla podniesienia ducha stoczniowców porozumiał się z księdzem Hilarym Jastakiem z kościoła NSPJ w Gdyni o odprawienie mszy świętej na terenie Stoczni. Msza odprawiona przez Prałata ks. Hilarego Jastaka odbyła się w dniu 16 Sierpnia i była dla stoczniowców wielkim duchowym przeżyciem. Msze w dniach od 18. 08 do 31. 08 prowadził ks. Edward RYBA.



Fotka (domena publiczna) przedstawia mszę świętą na terenie stoczni. Gdy wieść o zamierzonej mszy obiegła miasto, pod brama stoczni zgromadziła się wielotysięczna rzesza gdynian i osób przyjezdnych, których potrzeba duchowe wsparcia strajkujących pokonała strach i obawę o ewentualną powtórkę z wydarzeń gdyńskich z roku 1970 zwanych „Czarnym Czwartkiem”.

Po podpisaniu porozumień 1.09.1980 roku Komitet Strajkowy przekształcił się w Komitet Założycielski NSZZ przy Stoczni im. „Komuny Paryskiej” w Gdyni. 5.09 ukazał się Biuletyn Informatyczny nr 1.

17 wrzesień 1980 r. powstało 9 – osobowe Prezydium Komitetu Założycielskiego NSZZ przy SKP, w skład, którego weszli: Andrzej KOŁODZIEJ delegat do Międzyzakładowego Komitetu Straj-

kowego (MKS), Andrzej KOZICKI (przewodniczący), Tadeusz PŁAWIŃSKI i Henryk MIERZEJEWSKI (obaj jako wiceprzewodniczący), oraz pięcioro członków: L. KRAUZE, C. ZARZECKI, M. TYSZKO, Zdz. ŚLESAROW i A. GOTNER. Regularnie wydawano „Biuletyny Informacyjne”. Ostatni numer – 36 (przed Stanem Wojennym) ukazał się 11 grudnia 1981 roku.



16 wrzesień 1980 roku powołano Społeczny Komitet Budowy Pomnika Ofiar grudnia 1970 roku w Gdyni. Pierwszym przewodniczącym wybrano Andrzeja KOZICKIGO, którego w 1981 zastąpił Andrzej SZMACIŃSKI. Celem Komitetu było postawienie w pobliżu Stoczni pomnika w 10 – tą rocznicę wydarzeń Grudniowych, czyli 17 grudnia 1980 roku.

23/24 grudnia 1980. Wiatr o sile dochodzącej w porywach do 12 st. w skali Beauforta, czyli do końca skali, zerwał z cum, będący w końcowym cyklu wyposażenia na wodzie prototypowy samochodowiec (B – 487) o masie 26. 100 ton. Cechą charakterystyczną tego statku jest stosunkowo duża powierzchnia boczna części nadwodnej, wynoszącej około 4.500 m kwadratowych – czyli ponad dwukrotnie więcej niż wszystkie żagle „DARU POMORZA” (2115 m. kw.).

Miotany huraganowym wiatrem statek – widmo ruszył w swój niszczycielski, nie kontrolowany rejs po basenach, najpierw wyposażeniowych stoczni, potem Marynarki Wojennej a następnie portu handlowego. Poważniejsze pozycje bilansu strat są następujące: staranowany i zatopiony będący na wyposażeniu w SKP masowiec, uszkodzony drobnicowiec Ro – Ro oraz dwa statki w Stoczni Marynarki Wojennej i w porcie handlowym a także 5 zdewastowanych barek i pięć holowników, nie licząc poważniejszych uszkodzeń jakie poniósł sprawca tego karambolu.

Stoczniowców zdumiała jedna rzecz. Mianowicie gruszka dziobowa była jedynie porysowana (farba na jej powierzchni była zdrapana), natomiast kształt gruszki był nienaruszony. A przecież gruszka dziobowa przebiła burtę statku (masowca w rejonie siłowni) wybijając otwór około 5 metrów średnicy o nieregularnym kształcie! Masa tego „rozbójnika” na dzień zdarzenia wynosiła około 23.000 ton. Prędkość pchanego silnym wiatrem „rozbójnika” wynosiła około 4 do 5 węzłów, jednak masa statku zrobiła swoje...



Oto „uciekiniery” albo jak kto woli „rozbójnik” w całej okazałości... czyli statek B-487

1 stycznia 1981. Od tej daty formalnie wprowadzone zostały trzy wolne soboty w miesiącu dla pracowników większości przedsiębiorstw i zakładów przemysłowych – w tym i Stoczni.

Procesy szkolenia zawodowego w Stoczni

Głównym źródłem dopływu wykwalifikowanych kadr robotniczych jest zapoczątkowany już w 1945 roku przyzakładowy system szkolenia zawodowego obejmujący obecnie:

- ZASADNICZĄ SZKOŁĘ ZAWODOWĄ BUDOWY OKRĘTÓW kształcą w zawodach: monter kadłubów okrętowych, spawacz okrętowy monter maszyn i urządzeń okrętowych, monter rurociągów okrętowych, monter stolarskiego wyposażenia okrętowego i elektro monter
- TECHNIKUM BUDOWY OKRĘTÓW dla pracujących o specjalnościach: budowa okrętów (kierunek kadłubowy, budowa maszyn i urządzeń okrętowych, wyposażenie okrętowe, elektrotechnika okrętowa.
- oraz szkolenia kursowe umożliwiające przyuczenie do stoczniowych zawodów nowo przyjmowanych pracowników, a także pomagającym wszystkim chętnym w podnoszeniu kwalifikacji zawodowych z nauką języków obcych włącznie.

W latach 1945 – 1981 ZSBO wykształciła ok. 5966, uczniów, TBO – 1655 techników; a w szkoleniu kursowym dla podniesienia kwalifikacji uczestniczyło około 30.000 osób.

Zasadą w obydwu szkołach było to, iż przedmioty nie techniczne wykładali starannie wybrani nauczyciele, absolwenci kierunków nauczycielskich na studiach pedagogicznych. Natomiast przedmioty techniczne i zawodowe zawsze wykładali inżynierowie ze Stoczni, gwarantując swoją wiedzą i doświadczeniem praktycznym poprawny proces nauczania, bądź doskonalenia zawodowego. Poziom wykształcenia np. uczniów 3 – letniego Technikum Budowy Okrętów był tak wysoki, iż ci, co chcieli, zdawali egzaminy wstępne m. in. na Politechnikę Gdańską i zdobywali tam dyplomy inżynierskie, zasilając po pewnym czasie kadrę dydaktyczną obu szkół.

Mało kto zdawał sobie sprawę z tego, iż pani Dyrektor ds. pedagogicznych mgr Bogumiła Strumiłło (późniejsza Dyrektor szkoły) śledziła losy swoich absolwentów studiujących na Politechnice, by potem zapraszać ich do współpracy w nauczaniu najpierw w klasach na poziomie zawodowym. Wyróżniający się inżynierowie, mający zacięcie pedagogiczne byli kierowani na roczne kursy pedagogiczne i kiedy zdobywali tytuł kwalifikacyjny dyplomowanego pedagoga, kontynuowali nauczanie już na poziomie Technikum.

W stoczni były lata, w których na studiach wyższych była ponad setka stoczniowców. Wszyscy studiujący otrzymywali dwugodzinne skrócenia czasu pracy w tych dniach, w którym były zajęcia na uczelni. Studenci osiągający średnie wyniki na poziomie „4,5” i wyższym mogli na wniosek przełożonych otrzymywać premię w Stoczni! Były lata i takie, iż stocznią najlepszym studentem przyznawała 2 dni wolne od pracy (urlop szkoleniowy) by studenci – pracownicy stoczni mogli lepiej przygotować się do sesji egzaminacyjnej.

Inną ciekawostką stosowaną na praktycznej nauce zawodu, na poziomie szkoły zawodowej było to, iż kiedy uczniowie byli kierowani do praktyk do poszczególnych wydziałów Stoczni musieli poznać całość zagadnień z tego wydziału, musieli umieć czytać dokumentację warsztatową funkcjonującą na danym wydziale, zaś na koniec praktyki – przed wręczeniem świadectwa ukończenia szkoły przyzakładowej musieli wykonać tzw. „sztukę” z zakresu tego, co wydział instalował na statku. Oczywiście, były to elementy lekkiego wyposażenia statku. Praktyczny egzamin przyszłego stoczniowca polegał na sprawdzeniu wiedzy z tego, co dany wydział wykonywał na statku, sprawdzano wykonanie tej tzw. „sztuki”. (mógł to być np. wąż do zbiornika itp). Zasadą było to, że komisja egzaminacyjna składała się z nauczyciela – opiekuna klasy, nauczyciela zawodu (zawsze był nim inżynier) i osoba z wydziału – opiekun i nauczyciel praktyki. Wykonane wyro-

by z zajęć praktycznych lokowano wewnątrz szkoły (także w gablotach), by mieć zawsze pod ręką to, czego się uczyły kolejne roczniki przyszłych stoczniowców.

Najmilsze i najciekawsze było „pasowanie” absolwentów ZSBO na stoczniowców. W dniu wręczania świadectw kończących naukę, na uroczystej akademii Dyrektor Naczelny Stoczni mieczem – dotykając ramienia klęczącego absolwenta pasował go na stoczniowca.

Wyjątkowo pilni i zdolni absolwenci mogli na wniosek kierownika wydziału otrzymać o jedną grupę zaszeregowania wyżej od przeciętniaków. Było to doskonałe narzędzie do promowania sumiennej pracy. W ten sposób kształtowano narybek brygadzystów i późniejszych mistrzów na wydziałach produkcyjnych stoczni.

W stoczni pracowało bardzo wielu absolwentów Technikum B. O. przy stoczni. Wielu z nich zdało egzaminy wstępne na Politechnikę Gdańską, gdzie po pomyślnym ich zdaniu rozpoczęli studia wieczorowe.

Doskonałym przykładem pracy nad sobą, umiejętnym pogodzeniem życia zawodowego, rodzinnego i życia na uczelni (bez mała 5 lat ciężkiej harówki) jest p. Aleksander Herman. Oto jak po kolei sterował swoim życiorysem, by osiągnąć założony, życiowy cel:

- 11. 08.1964 r zatrudnił się w stoczni w charakterze ślusarza remontowego w Wydz. Gł. Mechanika;
- równolegle, od 1. 09. rozpoczął naukę w Technikum B.O. przy stoczni w systemie wieczorowym;
- 26. 06. 1967 r zdał maturę i uzyskał tytuł Technik Budowy Okrętów w specjalności siłownie okrętowe;
- na początku lipca 1967 r zdał egzamin wstępny na Politechnikę Gdańską, na Wydz. Budowy Okrętów
- do 31. 10. 1971 studiując, pracował na stanowisku ślusarza remontowego;
- od 1.11. 1971 r został awansowany na stanowisko st. Konstruktora w sekcji konstrukcyjnej w Wydziale Głównego Mechanika.
- 1.10. 1974 r awansował na stanowisko specjalisty konstruktora, by po 15 dniach pracy na tym stanowisku zmienić profesję na bardziej dynamiczną i przeszedł na stanowisko Samodzielnego – (nadzór nad budową statku i koordynacja prac na wyznaczonym rejonie statku)
- Od 1. 04. 1975 r awansuje na stanowisko Specjalista Starszy Budowniczy;
- Od 1. 11. 1977 r awansuje na stanowisko Gł. Specjalisty ds. Budowy Serii;
- Od 1. 10. 1987 r obejmuję stanowisko Kierownika Wydziału Maszynowego (symbol Wydziału W-1)
- Od 10. 06. 1996 r zostaje mianowany na stanowisko Dyrektora Produkcji;
- Od 17. 09. 2003 r obejmuje stanowisko Główny Dyspozytor Stoczni;
- od 1. 06. 2007 r obejmuje stanowisko Z-ca Dyrektora ds. Nadzoru i Zarządzania majątkiem Stoczni;
- Od 1. 06. 2009 r Obejmuje funkcję {Pełnomocnika – Koordynatora ds. zmian majątkowych – kierownik TRZ.
- 4. 05. 2011 r kończy pracę zawodową i przechodzi na emeryturę.



Pan inż. Aleksander Herman w rozkwicie swej kariery zawodowej. Na tej fotografii jako Dyrektor ds. Produkcji Stoczni Gdynia S.A.

W wojsku mówi się, że każdy żołnierz „nosi Buławę Marszałkowską” w plecaku... Z powyższego opisu możemy się naocznie przekonać, jak to powiedzenie można przetransformować na grunt zakładu pracy. Inż. Aleksander Herman, dzięki wytrwałości i dążeniu do jasno wytyczonego, życiowego celu, osiągnął wszystko to, co sobie założył... Mało tego, ten niesłychany, wieloletni wysiłek osiągnął będąc powszechnie lubianym pracownikiem i kolegą, przez co cieszył się wielkim poważaniem i szacunkiem zarówno u podwładnych jak i przełożonych. Każdy, kto go zna osobiście, może zaświadczyć, iż w tych słowach nie ma ani krzty przesady

Jeśli szanowny czytelnik zapyta mnie, dlaczego przytaczam osobę p. inż. Aleksandra Hermana na niniejszych stronach. to już śpieszę z odpowiedzią, którą kieruję do ewentualnych młodych czytelników... Uwierzcie w siebie... Jak się chce, to można osiągnąć bardzo wiele... tylko trzeba samozaparacia, konsekwencji i odwagi. Wszystko jest w zasięgu ręki..., ale tylko dla zdeterminowanych i odważnie patrzących w przyszłość I tego młodym życzę!

17 lipiec 1981. IX Nadzwyczajny Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej wybrał w skład Komitetu centralnego delegata Stoczni im. Komuny Paryskiej, tow. Romualda SZWENGLERA, starszego mistrza na Wydziale Obróbki Kadłubów (K – 1) – tym samym po raz pierwszy przedstawiciel Stoczni znalazł się w najwyższych władzach partyjnych. Prawie rok wcześniej (6.09. 1980) na zastępcę członka KC PZPR został dokooptowany przez VI Plenum tow. Henryk LEWANDOWSKI monter rurociągów okrętowych z Wydziału Rurowni (W – 2). W dotychczasowych Zjazdach, będących najwyższą władzą Partii i kompetentnym gremium wytyczającym kierunki jej działania brali udział następujący przedstawiciele Stoczni im. Komuny Paryskiej, wyróżniający się pracownicy i aktywni działacze PZPR:

- I Zjazd – rok 1948 – Aleksander Orlik
- II Zjazd – rok 1954 – Stocznia nie była reprezentowana...
- III Zjazd – rok 1959 – Edward LESIAK I sekretarz KZ. PZPR, Stanisław Strenk, Przew. Rady Robotniczej;
- IV Zjazd – rok 1964 – Tadeusz MUSIAŁ I sekretarz KZ PZPR, Julian Piechal tokarz z Wydz. Mechanicznego
- V Zjazd – rok 1968 – Stefan DŁUGOWSKI stolarz z Wydz. Drzewnego
- VI Zjazd – rok 1971 – Stanisław RENKA monter z Wydz. Montażu Kadłubów
- VII Zjazd – rok 1975 – Kazimierz KOMOROWSKI mistrz z Wydz. Montażu Kadłubów
- VIII Zjazd – rok 1979 – Kazimierz URBANEK monter rurociągów z Wydz. Rurowni
- IX Nadzwyczajny Zjazd – rok 1981 – Romuald SZWENGLER st. mistrz w Wydz. K – 1

- X Zjazd – rok 1986 – Kazimierz DROŹDZIEL traser z Wydz. Montażu Kadłubów
- XI Zjazd – rok 1990 – Wojciech Woźniak Kierownik Wydz. Powłok Ochronnych

9 wrzesień 1981. Ukonstytuował się Komitet Założycielski Samorządu Pracowniczego Stoczni, który wyłonił 12 osobowe Prezydium. Zasady przedstawicielstwa – 1 delegat reprezentuje 200 pracowników – ordynację wyborczą ustaliły wszystkie działające w Stoczni organizacje polityczne, społeczne i naukowo – zawodowe. Rozpoczęły prace komisje problemowe stałe i powoływane doraźnie do rozpatrywania lub opiniowania spraw nietypowych. Pierwszym Przewodniczącym Rady pracowniczej został wybrany mgr inż. Henryk OGRYCZAK.

Stan wojenny w Stoczni

Grudzień 1981. Sytuacja polityczna w kraju była bardzo napięta. Zatem od 8 grudnia 1981 roku od godz. 12:00 załoga Stoczni została postawiona w stan gotowości strajkowej jako preludium do zorganizowania strajku powszechnego w kraju. Była to decyzja Prezydium Komitetu Krajowego i Zarządu Regionu Gdańskiego. Jako odpowiedź na podejrzenie, iż władze rządowe szykują się do siłowej rozprawy z związkowcami i ich NSZZ.

W nocy z 12/13 grudnia internowano m. in.: A KOZICKIEGO, E. SZMIDTA, W. MIERZEJEWSKIEGO, Cz. RICHERTA i Z. ŚLESAROWA. Działalność Społecznego Komitetu Budowy Pomników Ofiar Grudnia 1970 została zawieszona. Zatem i planowane kolejne uroczystości pod tym pomnikiem się już nie odbyły. 14. 12. 1981 roku w Stoczni zorganizowano strajk okupacyjny (jego organizatorami byli nieinternowani członkowie zarządu: T. PŁAWŃSKI, Cz. ZARZECKI, F. RUSINEK, M. TYSZKO, Zdz. MIENTKI i I. DEMCZUK). Strajk rozpoczął się równocześnie na Wydz. K – 3 i W – 4, niezwłocznie udało się przejąć radiowęzeł. W strajku wzięło udział około 5. 000 osób.

W nocy 15.12.1981 r. około godz. 03:00 grupy wojskowe uzbrojone w pancerne wozy bojowe, a wraz z nimi oddziały ZOMO otoczyły i zblokowały Stocznnię. Stoczniowców wezwano do natychmiastowego opuszczenia zakładu, dając na to 30 minut. Część strajkujących wyszła ze Stoczni, część zaś pozostała (ok. 2.000 osób), by przeprowadzić strajk. Przed godz. 05:00 wojsko i ZOMO podjęły intensywne akcje zastraszania pozostałych w Stoczni pracowników.

Przystąpiono zatem do rozmów, w wyniku których ustalono, iż pozostali pracownicy opuszczą zakład po godzinie milicyjnej. W zamian za co unikną z tego tytułu aresztowania. Warunek ten ze strony władz został dotrzymany.

Stocznia do Wigilii została zamknięta. Po powrocie stoczniowców do pracy działacze Solidarności zeszli do podziemia i na miarę posiadanych możliwości wydawali pisma podziemne w postaci „BIULETYNÓW”. Od września 1984 roku do sierpnia 1986 roku wydawany był periodyk „KANAL”. Wychodził również „Mały Konspirator”, pisma „NASZ CZAS” itp.

Większość pracowników Stoczni zrzeszona w „SOLIDARNOŚCI” (przed stanem wojennym liczba członków nowego związku liczyła ponad 9.500 osób) oddawała co miesiąc swoją składkę na ręce zaufanych ludzi Solidarności, by w ten sposób pomóc aresztowanym i ich rodzinom, znajdujących się nieraz w bardzo trudnym położeniu. Wielu działaczy związkowych było aresztowanych, osądzonych i skazanych na wyroki od 4,5 roku do 3 lat pozbawienia wolności.

Społeczeństwo, nie wyłączając gdynian, wybierało różne formy protestu przeciwko panującej władzy. Wielu nosiło w klapach marynarek oporniki elektroniczne jako symbol oporu. 1 maja 1982 roku potrafiło zorganizować kontr pochód z okazji 1-szego maja... 28 lutego 1985 roku w godz. 22:00 do 15:00 na kilku wydz. Stoczni zorganizowano strajk jako formę protestu przeciwko kolejnym – proponowanym przez władze podwyżkom cen żywności.

Zapowiedziany przez TKK „S” strajk solidarnościowy został wcześniej odwołany, jednak ta informacja nie dotarła do Stoczni. Z powodu uczestnictwa w nim, dwaj pracownicy Stoczni Roman ZWIERCAN i Adam BOROWSKI zostali zwolnieni z pracy. Jednak 6 marca 1985 przedostali się oni na teren Stoczni i weszli na stoczniowy Komin i podjęli tam w ramach protestu głodówkę. Głodówkę tą przerwali, gdy władze Stoczni obiecały, że gdy zakończą strajk, i opuszczą komin, to zostaną przywróceny do pracy. Okazało się to być nieprawdą.

W styczniu 1986 roku powstała Zakładowa Grupa Solidarności Walczącej (organizatorzy E. FRANKIEWICZ i R. ZWIERCAN). Organizacja ta przeprowadziła na terenie Stoczni wiele akcji protestacyjnych, żądano przyjęcia zwolnionych po 13 grudnia 1981 roku stoczniowców itp. Itd.

17. 04. 1989 roku nastąpiła ponowna rejestracja NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”. 26 kwietnia wybrano Prezydium Komisji Zakładowej „S” i Związek rozpoczął statutową działalność. 19. 07.1989 roku pracownicy stoczni zastrajkowali domagając się od dyrekcji Stoczni informacji o stanie negocjacji dot. wejścia Stoczni w Spółkę z norweską grupą „KVERNERA”. Ten projekt spółki z tą grupą nie „wypalił”. 29. 11. 1991 Stocznię przekształcono w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa.

13 grudzień 1981. Rada Państwa ogłosiła Dekret O STANIE WOJENNYM na terenie całego kraju. Dyrektor Stoczni w specjalnym zarządzeniu wyraźnie określił powinności i uprawnienia załogi w nowej sytuacji, a także ograniczenia dotyczące działających na terenie Stoczni organizacji. Swoje funkcje zaczął pełnić komisarz wojskowy.

13 grudnia 1981 roku, w związku z wprowadzeniem stanu wojennego działalność NSZZ SOLIDARNOŚĆ i Rada Pracownicza zostały zawieszono. Pięciu działaczy z kierownictwa SOLIDARNOŚCI internowano. Przeciwko tym decyzjom i akcjom załoga Stoczni zaprotestowała strajkiem solidarnościowym.

15 grudnia w nocy siły porządkowe usunęły strajkujących z terenu Stoczni.

W kolejną noc Służba Bezpieczeństwa dokonała przeszukania we wszystkich pomieszczeniach stoczni. Zarówno w biurach, w szatniach, wszędzie tam, gdzie mogły być złożone i/lub przechowywane materiały solidarnościowe nieprzychylnie władzy. Jak się potem okazało, w Stoczni działały dwie ekipy służby bezpieczeństwa. Pierwsza podkładała materiały nawołujące do obalenia władzy siłą (za taką kwalifikację czynu groziła kara wieloletniego więzienia). Materiały takie wkładano do biurek i szafek i ubrań znanych aktywnych działaczy Solidarności (ciekawostką było to, iż czcionka, za pomocą której wydrukowane były te materiały nie była czcionką stosowaną w Wolnej Drukarni Gdynia. Zatem rodziło się pytanie, która drukarnia w Polsce i na czyje polecenie je drukowała... tego pewnie już się nie dowiemy). Druga ekipa, która dokonywała przeszukań znajdowała te materiały i tworzyła dokumentację, stanowiącą podstawę do wniesienia oskarżeń dot. próby obalenia ustroju PRL siłą.

Pozwolę sobie opisać przypadek znany mi osobiście (dop. EP) z Szefostwa Technicznego Stoczni, gdzie wówczas pracowałem. Na moim piętrze w pok. 202 pracował mój kolega Jurk Miotke. Był technologiem i zajmował się racjonalizacją i wynalazczością w Dziale TTW. Jurk w tamtym czasie borykał się z wielkim problemem rodzinnym związanym z ciężko chorym dzieckiem, wymagającym nadzwyczajnej pomocy. Ponieważ spodziewanej pomocy nie mógł otrzymać nawet w Ministerstwie Zdrowia, gdzie bywał wiele razy... zawsze słyszał, że istniejące prawo nie pozwala na zastosowanie niekonwencjonalnych metod leczenia, a na uwagę, że krajach zachodnich takie schorzenia leczą, to może by Ministerstwo dało zielone światło i pokryło koszty leczenia... usłyszał również, że Ministerstwo nie ma na taką okoliczność środków finansowych. Zatem, kiedy w 1981 roku powiały nowe wiatry polityczne, Jerzy Miotke uznał, że musi wykonać niekonwencjonalny krok w celu wywołania tematu zwiększenia kwot z budżetu Państwa na Służbę Zdrowia. Usiadł zatem i główkował co można uczynić w takiej sprawie. Postanowił poruszyć media w tej sprawie między innymi metodą ulotkową... Poprosił zatem pracownicę Stoczni (polonistkę z wykształcenia p. mgr Ewę Kurpiewską), by pomogła mu poprawnie językowo opracować treść tej ulotki. Nie ma co ukrywać, że w tekście tej ulotki można było się doszukać pewnej dozy uszczypliwości pod adresem władzy. Pan Jerzy z wydrukowanymi ulotkami ruszył w jak to się mówi w „Polskę” i rozdając te ulotki liczył, że ta treść gdzieś dotrze wysoko i poruszy skostniała serca urzędników w Warszawie. Ulotka oczywiście dojechała do Warszawy, lecz trafił chciał, że do Innego ministerstwa, mianowicie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, a stamtąd kanałami Służby Bezpieczeństwa wróciła do Gdyni z dopiskiem „wróg ludu” zdemaskować, aresztować itd.

Kiedy więc wygoniono ludzi ze Stoczni weszły właściwe ekipy i dzięki szczerej i wytrwałej pracy kapusiów mieli doskonałe rozeznanie, które biurko było czyje, kto miał swoją szafkę na

ubrania, gdzie ona stała i która przegroda jest czyja, jeśli ubrania robocze tam trzymane były własnością więcej, niż jednej osoby itp. No! pełne rozeznanie!

Po powrocie do pracy wszystkich stoczniowców, na p. Jerzego Miotke na bramie wejściowej czekał na niego mało uprzejmy gość, który powiedział, że będzie mu towarzyszyć w dojeździe do biura.... Pan Jerzy nawet nie przypuszczał jaka go niespodzianka czeka. Mianowicie po wejściu do biura pan ów od razu zapytał to pana szafka prawda? Tak, to moja szafka! Brzmiała odpowiedź. A rzeczy w tej szafce są pana? Oczywiście, że moje. To proszę ją otworzyć, ale niczego nie ruszać padło polecenie. Pan Jerzy patrzy a ów smutny Pan wpycha rękę od razu w tą kieszeń zewnętrzną w jego kurtce, która od strony patrzącego nie była widoczna, bo była wciśnięta do ścianki... A to co? Pyta dumny no! Co to jest? To jest moja ulotka mówi Pan Jerzy, którą wysłałem do Warszawy m. in. do Ministerstwa Zdrowia... część zaś rozdawałem publicznie by zademonstrować, że w Warszawie władze mają problem i dylemat jak poprawnie rozdzielić budżet Państwa dla Ministerstwa Zdrowia, by starczyło na leczenie dzieci poważnie i ciężko chorych. Wyszło na to, że Ministerstwo, w którego gestii znalazła się ulotka nie wyleczyło Jego dziecka, ale usiłowało wyleczyć Jerzego Miotke z pisania ulotek! Został on z miejsca zabrany celem dalszego szkolenia w niepisaniu Ulotek i oczywiście zwolniony ze Stoczni. Pozostał bez pracy przez pewien czas. Pan Jerzy, kiedy sprawy polityczne się uspokoiły zwrócił się do Dyr. Naczelnego Stoczni z uprzejmą prośbą o przyjęcie na powrót do Stoczni. Sprawę swojego aresztowania wyjaśnił klarownie i dokładnie. Zatem p. Dyr. Maciejewski przywrócił do pracy p. Jerzego z przykazaniem, żeby nie robił głupot i żeby się pilnował, bo wiadomo kto, czuwa!

Sprawa „podkładania” ulotek nawołujących do obalenia panującego ustroju wcale nie była tak, jak by się wydawała... Znam parę przykładów (dop. EP) ludzi, którzy w swych kieszeniach znajdowali takie ulotki. Okazało się, że mieli je Ci, którzy z różnych względów (być może politycznych) byli w stoczni jak to się mówi w dyplomacji osobami niepożądanymi – „persona non grata”)

Wyżej opisany epizod z SB przebieg miał raczej mocno dramatyczny. Ale były też sytuacje, których nie mógł się spodziewać nawet najbardziej wytrwały ubek... Na tym samym piętrze, na którym p. Jerzy Miotke pracował, był pokój/pracownia konstrukcyjna – sekcja oprzyrządowań kadłubowych oznaczony jako pomieszczenie nr 207. W tym pomieszczeniu pracowało czterech konstruktorów od oprzyrządowań kadłubowych (zakres działania to: obliczanie ilości kilbloków na Pl. Montażu i w dokach, projektowanie uchwytów transportowych dla każdej sekcji, blok sekcji, bloków i modułów kadłubowych, określanie/dobieranie podpór pod rufę i dziób, obliczanie środków ciężkości ww. elementów kadłuba itp. prac. Jednym z konstruktorów był p. Eugeniusz Labuda, który miał dość nietypowe zainteresowania... Mianowicie był „fanem” tego, co było radzieckie. Jeśli w Stanach wymyślali mini komputery, to p Eugeniusz chodził podniecony i twierdził, że towarzysze ze ZSRR ani chybi wkrótce wyprodukują największy mini komputer na świecie... no i oczywiście pytał jak ktoś się o tym fakcie dowie, to p. Gienio będzie wdzięczny za jakąkolwiek notkę prasową. Pewnego razu gazecie codziennej „Sztandar Młodych” ukazała się nieduża notatka (rubryce „z bratnich krajów”) o kolosalnym sukcesie radzieckich tkaczy. Otóż wymyślili oni super tkaninę na koszule dla ludzi pracujących w tajdze. Sekret tego sukcesu tkwił w tym, iż grubość tego materiału, była większa niż najdłuższe żądła tamtejszych komarów (sam to czytałem – dop. EP). Oczywiście tak radosną informację dostał p. Gienio i z tego kolejnego radzieckiego sukcesu cieszył się jak dziecko. Wiele takich radosnych komunikatów było wyciętych z gazet i było przypiętych pinetkami w tyłu do deski kreślarskiej (Kullmann). Deska była ustawiona „przodem” do okna, tyłem do drzwi wejściowych. Więc każdy wchodzący mógł sobie te fascynacje poczytać. Pan Gienio nie byłby sobą, gdyby nie znalazł pięknego portretu W. Lenina, który z wielką ekspresją przemawia do robotników z czapką w rękę. Więc ten portret formatu co najmniej A3 też został przypięty też do deski. Każdy kto wchodził zdziwiony wlepiął gały na ten portret i zdumiony pytał się a co to? Więc p. Gienio tłumaczył, że to jest tow. W. I. Lenin – wódz rewolucji bolszewickiej w Rosji. Niektórzy patrzyli na p. Gienia z niedowierzaniem, inni szybko załatwiali swoje sprawy i nie komen-

towali tego, co zobaczyli. I tak przyszła noc w stanie wojennym (1981 r). Kiedy stoczniowcy musieli opuścić Stoczni i wówczas funkcjonariusze UB spenetrowali wszystkie pomieszczenia, szatnie i inne miejsca, gdzie mogły być ulotki, raczej nieprzychylnie odnoszące się do panującego wówczas ustroju. Tam, gdzie ulotek nie znaleziono, ale wiadomo było, że biurko, szafka z ubraniami należała do osób znajdujących się na liście „wrogów” socjalizmu, tym po prostu te ulotki pokładano tak, jak to napisałem powyżej w przypadku Jerzego Miotke.

Po pozytywnym zweryfikowaniu nas przez Biuro Kadr wracamy do pracy, otwieramy nasze pomieszczenia służbowe i widzimy wyraźnie, że były one przeszukane w celu znalezienia ulotek i/ lub innych materiałów wywrotowych. Za niedużą chwilę przychodzi pan Gienio i się nie może nadszpeciwić, że we wszystkich pomieszczeniach w tym sześciopiętrowym budynku (zwanym „PENTAGON – połowa się pęta, a druga ją goni) był „kipisz” – czyli rewizje. Pan Gienio zaprasza nas do swojego pokoju 207 ... otwiera drzwi i pokazuje idealny porządek w swoim pomieszczeniu. Widzicie! Woła p. Gienio U NAS REWIZJI NIE BYŁO! Rzeczywiście patrzymy a tam wszystko w najlepszym porządku... nawet radio tranzystorowe stało na biurku... nie zginęło! Zaczynamy się zastanawiać, dlaczego? A pan Gienio dumnym głosem oświadcza: WIDZICIE! I ZNOWU WIELKI WÓDZ REWOLUCJI PROLETARIACKIEJ OBRONIŁ LUD PRACUJĄCY PRZED REŻIMEM! Uśmialiśmy się do łez... A z drugiej strony zaczęliśmy się zastanawiać co musieli czuć ubecy, gdy zobaczyli „świętynię” p. Gienka.

Po wznowieniu pracy, zaczęły działać tajne struktury SOLIDARNOSCI. Jeszcze w grudniu ukazał się Biuletyn Informacyjny, przekształcony w ukazujące się w latach 1984 – 1986 pismo KADŁUB.

Na początku 1982 roku powstał Tymczasowy Komitet Zakładowy SOLIDARNOŚCI. Tajna działalność związkowa była przyczyną licznych aresztowań i procesów sądowych, gdzie zapadały srogie wyroki na wieloletnie kary więzienia.

W latach 1982/83 aresztowani zostali: Marian TYSZKO z Wydz. w-5; Jan GAWIN z PKT; Antoni FURTAK z PKT; Ryszard KŁOS z Wydz. W-2; Jan HERMANOWICZ z Wydz. W-2; Jan KAPITURSKI z Wydz. W-2; Mirosław JEZUSEK z Wydz. W-4; Tadeusz Pławiński z Wydz. TE; Ryszard DEMCZUK z Wydz. K-3; Stanisław Knapp z Wydz. K-1 i pracownik Wydz. W-3 o nazwisku Szymczak.

Prawie 50 pracowników zostało ze Stoczni zwolnionych za kontynuowanie solidarnościowej roboty. Pomimo surowych represji regularne zbierane były składki członkowskie i organizowana była pomoc dla poszkodowanych i ich rodzin a także miały miejsce krótkie, solidarnościowe akcje strajkowe.

W miejsce dotychczasowego dyrektora Stoczni Inż. W Fandreya (pobyt w Brazylii uniemożliwiało mu powrót do Polski i sprawowanie swojej funkcji) powołany został mgr inż. Zbigniew Maciejewski (Dyrektor – nr 20 w historii Stoczni).

Po stanie wojennym

1 styczeń 1982. Weszła w życie REFORMA GOSPODARCZA na mocy, której przedsiębiorstwa i zakłady przemysłowe w Polsce stały się: SAMODZIENE, SAMORZĄDNE I SAMOFINANSUJĄCE SIĘ.

22 lipiec 1983. Formalnie zniesiono stan wojenny i ogłoszono amnestię dla niemal wszystkich więźniów politycznych. Część zwolnionych i internowanych pracowników Stoczni powróciło do pracy... niektórzy na specjalnych warunkach (mieli być nieaktywni politycznie) – dopisek EP.

Lata 80-te. W latach tych stocznia zarządzała i dysponowała bardzo dużym, nie tylko produkcyjnym – przemysłowym majątkiem. Powierzchnia zabudowy obiektów produkcyjnych, magazynowych, administracyjnych i placów składowych wynosiła ok. 156 hektarów powierzchni. W tym dwa suche doki SD I i SD II oraz około 3,5 km nabrzeży. Były to następujące nabrzeża:

- Węgierskie;
- Stoczniovców;
- Albańskie;
- Greckie;
- Bułgarskie;
- pochylniowe;
- pirs południowy SD I
- Dokowe;
- Bramowe;

Nabrzeża te były wyposażone w urządzenia dźwigowe i w instalacje energetyczne: gazy techniczne – tlen, acetylen, sprężone pow. para wodna, instalacje elektryczne (zasilanie mocą). Z ważniejszych obiektów to:

- 16 hal produkcyjnych;
- ponad 120 obiektów budowlanych różnej wielkości i przeznaczenia;
- 160 urządzeń dźwignicowych tj. żurawi, suwnic w tym suwnice bramowe nad dokami SD I 500 ton udźwigu, nad SD II 900 ton udźwigu (Po roku 2002 nad SD II zamontowano nową suwnicę o unosie 1.000 ton.
- warsztaty produkcyjne, budynki administracyjno-socjalne;
- magazyny;
- wytwórnia acetyleny i tlenu;
- linia technologiczna do czyszczenia i malowania sekcji;
- zakład transportu z warsztatami ;
- zakładowa przychodnia zdrowia;
- szkoła przyzakładowa – Zasadnicza Szkoła Zawodowa i 3 – letnie Technikum Budowy Okrętów;
- budynek Zakładowej Straży Pożarnej;
- 8 schronów po okresie zimnej wojny;
- ośrodki kolonijne i wczasowe w Wieżycy, w Szklarskiej Porębie, jastrzębiej Górze i Ustroniu;
- obiekty sportowe: stadion piłkarski dla 13. 000 widzów, boiska treningowe, hala treningów dla skoków o tyczce i biegaczy, hala sportowa dla gier zespołowych;

- hotele pracownicze: przy ul. Śląskiej i Kapitańskiej;
- ośrodek hotelowy Sopot;
- kryta pływalnia – Sopot.

27 listopad 1982. Sąd wojewódzki w Gdańsku zarejestrował popierany przez władze NIEZALEŻNY, SAMORZĄDNY ZWIĄZEK ZAWODOWY PRACOWNIKÓW STOCZNI im. KOMUNY PARYSKIEJ w GDYNI, który (hołubiony przez PZPR) wszedł w skład Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych (OPZZ) i Federacji Stoczniowych Zw. Zaw. „Okrętowcy”.

Inicjatorami i organizatorami tego Związku byli m.in. Wiktor WRÓBEL z Wydz. Drzewnego i Ryszard WŁODARCZYK z Działu Wojskowego. Została opracowana deklaracja programowa i statut, które mówią m. in. że ... „Związek broni praw i interesów pracowników... w zakresie ochrony praw i godności pracownika, warunków pracy i płac, warunków socjalno-bytowych oraz wymogów i warunków bezpieczeństwa i higieny pracy...” Po za tym Związek stara się ... „zharmonizować prawidłowe działania zakładu pracy z interesami pracowników...” W bardzo dużej ilości pracownicy Stoczni byli przymuszani do wstąpienia do nowej organizacji związkowej. W pierwszej kolejności w szeregi tych związków wstąpili członkowie PZPR. Niektórzy z nich byli do tego wstąpienia przymuszani, niekiedy dość obcesowo...

Po roku działalności Związek liczył 1710 członków, najliczniejszy był z końcem 1987 roku – 4664 członków a na koniec 1989 roku zrzeszał 2638 pracowników i emerytów. W ostatnich latach kierownictwo Związku stanowili m. in. Krzysztof BIERNAT, Stanisław KRAWCZYK, Krystyna LESZCZYŃSKA, Tadeusz SAKOWICZ, Szymon PASZKOWSKI.

12 luty 1983. Wznowiona została działalność Komitetu Założycielskiego Rady Pracowniczej w składzie (w większości) wybranym w 1981 roku. Przewodniczącym został Cyryl SŁOMOWICZ z Szefostwa Sterowania Jakością, a sekretarzem Fryderyk Tokarski. Działalność Rady skupiała się głównie w czterech komisjach: socjalno-mieszkaniowej, ds. inwestycji, zakupu i zbytu środków trwałych, ds. polityki płacowej oraz ds. planu produkcyjnego. Do zadań Rady należy również okresowa ocena pracy dyrektora Stoczni, opiniowanie proponowanych zmian w strukturze organizacyjnej i systemie wynagradzania, wniosków na odznaczenia państwowe a także zatwierdzanie planu techniczno-ekonomicznego, bilansu i propozycji podziału zysku. Rada ma swój głos również w sprawach dotacji na cele społeczne (dla szpitali, szkół, organizacji społecznych i zawodowych) i zasadności zbywania majątku trwałego.

Byłem (dopisek mój – EP) również członkiem tej Rady. Jako ciekawostkę podam, iż gdy ocenialiśmy system płac funkcjonujący w Stoczni a przy tym strukturę zarobków (wydruki listy płac – ułożonych od najwyższej zarabiających do najniższej zarabiających) stwierdziliśmy, iż Dyrektor Naczelny figurował na poz. (DOKŁADNIE!) 738. Na czele tej listy byli pracownicy w wydziałów kadłubowych i wydziału rurowni (W-2). Stwierdziliśmy, że to jakaś paranoja... Ale taki był system płac (akordowy). Ktoś wtedy zapytał Dyrektora jak to jest możliwe? Dyrektor powiedział, że poleci przyjrzeć się tej sprawie... Po pewnym czasie otrzymaliśmy potwierdzenie o nieprawidłowościach. Byli tacy pracownicy, co mieli „pokryte” karty robocze 30 godzin pracy na dobę (autentyczne!) Posypały się nagany i polecono zwiększyć nadzór na pokrywaniem kart na poszczególnych Wydziałach.

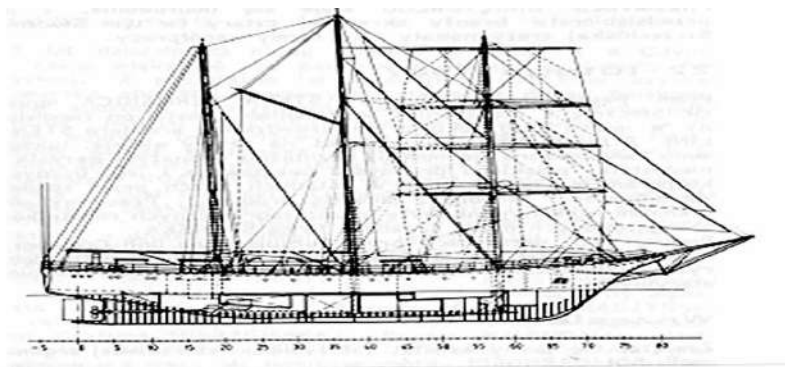
Drugiej i trzeciej kadencji Rady pracowniczej (14. 06. 1985 – 20. 06. 1989) przewodniczył Bernard ANDRYSIK z Biura Handlowego, wiceprzewodniczącymi byli Ludwig CWYNAR, Tomasz ONOSZKO, Jan BROWARCZYK, Ryszard MATYKA i Józef SADEK, sekretarzem Stanisław MATECKI.

Kierowanie Radą Pracowniczą w IV kadencji Ogólne Zebranie Załogi powierzyło Elżbiecie DUDZIUK z Biura Projektowo – Konstrukcyjnego. Wiceprzewodniczącymi wybrano Stanisława ŻEBROWSKIEGO I Józefa STĘPNIAKA.

Głównym tematem, nad którym pracowała rada u progu swojej kadencji to dobre przygotowanie Stoczni, jej kierownictwa i załogi do wejścia w spółkę z udziałowcami norweskimi KVAERNER Group.

28 styczeń 1984. Wśród budowanych w Gdyni statków nie zabrakło i żaglowca. Dnia 28 stycznia 1984 roku został zwodowany dźwigiem, zbudowany w hali kadłub barkentyny gaflowo – bermudzkiej KALIAKRA (B – 79/II/3). Jest to siostrzany statek POGORII i ISKRY II, dla których macierzystą stocznia jest Stocznia Gdańska. Przejmuje ona do dalszego wyposażenia również zbudowany w Gdyni kadłub. Żaglowiec posiada następujące dane techniczne:

długość całkowita z bukszprytem	49,00 m
długość całkowita kadłuba	42,70 m
szerokość	8,00 m
wysokość boczna	5,00 m
zanurzenie	3,00 m
wyporność	431,00 m ³
powierzchnia 15 podstawowych żagli	958,00 m ²
załoga	20 osób
uczniowie	36 osób
przeznaczenie	szkolenie studentów Wyższej Szkoły Morskiej w Warnie w Bułgarii.



Fotka przedstawia żaglowiec, którego kadłub zbudowała stocznia w Gdyni, zaś proces wyposażenia dokończyła Stocznia Gdańska.

30 maj 1984. Sejm PRL podjął uchwałę w sprawie polityki morskiej państwa. Zwanego niegdyś narodowym – polskiego przemysłu okrętowego dotyczy jedynie następujący fragment tego dokumentu: „...Szczególnej koncentracji wysiłków i środków będzie wymagać zwiększenie wpływu gospodarki morskiej na tworzenie dochodu narodowego i poprawę bilansu płatniczego kraju, przez rekonstrukcję i modernizację polskiej floty handlowej, przemysłu budowy i remontu statków oraz portów morskich...” Jak się później okazało, były to jedynie nic nie znaczące słowa....

1984 – 1986. W pierwszej połowie 1984 roku Stocznia poddana była kontroli zewnętrznej, którą wykonywała Najwyższa Izba Kontroli (NIK). Podstawą do przeprowadzenia kontroli były skargi stoczni kierowane do władz centralnych, iż stocznia nie może kupić materiałów do budowy statków, skutkiem czego zagrożone są terminy ich przekazywania armatorom. Przeprowadzona kontrola wykazała, iż w magazynach stoczniowych jest materiałów za ponad 4 miliardów ówczesnych złotych. Więc sygnalizowanie braków materiałowych zdaniem kontrolujących jest bezpodstawne....

Tutaj, piszący te słowa (EP) wyjaśni, jak wyglądała prawda związana z ww. materiałami w Stoczni tylko na jednym przykładzie – jednego asortymentu znajdującego się w magazynie głównym. Otóż w roku 1980 jako uczestnik prywatnego przedsięwzięcia (po za stoczną) pod nazwą „budowa zespołu garażowego” Podgórska 15. Wznieśliśmy piętrowy zespół garażowy na przybłokowej skarpie. Skutkiem czego garaże umieszczone na górze miały wjazd do nich od strony lasu. W tamtym czasie nagminne były włamania m.in. i do garażów, by ukraść akumulator i lub opony. Jeden z właścicieli takiego garażu poprosił mnie – pracownika stoczni, abym zakupił ze Stoczni dzwonek alarmowy, które Stocznia montuje w siłowniach statku. Dzwonek ten jest bardzo, ale to bardzo głośny (ma głośność ok. 128 decybeli – a to już jest na granicy bólu!). Złożyłem zatem odpowiednie podanie i po zebraniu wymaganych podpisów w Szefostwie Zaopatrzenia udałem się do magazynu głównego (do p. Bronisława Daty) celem odebrania tego dzwonka. Usłyszałem to same pytanie, co w biurach Szefostwa Zaopatrzenia: co? Tylko jeden dzwonek? Myślałem, że tak zadane pytanie jest jakimś żartem. Jednak nie! Gdy p. Bronisław Data otworzył odpowiednie pomieszczenie, moim oczom ukazała się olbrzymia hałda dzwonków alarmowych gotowych do zainstalowania w siłowniach statków. Dla niezorientowanych dodam, że przeciętnie na jeden statek wystarczało 10 do 12 dzwonków.

Pytam się pana B. Daty – co jest? Po co tyle tych dzwonków, ta ilość, którą widziałem wystarczyła by na 150 lat dla tych statków, które dopiero będziemy budować. Na takie dictum otrzymałem następującą odpowiedź: Stocznia chciałaby zamawiać tylko tyle dzwonków, ile jest potrzebne w danym okresie budowy statków. Natomiast wytwórca i dostawca dzwonków ustawia linie produkcyjną i produkuje je w setkach sztuk na miesiąc, ładuje je do wagonu i przesyła do KAŻDEJ Stoczni wagonami, bo **TAKI MA PLAN!** Mało tego, musi jeszcze wykazać zwiększeniem produkcji w każdy nowym roku obrachunkowym! Gdy stocznie nawet poprzez zjednoczenie chce wymusić ograniczenie tych dostaw, to otrzymuje taką odpowiedź: nie chcecie to zamykamy produkcję i kupujcie takie dzwonki w strefie dolarowej! Ale żeby zrealizować taki zakup w tej strefie trzeba wykazać ponad wszelką wątpliwość, iż w kraju nikt nie produkuje dzwonków na statki. Dlatego też nie ma rady i stocznia ma takie właśnie zapasy. P. Data dodał jeszcze z przekąsem tak właśnie wygląda system centralnego planowania w socjalizmie!

Początki wspomaganie komputerowego w technicznym przygotowaniu produkcji stoczni

Zatem wracam do tych nadmiernych zapasów z punktu widzenia dyrekcji stoczni. Otóż Dyrektor Naczelny Stoczni mgr inż. Zbigniew Maciejewski polecił zespołowi Głównych Technologów Budowy o pozostanie w pracy po jej zakończeniu, gdyż chce omówić w tym zespole pewien b. poważny problem nadmiernych zapasów materiałowych.

Otóż problem jaki przedstawił Dyr. Naczelny brzmiał prozaicznie krótko „chłopy, róbcie co chcecie, ale tylko wy – Główni Technolodzy Budowy musicie znaleźć sposób na POWIĄZANIE każdej pozycji materiałowej z rysunku projektu roboczego (PR) z określonym wydziałem pobierającym i montującym dany materiał w konkretnym miejscu na statku (sekcja, plac montażu, kadłub w doku, czy też na statku na wodzie. Macie na to zadanie 3 miesiące. Uprzedzam, że dla pańców nie ma żadnych urlopów, niedziel ani świąt. Za trzy miesiące chcę mieć zręby tego rozwiązania na biurku! Czy to jest jasne?” Było jasne, jak słońce na niebie...

W wyniku ciężkiej harówki w ciągu tych 3-ch miesięcy utworzyliśmy system powiązania tych materiałów z wydziałami produkcyjnymi stoczni w taki sposób, iż poza powiązaniem materiałów z wydziałami, o którym wspominał Dyrektor Naczelny opracowany system (za pomocą wspomaganie systemu komputerowego) umożliwiał sporządzanie wydruków potrzeb materiałowych wg dat i podziału na statki, dla Wydziałów na każde (nowo sformułowane Wydziałowe Zadanie Rzeczowe). System umożliwiał również (po utworzeniu Technologicznego Harmonogramu Budowy Statku) opracowanie (automatycznie wydrukowanie) terminarza emitowania dokumentacji projektu roboczego.

Dyrektor zarządził natychmiastowe wdrożenie nowego systemu...

Kierownictwa Wydziałów Produkcyjnych otrzymywały wydruki z terminami swoich zadań roboczych odrębnie na każdy statek. Podobne wydruki zadań otrzymywali kierownicy Biur Budów, zaś Budowniczy Rejonów na statku otrzymywali wydrukowane zadania dla swego konkretnego rejonu prac na statku. Służba zaopatrzenia dostała swoje wydruki... Takie terminowanie dostaw materiałowych było szokiem dla pracowników pionu zaopatrzenia. Musieli oni z dnia na dzień porzucić swoje dotychczasowe przyzwyczajenia i nauczyć się nowego. Trudności były nadzwyczajne i to na każdym szczeblu zarządzania. Większość wyższej kadry Stoczni nie rozumiała tego narzędzia i nie wymagała tego od swoich podwładnych, skutkiem czego system ten działał bardzo dobrze w technicznym przygotowaniu produkcji na styku TTN (Główni Technolodzy Budowy) w tym służby TT i poszczególnych Pracowni Biura Projektowego. Na produkcji temat zdecydowanie podjęli pracownicy służb materiałowych, bo nie mieli innego wyboru... to co było stare zarzucono z dnia na dzień, przychodziły tylko wydruki...

W 1977 roku stocznia kupiła od Elwro Wrocław komputer „ODRA 1305”. Po jego zainstalowaniu na parterze budynku dyrekcji zaczęto się „rozglądać” za kompetentnymi pracownikami, którzy by mogli opanować sztukę programowania komputerów takich, jak wspomniana „ODRA”.

Wówczas, gdy Stocznia nie miała jeszcze tej ODRY, to systemy materiałowe i płacowe załatwiano się w Stoczni w systemie dziurkowanych specjalnych Kart, z którymi umyślni pracownicy jeździli do ZETO Gdynia i tam odbywało się komputerowe przetwarzanie danych, zaś uzyskiwane wydruki stanowiły materiał do dalszych prac w Stoczni. Zakup tej „Odry” spowodował zmianę perspektyw co do uproszczenia dotąd obowiązujących zasad. Wówczas okazało się, że stocznia w Biurze Informatyki zatrudnia mgr matematyki, absolwenta Uniwersytetu w Poznaniu. p. mgr Kazimierza Bobera, który gotów jest zmierzyć się z tematyką oprogramowania i znacznie

zwiększyć zdolności tej ODRY do zaspokojenia rosnących oczekiwań stoczni, związanych z wykorzystaniem ETO (Elektronicznej Techniki Obliczeniowej)

Gdy po pewnym czasie opanowano sztukę oprogramowania, karty dotąd stosowane okazały się być zbyt cenne, gdyż prace obliczeniowe na „ODRZE” były zapisywane już na taśmach magnetycznych. Oprogramowanie komputera „Odry” w pierwszej kolejności obejmowało gospodarkę materiałową, wraz z narzuconym centralnie Indeksami materiałowymi (indeks materiałowy nadawał każdemu materiałowi jaki funkcjonował na rynku, unikalny numer identyfikacyjny przypisany do każdego rodzaju materiału czy wyrobu, jaki pojawiał się w stoczni). Dalej za pomocą odpowiednio zmodyfikowanego oprogramowania na „ODRZE” obrabiane były płace pracowników Stoczni i komponenty majątku stałego i ruchomego Stoczni.

W tym momencie, a jest prawie połowa roku 1985 pojawiły się „zręby” systemu uporządkowania i wyznaczania terminów dostaw materiałowych wg koncepcji zaproponowanej przez Zespół Gł. Technologów Budowy. Dyr. Maciejewski polecił natychmiast dopracować oprogramowanie dla „ODRY” by ten komputer zaprzęcał do wyznaczania terminów dostaw materiałów, przy czym podstawowym nośnikiem danych materiałowych jest numer rysunku konstrukcyjnego wyposażenia, a wraz z nim całe Wydziałowe Zadanie Rzeczowe zawierające zakodowany Wydział pobierający materiał, jego całościowy przebieg technologiczny po stoczni, a także terminy zdarzeń wraz z miejscem przeznaczenia tego materiału (to znaczy miejscem montażu – odpowiednio: sekcja kadłubowa, blok sekcja kadłubowa, blok kadłubowy, moduł kadłubowy, kadłub montowany w doku i na wodzie).

Programiści stoczniowi po głębokiej analizie doszli do konkluzji, iż jest lepszy system komputerowy do tak postawionego zadania niż „ODRA”. System ten nazywa się SAP i jest niezwykle wszechstronny, bardzo elastyczny i stosunkowo łatwy do oprogramowania – pod warunkiem posiadania określonej wiedzy matematycznej i rozumienia zasad funkcjonowania tego systemu.



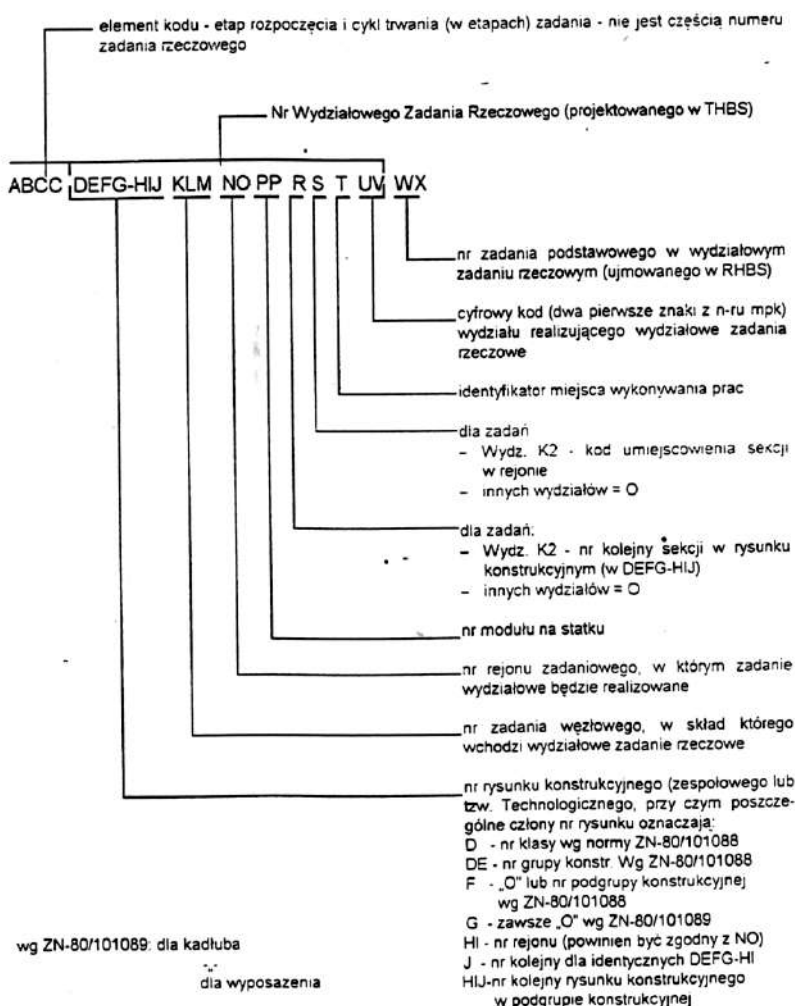
Fotografia przedstawia napędy dysków taśmowych komputera III – ciej generacji „ODRA 1305”

Zatem na wniosek programistów zakupiono ten system i rozpoczęło się wdrażanie przebiegu materiałów w Stoczni. Po pewnym czasie, po wielu konsultacjach i wyjaśnieniach czym jest w istocie to Wydz. Zadanie Rzeczowe programiści „załapali” wiatr w żagle i zademonstrowali możliwości tego programu, były one dla nas oszałamiające. Każda pozycja tego zadania była nośnikiem zdarzeń, wg których można było wydrukować dowolny materiał umieszczony w tabeli materiałowej przez konstruktora. Np. wg Wydziału pobierającego, lub też dla sekcji – dla każdego uczestnika prac, lub też dla rejonu na statku znajdującym się w doku. Można było wydrukować całość materiału potrzebnego na statek w każdym dniu! Jednym słowem „SZAŁ CIAŁ” Był to pierwszy, na pewno w polskich stoczniach system zarządzania materiałami w tak wielkiej firmie jaką była Stocznia. Dla nas p. Kazimierz Bober i jego współpracownicy byli zdumiewająco skuteczni i niesamowicie mobilni. Mogliśmy potwierdzić, że **matematyka jest naprawdę królową nauk.**



Fotka przedstawia mini komputer ZX „SPEC-TRUM”. W pudełku widać zasilacz. Oprócz tego, do kompletu wchodził napęd na mini kasetki magnetofonowe do zapisywania efektów pracy. Jako ekrany pokazujące co operator tworzy zastosowano monitory „Neptun” (zielona barwa napisów). 50 szt. Takich zestawów z ominięciem zakazu sprzedaży do krajów RWPG – COCOM na polecenie dyr. Zb. Maciejewskiego Stocznia zakupiła poprzez jednego z armatorów z Zachodu! (patrz tekst).

1.5.1. Kod wydziałowego zadania rzeczowego (ujednolicone W.Z.Rz. - dla kadłuba i wyposażenia)



Kod Wydziałowego zadania Rzeczowego

Powyżej, na schemacie przedstawiam Kod Wydziałowego Zadania Rzeczowego. Już po ulepszeniu, w którym objęto również całą problematykę kadłubową! Wprowadzenie tego systemu spowodowało prawdziwą rewolucję w technicznym przygotowaniu produkcji (tpp) materiałowym przygotowaniu produkcji (mzp), i planowaniu całości zadań do wykonania w obszarze całej produkcji. Z tak stworzonego zadania można było wydrukować terminy opracowania rysunków Projektu Roboczego zarówno kadłuba jak i wyposażenia. Można było drukować Zadania dla reali-

zacji prac w każdym rejonie poczynając od sekcji a, kończąc na statku na wodzie, gdy przestrzenie w kadłubie zostały ostatecznie zdeterminowane (zamknięte)

Wspomnę o jeszcze jednym znaczącym fakcie (znanym mi osobiście – bo w nim uczestniczyłem – dopisek EP) związanym z początkami komputeryzacji Stoczni. W tamtym okresie w USA i W. Brytanii zaczęły pojawiać się małe komputery osobiste typu Amiga i ZX SPECTRUM. Dyrektor Maciejewski „zasięgnął” języka u armatorów, czy takie komputery można kupić dla Stoczni. Otóż nie, nie można, co wynikało z faktu, iż te wyroby są objęte embargiem „COCOM” – co dla zorientowanych oznaczało, brak możliwości przekraczania tych produktów żelaznej kurtyny dzielącej świat zachodni – zgniły do cna kapitalizm, od radosnych krajów socjalistycznych, miłujących pokój na czele ze ZSRR.

Dyrektor Maciejewski zastosował pewien fortel pozwalający ominąć wydawałoby się to, co było niemożliwe do zrealizowania. Wybrał mianowicie armatora b. zadowolonego ze statków odbieranych ze Stoczni i namówił go, aby dla następnego statku zakupić 50 szt. Komputerów ZX SPECTRUM, wraz rejestratorami, które zapisywały tworzone oprogramowanie na małych kasetkach, gdzie nośnikiem zapisu była odpowiednio spreparowana zwykła taśma magnetofonowa (jak w popularnym wtedy kaseciaku); przedmiotem zakupu było również chyba 10 drukareczek, które mogły drukować wyniki prac na papierze formatu A4. Armator po pewnych wahaniach zgodził się, tym bardziej, iż stocznia zaproponowała mu, iż do księgi Inwentarzowej (w której zapisane jest pełne wyposażenie statku – garnki, pościel, sztućce itp.) formalnie wpisze te komputery jako osobiste wyposażenie załogi statku. W ten prosty sposób formalnie wszystko będzie w porządku..., bo ewentualnym władzom, zawsze można wytłumaczyć, iż statek bezpośrednio po przejęciu go przez armatora płynie po ładunek nie zawijając do portu, w którym siedzibę ma armator i mieszczą się jego magazyny....

Biuro projektowe, twórca Księgi Inwentarzowej dopisało te trzy pozycje (ZX SPECTRUM, Napędy dyskiety i drukarki) do inwentarza statku i w ten sposób te komputery (załadowane do wielkiego kontenera wiozącego całe ruchome wyposażenie statku) przekroczyły granicę. W urzędzie celnym w Gdyni w czasie odprawy celnej kompetentny pracownik Biura Zaopatrzenia pokazał odpowiednio pozycję w Inwentarzu i w ten sposób komputery przekroczyły granicę i znalazły się w Stoczni w magazynie inwentarzowym. Tuż przed odbiorem statku armator pokwitował całość wyposażenia ruchomego na statek. Ochmistrz armatora był uprzedzony, co nie będzie dostarczone na statek i pozostanie w Stoczni jako wyposażenie następnego statku. Oczywiście na następnym statku był inny ochmistrz a w Księdze Inwentarzowej na następnym statku z serii nie było wpisanych komputerów...

Następny krokiem dyr. Maciejewskiego było polecenie, by wybrać 50 komórek organizacyjnych w Stoczni, których pracownicy prędzej czy później będą musieli opanować sztukę posługiwaniem się takim sprzętem. Tak się złożyło, że i ja znalazłem się w tej grupie... Pewnego dnia zebrano wytypowane osoby do wcześniej przygotowanego pomieszczenia, w którym było ustawionych 50 stolików, a na nich stało 50 komputerów ZX SPECTRUM. Najpierw odbyło się parogodzinne szkolenie z zakresu obsługi, potem zaś poinformowano nas, że komputery są nam przydzielone i mamy uczyć się na nich pracować, przynajmniej przez 1 miesiąc a potem przekazać je następnemu z listy ... Największe zdumienie wywarło na nas to, że mamy prawo zabierać te komputerki do domu. Zakładowa Straż Przemysłowa pilnująca dobytku Stoczni została zaznajomiona z wyglądem tych komputerków i zatem nikt nie będzie miał kłopotów podczas wrywkowej kontroli jaką zazwyczaj mogą przeprowadzić pracownicy straży na bramie podczas opuszczania pracy.... Zaobserwowałem, że najszybciej to programowanie opanował pracownik Szefostwa Kontroli Jakości mgr inż. Marek Rułka, który już po niespełna miesiącu przyniósł na odprawę u Dyrektora Produkcji wydrukowane punkty tzw. TOTO – LOTKA (Numery punktów odbiorowych prac zdaw-

czych realizowanych podczas prób na uwięzi i w morzu.). Pan Dyrektor Maciejewski mógł święcić tryumf ze swojego pomysłu!

Te znaczące zainteresowanie komputerami przez Dyr. Naczelnego poskutkowało tym, iż gdy tylko nadarzyła się okazja do zakupu komputerów wyższej klasy, lepiej oprogramowanych, to kupiono ich 3 sztuki. Pierwszy Apple III „zawędrował” do gabinetu Dyrektora Naczelnego, zaś pozostałe dwa (Apple II) przydzielono; jeden do Biura Planowania Centralnego, którym „dowodził” dr inż. Jan Cwynar; drugi do Głównego Technologa Stoczni, który natychmiast wykorzystał go do zbudowania systemowej bazy danych związanych z gospodarowaniem pracochłonnością okrętową.

Informatyka w Stoczni im. „Komuny Paryskiej” i w Stoczni Gdynia S.A.

Na przełomie lat 50-tych i 60-tych ubiegłego wieku Stocznia im. „Komuny Paryskiej” stocznia zakupiła system maszyn licząco-analitycznych „ARITMA” produkcji czechosłowackiej. System ten składał się z ponad 30 dziurkarek i sprawdzarek, z 3-ch sorterów, mnożarki, kolatora i 2-ch tabulatorów. Eksploatacją ww. systemu zajmowała się komórka organizacyjna stoczni zwana Stacją Maszyn Liczących „ARITMA”.

Zadaniem tego systemu było:

- przenoszenie informacji z kart pracy i kwitów magazynowych na karty perforowane;
- rozliczanie płac pracowników stoczni do tzw. „brutta”. Rozliczaniem do „netta” zajmował się dział zwany „Rachubą”;
- rozliczanie gospodarki magazynowej;

Kierownikiem stacji, do przełomu lat 60-tych i 70-tych był mgr Kazimierz Kamelski.

W 1968 roku Stacja Maszyn Licząco-Analitycznych jako Dział Przetwarzania Informatyki w ramach Wydziału Gospodarki Narzędziowej (TG) zostaje wydzielona z TG i przemianowana na: Zakładowy Ośrodek Przetwarzania Informacji (ZOPI) i podniesiona do rangi Szefostwa. Szefem ZOPI mianowany zostaje mgr Jerzy Sukiennik.

W 1973 roku zakupiono od brytyjskiej firmy „REDIFON” system komputerowego zbierania danych i wstępnego przetwarzania tych danych o nazwie „SEECHECK”, co było znaczącym krokiem naprzód w rozwoju stoczniowej informatyki. Z chwilą uruchomienia systemu „SEECHECK” został zlikwidowany system maszyn licząco-analitycznych.

Dane zbierane w systemie „SEECHECK”, były wstępnie przetwarzane i zapisywane na taśmie magnetycznej. Następnie taśmy te przewożono do ZETO Gdynia. Jako wynik pracy w ZETO stocznia otrzymywała wydruki z zakresu płac pracowników i gospodarki materiałowej.

System „SEECHECK” składał się:

- minikomputera z procesorem „NOVA” 1200;
- pamięci dyskowej 1 MB;
- pamięci operacyjnej 32 MB;
- pamięci taśmowej
- 32 stanowisk monitorowych;

W roku 1977 stocznia zakupiła od firmy „ELWRO” z Wrocławia komputer „ODRA 1305”. Z chwilą uruchomienia „ODRY 1305” zakończona została współpraca z ZETO Gdynia, gdyż całość potrzeb przetwarzania danych obsługiwał od teraz sprzęt komputerowy zainstalowany w stoczni.

W połowie lat 80-tych system „SEECHECK” został zamieniony na system R-2800 brytyjskiej firmy „REDIFUSION” (wcześniej firma ta nazywała się „REDIFON”). System R-2800 był kontynu-

acją systemu „SEECHECK” ze znacznie lepszymi parametrami technicznymi i większymi możliwościami jego systemu operacyjnego.

W tym czasie Biurem Informatyki kierował mgr Władysław Piotrowski.

Programistami wiodącymi w tym czasie byli:

- mgr Kazimierz Bober (k-k Działu Programowania);
- mgr Maria Kuźmin;
- mgr Danuta Chojecka;
- mgr inż. Leszek Ostrzyniewski;
- mgr inż. Krzysztof Chylewski;
- mgr inż. Andrzej Tworke;
- Edward Staniszewski;
- Zbigniew Kuczyński

Częścią hadrwarową (urządzeniami i komponentami całej infrastruktury informatycznej) zarządza w tym Biurze inż. Edward Herman, absolwent warszawskiego Technikum Maszyn Liczących. Po studiach wieczorowych na Wydziale Elektroniki Politechniki Gdańskiej Biurze Informatyki obejmuje funkcję Głównego Specjalisty ds. Eksploatacji Urządzeń Komputerowych. Kolejne stanowisko to: Główny Projektant Eksploatacji i Rozwoju Infrastruktury Informatycznej w stoczni.

Równoległe z pracą w stoczni inż. E. Herman wykłada w Technikum Budowy Okrętów przy Stoczni Im. „Komuny Paryskiej” przedmiot pn. „Automatyka Przemysłowa”, zaś po pracy, naucza w Szkole Policealnej przedmiot pn. „Budowa Urządzeń Komputerowych”.

W 1976 roku nastąpiła zmiana lokalizacji ZOKI. Szefostwo to zostało przeniesione z baru znajdującego się poza stoczną (dziś jest tam Baza Transportowa Zarządu Portu Gdynia). Nowa lokalizacja ZOKI, to budynek G-330 (budynek dyrekcji i Biura Projektowo-Konstrukcyjnego). ZOKI zajmuje parter i I-sze piętro budynku G-330. Na parterze zostaje ustawiona „ODRA” 1305 i po jej uruchomieniu rozpoczyna się w stoczni przygoda z informatyką z prawdziwego zdarzenia.

Zatrudniony w Biurze Informatyki matematyk – mgr Kazimierz Bober (absolwent Uniwersytetu W Poznaniu), mając do dyspozycji taki sprzęt komputerowy dopiero teraz rozwija skrzydła rasowego programisty i wraz z zespołem programistów tworzy oprogramowania pod potrzeby stoczni.

Pod koniec lat 70-tych zmienia się nazwa szefostwa, zamiast ZOKI powstaje Biuro Informatyki o symbolu „TI”. Szefem biura pozostaje mgr Władysław Piotrowski.

Konfiguracja „ODRY” 1305:

- procesor z czasem mikrooperacji 1,2 ms (milisekundy);
- pamięć operacyjna 128 kilo słów 24 bitowych;
- 6 pamięci dyskowych 8 MB;
- 8 pamięci taśmowych;
- 2 drukarki 1200 wierszy na minutę;
- czytnik kart perforowanych 80-cio kolumnowych
- konsoleta operatorska;

Systemy „R-2800” i „ODRA” 1305 pracowały w stoczni do połowy lat 90-tych.

Należy również wspomnieć o tym, iż Biuro Informatyki nie było jedynym w stoczni ośrodkiem informatycznym.

Drugim ośrodkiem Informatycznym była Pracownia Elektronicznego Wspomagania Prac Projektowo-Konstrukcyjnych w Biurze Projektowo-Konstrukcyjnym. Trzon projektantów systemów stanowili:

- mgr inż. Kazimierz Orzech;
- mgr inż. Zygmunt Piotuch;
- mgr inż. Henryk Podlaski;
- mgr inż. Lesław Czuchnowski

W końcu lat 70-tych pracownia została wyposażona w automatycznego kreślarza sterowanego minikomputerem firmy „KONSBERG”. Wymiary stołu kreślarskiego to ok. 5,0 metra długości i ok. 2,5 metra wysokości.

System był wyposażony w drukarkę wierszową, pamięć taśmową i czytnik taśmy perforowanej.

W latach 90-tych pracownia została wyposażona w dwa dużej mocy serwery amerykańskiej firmy „COMPAQ”

Druga połowa lat 90-tych to również zakup i wdrożenie zintegrowanego systemu informacyjnego SAP, system ten obsługiwał takie obszary jak:

- płaćce i zagadnienia z płaćcami związane;
- gospodarkę materiałowo – magazynową (w tym związaną z technicznym przygotowaniem i zabezpieczaniem produkcji z wykorzystaniem kodu Wydziałowego Zadania – jako nośnika danych, wiążących każdą pozycję materiałową z rysunku Projektu Roboczego z wydziałem pobierającym materiał, prefabrykującym materiał i montującym tenże sam materiał odpowiednio w sekcjach na wydz. K-2, w blokach i Modułach Kadłubowych na placach montażu, w dokach i/lub na statku na wodzie. Przy czym system pozwalał na sporządzanie wydruków materiałowych na te komponenty kadłuba dla każdego produkcyjnego);
- gospodarkę kadrową;
- inwentaryzację środków trwałych;
- Elektroniczny system przepustkowy, dla wszystkich pracowników stoczni;

W końcu lat 90-tych do sieci komputerowych podłączonych było blisko 1000 komputerów PC i około 400 drukarek sieciowych, w tym część drukujących w formacie A3 w kolorze.

W ostatniej dekadzie XX wieku Biurem Informatyki zarządzali:

- mgr inż. Andrzej Chabierski;
- mgr inż. Tadeusz Doerfler;
- mgr Barbara Szymańska
- mgr Danuta Maksymik;

Trzecim ośrodkiem po za Biurem Informatyki był Wydział PKT, w którym pracowali:

- mgr inż. Mariusz Szauch;
- mgr inż. Andrzej Gacek

Przy współpracy z ZIPO (Zakład Informacji Przemysłu okrętowego) w Gdańsku, tworzone były programy do sterowania urządzeniami do automatycznego cięcia (palenie za pomocą palników acetylenowo tlenowych, później zaś plazmą) blach kadłubowych.

Biuro Projektowo – Konstrukcyjne Stoczni

Generalnie można uznać niezwykle wręcz zainteresowanie Dyr. Maciejewskiego unowocześnianiem produkcji statków, przy czym rozumiał jak mało kto, że dobrze zaprojektowany, przez kompetentnych projektantów i konstruktorów statek „odpłaci się” na produkcji łatwiejszym wykonaniem. Zatem b. często zapraszał do siebie projektantów, wysłuchując tego, co przeskadzało im w pracy, żądał udokumentowania obliczeń wytrzymałościowych i podpowiadał, iż dobrze obliczone konstrukcje mogą być cieńsze, choćby o 1 mm na grubościach blach, a to skutkuje mniejszym ciężarem konstrukcji kadłuba i niższymi kosztami zakupu stali.

Trzeba tutaj dodać (dop. EP), że istniała zasadnicza rozbieżność między potrzebami stoczni, a hutami polskimi w zakresie wymiarowania grubości każdego arkusza stali. Producent, czyli huta rozliczana była z ciężaru wyprodukowanej stali, zaś stocznie żądały blach stalowych o nominalnej grubości z tolerancjami nawet minusowymi (np. $16^{-0,1}$ do $16^{+0,5}$). Np. zamawiając blachę stalową o grubości 16 mm, blacha ta posiadała grubość od 16,15 mm do nawet 16,25 mm, ale wg katalogu była to grubość 16 mm. Skutkowało to tym, że blachy na kadłub były cięższe, kosztem nośności statku. Wszelkie groźby i prośby nie dawały rezultatu, gdyż huty były rozliczane za ilość w tonach wyprodukowanej stali ... Przyjęcie zaś z katalogu blachy o grubości 15 mm nie spełniało oczekiwań armatorów, jak i obliczeń, które prezentowano Tow. Klasyfikacyjnym. Zatem, konstruktorzy kadłuba zawsze borykali się z takim problemem.

Szefowie Biura TK musieli szukać odpowiednich pracowników w tym teoretyków, dobrze ich opłacić i wymagać od nich znaczących wyników pracy. W ten sposób w

Pracowni Obliczeń Teoretycznych pracowali pasjonaci tej pracy i nie zawaham się stwierdzić, że byli oni wybitnymi specjalistami w swoich dziedzinach, uznani nie tylko w kraju, ale również w międzynarodowym środowisku obliczeniowców w Europie i na świecie. Nie sposób ich nie wymienić:

- mgr inż. Stefan Pisarski wiodąca postać w zakresie obliczeń teoretycznych kadłuba;
- mgr inż. Józef Sadek wybitny obliczeniowiec w zakresie teorii okrętu;
- mgr inż. Ryszard Miękkicki wybitny obliczeniowiec i późniejszy K-k tej Pracowni;
- mgr inż. Janusz **Niebieszkański** filar pracowni, wsławił się tym, iż obliczał stateczność i niezatapialność bardzo trudnych statków z serii 8168 i te obliczenia przedkładał w Centrali DET NORSKE VERITAS w Oslo uzyskując akceptację metodologii obliczeń teoretycznych, stając się najbardziej znanym obliczeniowcem w polskim okrętownictwie, a po paru latach i po za granicami kraju;
- mgr inż. Zdzisław **Kaczmarek wybitny** obliczeniowiec, specjalista od obliczeń wytrzymałościowych kontenerowców projektowanych w Stoczni, bliski współpracownik Wojciecha Żychskiego wybitnego projektanta statków;
- mgr inż. Kazimierz **Łapiński** wybitny obliczeniowiec, który z niezwykłą łatwością umiał z teorii przejść do praktyki projektowej. W krótkim czasie awansował na stanowisko generalnego/głównego projektanta kontenerowców z serii 8125 i 8138 z których jeden uzyskał tytuł ‘SIGNIFICANT SHIP 1998’

Z Pracowni kadłubowej:

- mgr inż. Wiesław **Żbikowski** – znakomity obliczeniowiec kadłubowy, specjalizujący się w analizowaniu naprężeń i odkształceń konstrukcji kadłuba metodą elementów skończonych (MES), na projekcie samochodowców uznawany przez DNV za autorytet w tej dziedzinie wiedzy. Jego wiedza i doświadczenie wykorzystane zostały w pracach anali-

tycznych przy budowie pomnika Ofiar Grudnia '70 (patrz <https://docplayer.pl/108529315-Studia-i-materialy-muzeum-miasta-gdyni-seria-i-zrodla-i-materialy-3.html>) punkty 56 i 57

- mgr inż. Mieczysław **Światowiak** – doskonały projektant konstrukcji kadłubów statków różnych typów, współpracujący praktycznie ze wszystkimi generalnymi projektantami naszej Stoczni
- mgr inż. Roman **Jurkiewicz** – jego zasługą było niemal bezbłędne wdrożenie zasad elastycznej konstrukcji kadłuba (flexible design) w dokumentacji kadłubowej samochodowców serii 8168
- mgr inż. Witold **Szydłowski** – doskonały specjalista kadłubowy w tematach związanych z kontenerowcami blisko współpracujący z pp. Żychskim i Rylkem
- mgr inż. Andrzej **Kozicki** – doskonały konstruktor kadłubów okrętowych, o wysokim stopniu godności osobistej i czuły na krzywdy ludzkie. Nic więc dziwnego, że stanął na czele stocznioowego Komitetu Strajkowego. Był Dyrektorem pionu Zaopatrzenia, ale praca ta nie dawała mu satysfakcji, więc wrócił do tego co lubił najbardziej, czyli do projektowania kadłubów. Znowu osiągał sukcesy. Dalej się rozwijał i awansował na stanowisko Generalnego Projektanta statków. Statek jego projektu (Ro-Lo) otrzymał bardzo ceniony wśród okrętowców tytuł SIGNIFICANT Ship 2002.
- mgr inż. Józef **Parzysz** doskonały konstruktor kadłubowy, specjalizujący się w szczególnie trudnych węzłach kadłubowych.

Z Pracowni Elektrycznej i Automatyki:

- mgr inż. Ireneusz **Dunst** – doskonały fachowiec o wielkim, niekwestionowanym autorytecie w zakresie elektrotechniki okrętowej. Ulubiony inżynier elektryk – współpracownik p. Jerzego Straszyskiego.
- mgr inż. Witold **Grabowicz** – specjalista współpracujący z generalnymi projektantami przy ustalaniu podstawowych założeń projektowych statkowych elektrowni i to niezależnie od stosowanych napędów (Silniki agregatowe spalinowe, agregaty napędzane turbinami parowymi, czy też prądnice wałowe sprzęgnięte z silnikami napędu głównego).
- mgr inż. Sławomir **Mierzwa** – doskonały inżynier praktyk. Bardzo skutecznie prowadził nadzór elektryczny na pierwszych samochodowcach zarówno na etapie zatwierdzania dokumentacji elektrycznej jak również w czasie budowy statku.
- mgr inż. Leszek **Janicki** – doskonały specjalista z obszaru radiokomunikacji i nawigacji statkowej. Sprzęt radio-nawigacyjny jaki proponował armatorom, budził szacunek u armatorów, ze względu na doskonałą znajomość wszystkich nowości, które pojawiały się na świecie. Tą wiedzą zawsze wyprzedzał armatorów i podpowiadał im co jest jeszcze lepsze i dokładniejsze od tego, co zamierzali zakupić w ramach swoich dostaw na statek.
- mgr inż. Jacek **Mierzejewski** – doświadczony projektant automatyki, monitoringu i zdalnego sterownia o bardzo szerokiej wiedzy praktycznej. Niekwestionowany autorytet w swojej branży.
- mgr inż. Witold **Grabowicz** doświadczony projektant o wielkiej wiedzy w swojej specjalności;
- mgr inż. Zenon **Kamecki** wybitny projektant systemów elektrycznych;
- mgr inż. W. **Dziaduszek** wyjątkowo zdolny konstruktor wyposażenia elektrycznego;
- mgr inż. Joachim **Plichta** wybitny projektant systemów radio-nawigacyjnych'

Z Pracowni Wyposażenia Okrętowego:

- mgr inż. Hieronim **Gajowy** – wzorcowy kierownik pracowni, doskonały organizator pracy, perfekcyjnie zarządzał planowaniem i realizacją prac projektowych w podległej pracowni.

Doskonale rozumiał potrzeby tych, którzy oczekiwali na jego dokumentację. Przyjęte i zatwierdzone terminy wydawania dokumentacji Proj. Roboczego realizował skutecznie.

- mgr inż. Szczepan **Kutnik** – specjalista projektant wyposażenia Ro-Ro na samochodowcach, prowadził nadzór projektowy w czasie prefabrykacji, montażu i uruchamiania ramp i pokładów unoszonych. Człowiek niepospolicie spokojny i zrównoważony, umiał doskonale przekazać niuanse tych skomplikowanych urządzeń, zyskując sobie sławę „Dobrego Ducha” urządzeń Ro – Ro.
- mgr inż. Andrzej **Nalewajski** – specjalista wyposażenia pokładowego dla wszystkich typów statków. Znany i ceniony na wydziałach produkcyjnych inżynier, z wielką łatwością umiał przekazać niuanse potrzebne do poprawnego montażu nowoczesnych urządzeń pokładowych zastosowanych przez niego na statkach.
- Dr inż. Jan **Netzel** – inżynier architekt, konsultant generalnych projektantów w sprawach statkowego wyposażenia nadbudówek i ich aranżacji. Zaprojektowane przez niego kabiny jak i pomieszczenia ogólne załogi cieszyły się wielkim uznaniem za wysmakowane detale i doskonale dobrane materiały do tej aranżacji. Przez ręce p. architekta przechodził każdy detal tego wyposażenia, nawet rośliny umieszczane w pomieszczeniach ogólnych załogi. Wchodząc do tych pomieszczeń załoga armatora była zachwycona doborem materiałów i wystrojem wnętrza, było ona eleganckie, wysmakowane i ciepłe w odbiorze. P. Jan Netzel był aktywny w pomorskim środowisku architektów. Jego osobistym dorobkiem architektonicznym jest współdziałanie w zaprojektowaniu krzyża – pomnika, poświęconemu upamiętnieniu Ofiar Grudnia 1970 w Gdyni. Pomnik jest usytuowany na skwerku, obok budynku Urzędu Miasta Gdynia. Wykaz jego osiągnięć poza stoczniowych jest iście imponujący.
- mgr inż. Andrzej **Kulikowski** – doświadczony specjalista z dziedziny wentylacji i klimatyzacji. Jego pasją inżynierską był taki dobór napędów urządzeń wentylacji i klimatyzacji, by po za delikatnym, ledwo słyszalnym szumem odpowiednio „obrobionego” powietrza nie było słychać urządzeń;
- mgr inż. Zbigniew **Samborski** wybitny projektant urządzeń specjalnych i dźwigowych’
- mgr inż. Ryszard **Motowidło** wybitny projektant urządzeń dźwigowych i specjalnych;
- mgr inż. Krzysztof **Dendor** wybitny projektant – członek zespołu projektantów wyposażenia pokładowego, a w tym hydrauliki siłowej;

Z Pracowni Siłowni Okrętowych:

- mgr inż. Andrzej **Zielazek** – wybitny inżynier projektant, przy tym bardzo przyjacielski, skromny, powszechnie lubiany specjalista w dziedzinie okrętowych instalacji rurowych. Swoją ogromną wiedzą i skromnością zyskał sobie uznanie szczególnie na wydziałach produkcyjnych w Stoczni. Specjalizował się w budowie zbiornikowców, statków typu OBO, czyli statków typu: ropo-rudo-masowce, produktowcach i chemikaliowcach. Autor cennego w świecie okrętowym systemu pompowego na statku 8088, charakteryzującym się tym, iż każdy z 11 zbiorników ładunkowych i resztkowych, na tym tankowcu, posiadał odrębną pompę napędzaną hydraulicznie.

Taka „filozofia” związana z odrębnym systemem pompowym każdego zbiornika spowodowała to, iż tankowiec zyskał na uniwersalności, gdyż w każdym zbiorniku mógł przewozić odmienny rodzaj ładunku, przez co wzrosła możliwość przewożenia najróżniejszych ładunków płynnych w jednym rejsie, a to spowodowało uatrakcyjnienie możliwości przewożonych ładunków.

W latach 90 – tych ub. wieku uczestniczył w delegacjach Polskiego rejestru Statków na sesjach IMO w Londynie w ramach prac podkomisji BLG (dotyczącej transportu masowych ładunków płynnych i gazowych). Bliski współpracownik Aleksandra Kaczmarek, Michała Ceniana i Antoniego Rylke.

W latach 2007 – 2011 Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej Stoczni Gdynia

- mgr inż. Grzegorz **Brejwo** – klasyczny „siłowniarz”, wdrażał ideę modułów wyposażenia siłownianego, analizował i wyjaśnił wiele problemów technicznych niemożliwych do rozwiązania, zawsze znajdował rozwiązanie nawet najtrudniejszych zagadnień. Szanowany za swój stosunek do pracy i kolegów z dowolnego obszaru Stoczni.
- mgr inż. Witold **Kerth** – specjalista z obszaru chłodnictwa, o wieloletnim doświadczeniu, szanowany autorytet wśród branżowych dostawców i kooperantów. Mówiło się o nim „człowiek chłodu”, lecz o gorącym sercu do pracy. Zawsze cichy, skromny zadziwił głęboką znajomością zagadnień chłodniczych. Projektowane przez niego urządzenia chłodnicze np. do chłodni prowiantowych spełniały zadane temperatury, a przecież w każdej komorze chłodniczej musiała być inna temperatura, by żywność tam umieszczona składowana była we właściwy sposób, a to zapewniało właściwie zaprojektowane urządzenia chłodnicze i dobrane urządzenia kontrolno-sterujące automatyką chłodni prowiantowej. Janusz **Dojas** – wieloletni kierownik sekcji nadzoru wyposażenia siłowni i systemów okrętowych, człowiek rzeczowy, umiejący wysłuchać pytających i próbujących uzyskać wyjaśnienia do tego, co odbiega od zadanych parametrów pracy. Mający przebogate doświadczenie praktyczne, umiał na statku poprawić to, czego nie dostrzegł w czasie projektowania konstruktor i niezwłocznie na jego wniosek uzupełniano i poprawiano (doskonalono) projekt, by dokumentacja na następnym statku była perfekcyjna. Jego doskonała znajomość zagadnień siłowni i systemów tam zamontowanych zjednała mu olbrzymi szacunek na produkcji.
- mgr inż. Stanisław **Kralewski** – ekspert zagadnień projektowych w zakresie głównych i pomocniczych układów napędowych (silniki główne, linie wałów, śruby napędowe, stery strumieniowe). Bliski współpracownik Generalnych i Głównych projektantów uznany przez nich za inżyniera perfekcjonistę w swojej dziedzinie.
- mgr inż. Leon **Wiśniewski** wybitny projektant siłowni okrętowych. To spod jego ręki „wychodziły” urządzenia, logicznie ustawione w siłowni, by przebiegi rur i kabli były możliwie najkrótsze;
- mgr inż. Andrzej **Kaliszewski** wybitny projektant siłowni okrętowych

Przypomnę tylko, iż w Biurze Projektowym było b. dużo projektantów o niezwykłych umiejętnościach, ale wymieniam tu „kwiat” tego biura. Musimy pamiętać, że bez projektantów żadna stocznia na świecie nie zbuduje statków. Stąd uważam, że chociaż w części trzeba oddać uznanie dla ich trudnej, pełnej wyrzeczeń pracy. Parafrazując, mogę powiedzieć (trzymając się terminologii łąki), iż nawet największa łąka nie będzie piękna, jeśli na niej nie rosną cudowne, wspaniałe, piękne kwiaty!

Tymi wybitnymi projektantami (i nie tylko nimi) kierowali Ci najważniejsi; Oto ONI:

Generalni/Główni Projektanci/Konstruktorzy i statki, które projektowali i których budowę nadzorowali.

1.	mgr inż. Babiński Jan	B-484; B-521; B-526; B-557
2.	mgr inż. Braślawski Edward	B-536, B-564
3.	mgr inż. Cegła Jerzy	8055,
4.	mgr inż. Cenian Michał	B-41; B-57, B-70; B-458; B-524; B-525; B-555; B-960
5.	mgr inż. Czajkowski Mieczysław	B-20; B-23; B-427; B-513
6.	mgr inż. Czerski Krzysztof	8245
7.	mgr inż. Dąbrowa Andrzej	B-44; B-72; B-525; B-536
8.	mgr inż. Dudziuk Elżbieta	8111; 8113
9.	mgr inż. Filipp Piotr	B-525; B-527; B-535; B-541; B562; 8228
10.	mgr inż. Grajewski Roman	B-458

11.	mgr inż. Harańczyk Anna	8229; 8230; 8200; 8276
12.	mgr inż. Hyży Kazimierz	B-89; B-354, B-402; B-425
13.	mgr inż. Igielski Jerzy	B-429; B-521; B-526; B-550; B-551
14.	mgr inż. Iskra Zdzisław	B-413; B-420; B-421; B-425; B-427; B-535, B-551
15.	mgr inż. Jaskótkowski Zygmunt	B-513;
16.	mgr inż. Jastrzębski Tadeusz	B-521; B-523
17.	mgr inż. Kaczmarski Aleksander	B-42; B-47; B-471, B-515; B-521; B-523
18.	mgr inż. Kaczmarski Cezary	8148, 8168, 8189, 8226
19.	mgr inż. Kozicki Andrzej	8222
20.	mgr inż. Kozłowski Jan	B-20, B-27; B-28
21.	mgr inż. Kryk Zbigniew	B-23; B-29; B-89; B-402; B-411; B-416; B-417; B-418; B-423
22.	mgr inż. Lorek Edward	B-20; B-458, B-470, B-476; B-494, B-550
23.	mgr inż. Łapiński Kazimierz	8125; 8130; 8238
24.	mgr inż. Marzec Grzegorz	8184; 8234
25.	mgr inż. Milewicz Lech	B-87; B-340
26.	mgr inż. Pasturczak Waldemar	8184
27.	mgr inż. Pisarski Stefan	B-673
28.	mgr inż. Plewa Jerzy	B-29; B-521, B-673
29.	mgr inż. Postek Janusz	8168; 8213, 8245
30.	mgr inż. Radomski Stanisław	B-61 (HOLOWNIK); B-74
31.	mgr inż. Rylke Antoni	B-361; B-551; B-555; B-557; 8088; 8109; 8226; 8183; 8185; 8189
32.	mgr inż. Sankowski Zbigniew	B-361; B-470, B-521
33.	mgr inż. Slenzak Jerzy	B-28; B-413; B-420; B-421; B-425; B-427; B-476
34.	mgr inż. Smoliński Błażej	B-14; B-18; B-53; B-89; B-416; B-417; B-418; B-488, B-533
35.	mgr inż. Sochaczewski Jan	B-20; B-515; B-518; B-523; B-524; B-525; B-533
36.	mgr inż. Stankiewicz Andrzej	8130
37.	mgr inż. Straszyński Jerzy	B-14; B-20; B-27; B-28, B-411; B-416, B-421, B-423; B-429; B-518; B-538; B-551; B-675
38.	mgr inż. Strzebrakowski Stefan	8184; 8228
39.	mgr inż. Szwoch Wojciech	b-960, B-961
40.	mgr inż. Śliwiński Zygmunt	B-57; B-61, B-72; B-74; B-470, B-471
41.	mgr inż. Świszczewski Mirosław	B-527, B-557
42.	mgr inż. Twardowski Stanisław	B-476; B-541
43.	mgr inż. Tyc Antoni	B-470,
44.	mgr inż. Wiatr Bronisław	B-41; B-487, B-513, B-523; B-961; 8088
45.	mgr inż. Wyleżał Leszek	B-354
46.	mgr inż. Żychski Wojciech	B-484; B-487, B-488, B-494, 8111; 8113; 8125; 8130; 8234; 8138; 8184; 8213, 8229; 8230; 8245; 8168; 8200

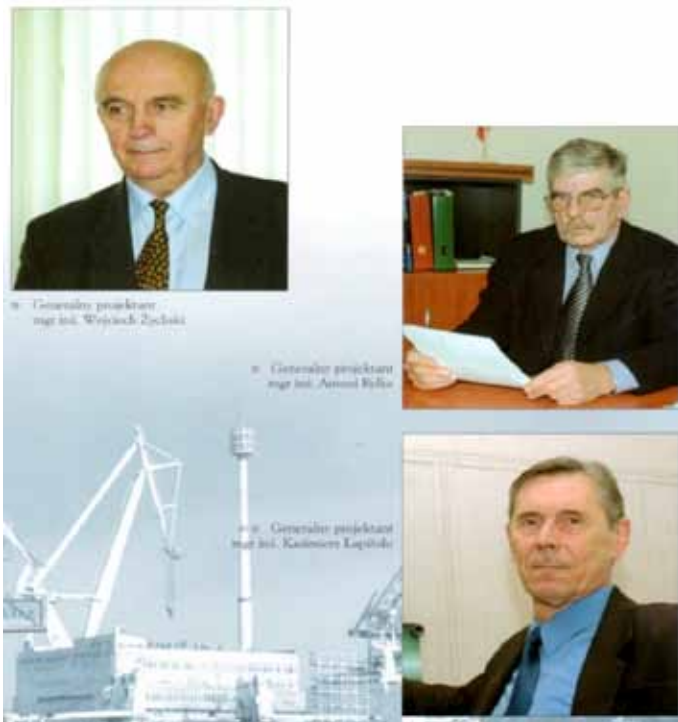
W latach 1957 do 1970 roku stocznia w Gdyni sporadycznie budowała statki, które były projektowane przez COKB (Centralny Ośrodek Konstrukcji Okrętowych w Gdańsku). Statki te były projektami następujących Gł. Projektantów:

- mgr inż. Grel Władysław: B-41;
- mgr inż. Krzeмиński Sylwester: B-50, N-51, B-53 i B-511;
- mgr inż. Oleszko Zenobiusz: B-42, B-44, B-340;
- mgr inż. Pacześniak Jerzy: B-54/IV, B-70, B-72;
- mgr inż. Piltz Włodzimierz: B-26
- mgr inż. Roguski Roman: B-18;

W jednym przypadku stocznia budowała ponton dźwigu pływającego o symbolu budowy: B-87 wg. projektu, którego autorem był mgr inż. Zych Jerzy, pracownik PROREM (Biuro Projektowe Morskich Stoczni Remontowych)

Portrety Generalnych Projektantów Stoczni Gdynia S.A.

(choć nie wszyscy...)



Portrety Głównych Projektantów Stoczni Gdynia S.A.

(też nie wszyscy...)



Szefowie stocznioowego Biura Projektowo – Konstrukcyjnego

1.	Inż. Romuald PERKOWSKI	1952 – 1956
2.	Inż. Zbigniew SZELER	1.12.1956 do 28.02.1961
3.	mgr inż. Andrzej ROBAKIEWICZ	1 03.1961 do 31.12.1965
4.	inż. Zbigniew SZELER – (O/COKB)	1.01.1966 do 31.10.1970
5.	Inż. Piotr SZWABOWICZ	1.11.1970 do 10.02.1976
6.	mgr inż. Stanisław TWARDOWSKI	11.2.1976 do 10.02.1982
7.	Inż. Bronisław JANUSZKIEWICZ	11.02.1982 do 1989
8.	mgr inż. Edward Brastawski	1989 do 1991
9.	mgr inż. Zdzisław Iskra	1991 do 1995
10.	mgr inż. Stanisław Woyciechowski	1995 – 1996
11.	mgr inż. Andrzej Stankiewicz	9.1996 do 14.09.1998
12.	mgr inż. Lech Milewicz	14.09.1998 do 20.05.2000
13.	mgr inż. Andrzej Czech	21.05.2000 do 31.05.2002
14.	mgr inż. Rafał Krocza	1.06.2002 do 31.07.2006
15.	mgr inż. Jarosław Ciślak	1.08.2006 do 29.05.2009

Spośród wybitnych postaci Biura Projektowo – Konstrukcyjnego nie może zabraknąć osoby, która nadała temu Biuru obecny kształt i zreformowała go do stanu perfekcyjnej funkcjonalności. Osoba tą był **inż. Zbigniew Szeler**

P. inż. Zb. Szeler był Szefem Biura Projektowego w latach 1956 do końca lutego 1961 roku. W czasie swojej pracy wielokrotnie spotykał się z rosnącymi zadaniami w zakresie organizacji pracy biura, jak też i różnymi innymi nie uporządkowanymi obszarami, które winny ze sobą harmonijnie współpracować, a nie współpracowały. Niektóre zadania nikt nie chciał realizować, bo nie było stosownych zasad. Zadania więc z konieczności upychano na siłę, bo musiały być wykonywane. W miarę wzrostu zadań biura ilości spraw trudnych do ogarnięcia rosły lawinowo... Wrodzona spostrzegawczość, i rozumienie zasad poprawnej pracy biura, a przede wszystkim rozumienie konieczności uporządkowania organizmu jakim jest biuro projektowe pozwoliło mu na podjęcie się zadania przeanalizowania wszystkich aspektów funkcjonowania w każdym zakresie w jakim biuro może się znaleźć i to zaczynając od:

- Współpracy z armatorami,
- Towarzystwami Klasyfikacyjnymi,
- instytucjami zewnętrznymi
- Politechnikami i Uniwersytetami
- Polskim Komitetem Normalizacji i Miar
- Urzędem Patentowym
- Instytutami Międzynarodowymi – dot. spraw okrętowych
- Agendami rządowymi (w tym MON)
- Urzędami celnymi
- przemysłem hutniczym
- Kończąc zaś zasadami współpracy z poszczególnymi służbami stoczni.

Tak więc trzeba zaznaczyć, iż doświadczenie jakie zdobył p. inż. Szeler w zakresie kierowania Biurem Konstrukcyjnym pozwoliło mu na zdobycie unikalnego, praktycznego doświadczenia w zakresie stworzenia zasad i reguł organizacji pracy Biura.

Zatem władze Stoczni powierzyły mu opracowanie tych zasad.

W pierwszej kolejności p. inż. Zb. Szeler przeanalizował jak merytorycznie rozdzielić proces projektowania i w tym kierunku „poszły” jego prace. W ich wyniku Biuro podzielono na następujące Pracownie:

- Pracownia Normalizacji Planowania i Organizacji – KP; podzielona na:
 - Zespół Normalizacji i Kontroli Dokumentacji KP1;
 - Zespół Kontroli Kosztów Materiałowych KP2;
 - Zespół Planowania, Organizacji i Analiz Ekonomicznych KP3;
 - Zespół obsługi Biura KP4
- Pracownia Obliczeń Teoretycznych KT; podzielona na:
 - Zespół Obliczeń i projektowania Statku KT11;
 - Zespół Obliczeń i projektowania Statku KT12;
 - Zespół Elektronicznych Technik Obliczeniowych KT13
- Pracownia Kadłubowa KK podzielona na:
 - Zespół Zbrojenia Kadłuba KK11;
 - Zespół Konstrukcji Kadłuba KK12;
 - Zespół Konstrukcji Kadłuba KK13
 - Zespół Konstrukcji Kadłuba KK14
- Pracownia Wyposażenia KW podzielona na:

- Zespół Architektury i Wyposażenia Wnętrz KW11;
- Zespół Wyposażenia Nadbudówki, Izolacji i Szalowania KW12;
- Zespół Klimatyzacji i Wentylacji KW13;
- Zespół Koordynacji i Zbrojenia KW14;
- Zespół Hydrauliki i Wyposażenia Pokładowego KW21;
- Zespół Urządzeń Dźwigowych i Specjalnych KW22;
- Zespół Konstrukcji Urządzeń Pokładowych KW23
- Pracownia Siłowni i Systemów KS podzielona na:
 - Zespół Traserów KS01;
 - Zespół Modelarzy KS02;
 - Zespół Instalacji i Siłowni Okrętowych KS11;
 - Zespół Instalacji Wyposażenia Siłowni KS12;
 - Zespół Instalacji Wyposażenia Siłowni KS13;
 - Zespół Napędów Głównych KS14;
 - Zespół Chłodnictwa i Instalacji Ogólno-Okrętowych KS21;
 - Zespół Instalacji P-poż i Sanitarnych KS22;
 - Zespół Koordynacji Siłowni i Zbrojeń KS23;
 - Zespół nadzoru KS24;
- Pracownia Elektryczna i Automatyki podzielona na:
 - Zespół Wyposażenia Elektrycznego KE11;
 - Zespół Wyposażenia Elektrycznego KE13;
 - Zespół Wyposażenia Elektrycznego KE14;
 - zespół Wyposażenia Radiowego i Nawigacyjnego KE15;
 - Zespół Wyposażenia Automatyki i Mechanizmów KE16;
 - Pracownia Komputerowa KE17;
- Dział Obsługi Technicznej KO podzielony na:
 - Archiwum Techniczne;
 - Rozdzielnia Dokumentacji;
 - Zespół Powielania Dokumentacji
 - Warsztat Podręczny;
 - Podręczny Magazyn Materiałów Eksploatacyjnych i Narzędzi Org-Techn.
 - Mistrz
- Zespół Głównych Projektantów Systemów Informatycznych Biura KX.

Najważniejszym elementem Biura byli Generalni i Główni Projektanci KG. To w ich umysłach rodziły się pomysły i projekty najprzeróżniejszych typów statków, z których b. dużo osiągnęły uznanie w świecie okrętowym i z czego dumna była nie tylko stoczniowa brać, ale też wszyscy Ci, którzy interesowali się okrętownictwem nie tylko polskim, ale i światowym.

Najważniejszym jednak „zwornikiem” w funkcjonowaniu Biura Projektowo – Konstrukcyjnego Stoczni było opracowanie przez p. inż. Zbigniewa Szelera szczegółowych Instrukcji opisujących zasady tworzenia całościowej dokumentacji statku w rozbiciu na poszczególne pracownie i jej zespoły. W Instrukcjach tych bardzo szczegółowo opisano poszczególne kroki postępowania w całym procesie tworzenia każdej dokumentacji, trasy jej przebiegu, zasad współpracy i obiegu każdego dokumentu, sposoby jej zatwierdzania, zakresy kompetencji i odpowiedzialności

poszczególnych komórek organizacyjnych biura. Instrukcje te (było ich bez mała około 20) były napisane językiem prostym, technicznym, jasnym i zrozumiałym. Każdy nowo przyjmowany do Biura pracownik otrzymywał określony zestaw Instrukcji (stosownie do przewidywanego zakresu prac) musiał się z nimi zapoznać i potwierdzić własnym podpisem, iż zapoznał się z zasadami funkcjonowania jego stanowiska pracy w ramach przypisanego zakresu prac.

Zasady zawarte w ww. Instrukcjach dotyczyły:

- Zakresu obowiązków i Zadań przypisanych dla poszczególnych członów Biura Projektowego;
- Wykonywania Dokumentacji jakie tworzyło Biuro;
- Uzgodnień Technicznych do zamówienia urządzeń i wyposażenia dla nowoprojektowanych statków;
- Zasad Archiwizacji Dokumentacji;
- Zasad prowadzenia nadzorów przez pracowników Biura nad budowanymi statkami;
- Zasad obsługi Biura i zaopatrzenia go w materiały niezbędne do funkcjonowania Biura jako całości;
- Zasad sporządzania rozmaitych analiz, sprawozdań itp. potrzebnych dokumentów;

Itp. itd. – nie sposób wymienić całości zagadnień, które uporządkował p. inż. Zbigniew Szeler.

Dzisiaj, z perspektywy lat (szczególnie wtedy, gdy stocznia chciała uzyskać Międzynarodowe Certyfikaty w ramach ISO, by uzyskać potwierdzenie, iż jest firmą porządną i systemowo zarządzaną) widać wyraźnie, iż prace zrealizowane przez p. inż. Zb. Szelera wyprzedzały epokę! Co prawda dotąd jego opracowania nazywane są Instrukcjami. Dzisiaj natomiast, kilkadziesiąt lat po dorobku p. inż. Szelera takie same opracowania (jedynie forma jest inna) nazywane są PROCEDURAMI.

Wracając do zakresu prac Biura Projektowego, należy zaznaczyć, iż na przestrzeni lat wypracowano skuteczną formę informowania Biura Projektowego o zauważonych rozbieżnościach pomiędzy tym, co przedstawiała sobą dokumentacja konstrukcyjna Projektu Roboczego (PR), a stanem faktycznym na statku.

Problem rozwiązano w ten sposób, iż każda pracownia wytypowała ze swego grona ludzi, którzy posiadli dostateczną wiedzę o projektowaniu statków na tyle, iż w razie rozbieżności, na bieżąco podejmowali decyzję na statku doprowadzając tym samym do szybkiego rozstrzygnięcia różnego rodzaju kolizji, jakie w tak skomplikowanym tworze jak statek, są nie do uniknięcia.

Książka Uwag do Konstrukcji „KUK”

Sprawy bardziej złożone wymagające np. koordynacji w projekcie i związku z tym wprowadzanie zmian w dokumentacji PR załatwiano się w wpisem do specjalnej książki Uwag do Konstrukcji, zwanej KUK – iem. KUK był „zakładany” przez Głównego Konstruktora/Projektanta i przekazywany na „ręce” Kierownika Biura Budowy, natychmiast po jego powołaniu.

Od tej pory na placu montażu ustawiano przenośny baraczek (zwany popularnie „budą”), który wyposażony w dwa telefony (jeden numerowy stoczniowej centrali telefonicznej, drugi zaś w zależności od ważności statku podłączony do Głównego Dyspozytora Stoczni, stanowiąc tzw. „gorącą linię” za pomocą, której kierownik biura budowy mógł uzyskać natychmiastowe połączenie do dowolnego dyrektora, szefa i/lub kierownika wydziału. Na ogół z tego telefonu korzystał k-k Biura Budowy. Oczywiście w przypadku awarii lub wypadku w pracy na statku, każdy mógł podnieść słuchawkę i w mgnieniu oka przekazać stosowną informację. System ten działał bez zarzutu wiele, wiele lat.

Wracając do KUK, każdy wpis tam zamieszczony, był spowodowany jakąś kolizją lub błędem, który dało się stwierdzić dopiero bezpośrednio przy montażu elementów wyposażenia na statku. A więc sprawa samego wpisu świadczyła o ZATRZYMANIU PRAC!

Zatem ustalono, iż każdy wpis wymaga odpowiedzi w ciągu 24 godzin, zaś stosowny dokument należy wydać w ciągu następnych 24 godzin. W zasadzie w 99,8 % przypadku udawało się te zmiany wprowadzić do dokumentacji w takim właśnie czasie, a na statku pojawiała się stosowna Karta Zmian do rysunku PR, niosąc za sobą dodatkowy materiał i pracochłonność na wykonanie zmiany. Kłopotem dla pracowni była ilość Kart Zmian. Gdy było ich za dużo, świadczyło to o wielu problemach projektowych i poszczególne pracownie mogły mieć pewne kłopoty.

Duża ilość Kart Zmian na prototypach była oczywista, ale cała sztuka polegała na tym, by zmiany analizować, poprawiać projekt i nanosić zmiany na do dokumentacji na następny statek. Najwięcej problemów przysparzała siłownia każdego statku... Stąd też pod wpływem coraz bardziej złożonych konstrukcji siłowni postanowiono budować model siłowni w skali 1: 10 i na podstawie rysunków modelarze wykonywali w wielkiej precyzji modele tej siłowni.

Modelarnia była umieszczona nad Wydz. W-2 (rurownia) przez co pracownicy tego wydziału mogli przed pójściem na statek obejrzeć rozmieszczenie swoich rur w przestrzeni rzeczywistej siłowni statku, chociaż 10 krotnie pomniejszonej. Potem, gdy okazało się, że na modelu wszystko jest widoczne jak na dłoni (model był podzielony na pół w osi symetrii statku, zatem można go było rozsunąć i „zajrzeć” na poszczególne platformy, (model silnika głównego (SG) też można było przesunąć) to z każdego wydziału przychodzili pracownicy na „rozpoznanie” swojego zakresu prac.

Zastosowanie tego modelowania przyniosło znaczne zredukowanie ilości Kart Zmian. Jednak prawdziwym przełomem było zakupienie za poważne pieniądze w strefie dolarowej systemu komputerowego „TRIBON” pozwalającemu przestrzennie projektować zarówno kadłub statku, jak i jego wyposażenie.

To niesłychanie sprawne narzędzie pozwalało na każdym stanowisku konstruktora „dokładać” to, co sam zaprojektował i jeżeli nie było kolizji, to system komputerowy „przyjmował” to uzupełnienie przestrzeni statku o dodane wyposażenie, Jeżeli zdarzały się kolizje, to komputer to natychmiast sygnalizował! Więc bardzo dużo kolizji dawało się „wyłapać” już podczas projektowania! Tym nie mniej karty zmian się zdarzały i tak, ale już w zdecydowanie mniejszej ilości.

Poniżej przedstawiam jako ciekawostkę jedną stronę z KUK na statek:

Oto zasady, jakimi się kierowano dokonując wpisu do „KUK” – od lewej strony:

(zasady te były sformułowane na jednej stronie formatu A4 i były wklejone na stronie nr 2 w „KUK”)

- wpisywano kolejny wpis. Pierwszy wpis nosił nr 1, kolejny nr 2 itd.;
- data wpisu, czyli dzień, miesiąc rok i dane wpisującego, (nazwisko, stanowisko, telefon do kontaktu);
- Treść wpisu, W treści należało podać czego dotyczy wpis, jaka jest rozbieżność w stosunku do konkretnej pozycji materiałowej z określonego rysunku PR (Projektu Roboczego). Wpis mógł również dotyczyć Instrukcji technologicznej dot. Szefostwa T, lub też braku otworu technologicznego do wstawienia określonego urządzenia na miejsce przeznaczenia.
- Po prawej stronie nadzorujący konstruktor, Gł. Technolog Budowy wpisywał odpowiedź, podając np. numer karty Zmian, nr szkicu naprawy bądź innego uzupełnienia do istniejącej dokumentacji konstrukcyjnej i/lub technologicznej. Odpowiedź musiała zawierać imię, nazwisko, niekiedy stanowisko i nr kontaktowy telefonu. Odpowiedź zawierała podpis.

6.	02.15	Prośba o wykonanie projektu transportowalnika do roboty w stoczniach do utrzymania i rozładunku gniazd kapslowych	10					Obj. TTPH → SMC wykonano w dniu 15.02.2001.
17.	15.02 2001	Prośba wykonać kadłub stow. kadłubowego m/s 1990-002 P3 MP nr 50 nr 8-9. PDP 40000 Mz	W4	Jozef	KS			URZĄDOWO ZMIANA przedsięw. Stefan
18.	15.02 2001	Prośba wykonać kadłub stow. Agry Rys. 1 930-002 P3 M B nr 43-44	W4	Jozef	KS			Dzienna KSE 3103/65
19.	15.02 2001	Prośba wykonać kadłub kłosa por. 600 600 z rysunku 2320-004. Na 2. PB nie ma jeszcze rysunku kadłuba kłosa z uszczelnieniem przyłącza	14-5		TKK			TKK 1100 KZM NA USUNIĘCIE ECKB. WYKONANIE BURTY DO RYS 1720-011 1730-011 WYKONANIE NIT PAWEL TAREK SUTURKI NIEMIEC 1710-011 KARTY ZMIANY: 28/11/01; 20/11/01
D.	15.02 2001	Rys 6840-005 akcja 1. kłosa 13 ma rys 6430-004 brak normowania kadłubów sygnałowych						
		Art 3. Widok W1, W2, nie odpowiadają rys. W4	W4	Jozef	TKK			
		Art 4. Widok W3, W4, W5, W6						
		brak dołączenia do obrotu tych rozdzielnic w czasie eksploatacji.						
		Art 5. Widok W 20 nie uwzględnia pomieszczeń schody i korytarze						
		Art 7. Brak numeracji W 32						
		por 600 W 33 por 600 W 34						
		Art 8. W 18 por 31						

Wracamy do skutków, jakie niósł za sobą skomputeryzowanie tpp (technicznego przygotowania produkcji). Dotąd każdy rysunek proj. roboczego, po jego sporządzeniu ręcznie na kalce, był przenoszony do drugiego budynku, gdzie pracowali technolodzy działu TTT. Z chwilą, kiedy wprowadzono system TRIBON cała dokumentacja (PR) była tworzona na ekranie komputera, było więc jasne, że nie ma czego nosić do technologa...

Zatem postanowiono zintegrować technologów z konstruktorami... Okazało to być się nadzwyczaj pozytywne, gdyż skróciło to obieg dokumentacji. Ale była też i znacznie ważniejsza sprawa. Otóż konstruktor wspólnie z technologiem projektowali rysunek... Do obowiązków technologa należało nanosić przebieg po Stoczni każdej pozycji materiałowej ujętej w tabeli materiałowej każdego rysunku. Tak więc obaj panowie ściśle współpracowali, skutkiem czego utecnologizowanie konstrukcji następowało szybciej niż dotąd. Jakość dokumentacji ulegała znacznej poprawie, ilość błędów ulegała redukcji... Tak zwracały się koszty wprowadzania komputeryzacji na styku konstrukcji i technologii.

Tak opracowany system był prezentowany na specjalnym sympozjum w Wieżycy dla pozostałych Stoczni Polskich. Przedsięwzięcie to było pewnym procesem i nie odbyło się z dnia na dzień. Wszystko musiało dojrzeć do tych decyzji. Niektórzy pracownicy niezbyt chętnie witali swoich nowych kolegów (technologów) w pracowniach, ale gdy okazało się jaką technologowie mają wiedzę o funkcjonowaniu Stoczni i ile mogą tej wiedzy udostępnić konstruktorom, lody bardzo szybko pękły i osiągnięto zrozumienie, że ta decyzja miała głębokie uzasadnienie. Dyrektor Maciejewski mógł być dumny ze swojej otwartości na nowe wyzwania.

Ideę i system ten opracował Zespół Głównych Technologów Budowy w składzie: Edmund Piór – kierownik zespołu; Bolesław Tarnacki, Józef Stępniach, Piotr Mikołajczyk p. Iwona Raclawska – obsługa komputera. Całością prac kierował ówczesny Główny Technolog Stoczni mgr inż. Zbigniew Zalewski. Oprogramowanie komputerowe dla całości przedsięwzięcia opracował zespół programistów pod kierownictwem mgr matematyki Kazimierza Bobera ze Stoczni. System ten pracował do końca istnienia Stoczni.

Cały system ewaluował w pozytywnym kierunku, co nie wszystkim pasowało (stare trzyma się mocno!). Gdy zabrakło Dyr. Maciejewskiego do Biuro, gdzie narodziła się ta rewolucja została po prostu rozwiązana... Lecz mimo to, ci co rozumieli ten system i tak nad nim pracowali ulepszając go na styku Główni Technolog Budowy – programiści. Wówczas bez pytania kogokolwiek o zgodę dokonaliśmy zmodyfikowania kodu Wydziałowego Zadania Rzeczowego w kierunku uwzględnienia kooperacji międzywydziałowej. Polegało to na tym, iż materiał był pobierany bez-

pośrednio z magazynu przez wydział prefabrykujący wtedy, gdy materiał ten musiał być prefabrykowany dla potrzeb innego wydziału – zatem ten zmieniony obieg musiał być już ustalany w momencie tworzenia dokumentacji, czyli w Rysunku Roboczym (oczywiście w TRIBONIE) w TK, w którym to rysunku materiał był specyfikowany w tabeli materiałowej. W tabeli tej technolog zapisywał systemem kodowym przebieg tak specyfikowanego materiału i w jednoznaczny sposób wskazywał, kto, od kogo i kiedy pobiera materiał, potem półfabrykat, wreszcie fabrykat wtedy, gdy prefabrykacja był zakończona. Tak więc twierdzenie, iż Stocznia w Gdyni była najnowocześniejszą stocznia w Polsce miało swoje głębokie uzasadnienie i było po prostu prawdą.

Styczeń 1987. Przynależność do RADY ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW PRZEMYSŁU OKRĘTO- WEGO staje się dobrowolna. Z 31 przedsiębiorstw branży okrętowej cztery (w tym Stocznia Szczecińska zrezygnowały) z tej formy współpracy.

22 luty 1987. Prom pasażersko – samochodowy STENA GERMANIKA (symbol budowy B-494) opuścił Stocznia z pięcioletnim opóźnieniem. Został on zamówiony w marcu 1979 roku przez szwedzkiego armatora STENA LINE. Bardzo niefortunny kontrakt na cztery wielkie, luksusowo wyposażone jednostki, bezlitośnie obnażył wszystkie niedostatki polskiego przemysłu okrętowego i jego licznych kooperantów, powiększone w ostatnich latach przez spadek zatrudnienia i kłopoty z jakością produkcji.

Sprawa kontraktu na promy pasażersko-samochodowe dla firmy STENA-LINE jest kapitalnym przykładem ingerencji polityków w gospodarkę, skutkiem czego powstaje totalne zamieszanie, zaś koszty niemądrych (żeby nie użyć bardziej dziarskiego i swojskiego słownika) ponoszą nie ci co zawinili. A sprawa tego kontraktu miała następujący przebieg. Szwedzi (STENA-LINE) ogłosiła, iż pragnie zamówić 4 wielkie promy pasażersko – samochodowe.

Na kontrakt „zapaliła” się stocznia w Szczecinie, mająca doświadczenie związane z budową promów (w Szczecińskiej Stoczni im. „A. Warskiego” zbudowano m.in. promy „POMERANIA” i „SILESIA”). Kontrakt został podpisany przez pracowników „CENTROMOR-u” i jak możemy przypuszczać (przy kontraktowaniu statku przez Centromor zawsze brali udział przedstawiciele stoczni, która miała realizować kontrakt – czyli przez przedstawicieli stoczni szczecińskiej).

Tutaj trzeba dodać, iż armator „STENA LINE” słynął z bardzo wyśrubowanych wymagań zawsze znajdujących się w zapisie kontraktowym w sposób precyzyjny sformułowany. Dlaczego zatem podpisano taki kontrakt do dzisiaj nie wiadomo. Wiadomo natomiast, iż po pewnym czasie okazało się, że stocznia w Szczecinie nie może podjąć się realizacji kontraktu, gdyż statki okazały się podobno za duże... Więc decyzją władz zwierzchnich, postanowiono uszczęśliwić tym kontraktem stocznia wybrzeża Gdańskiego. Postanowiono, iż dwa statki (nr 1 i 3) powstaną w Gdyni (w Stoczni im. „Komuny Paryskiej”), a dwa następne (2 i 4) w Stoczni Gdańskiej im. „LENINA”. Po dostarczeniu dokumentacji kontraktowej do Gdyni i po zapoznaniu się z zapisami odnoszącymi się do jakości kadłuba – szczególnie do powierzchni nadbudówek okazało się, że zapisy jakościowe bardziej pasują do nadwozia samochodu osobowego niż do statku. Niezależnie od zapisów w kontrakcie media ogólnopolskie entuzjastycznie podchwyciły temat... iż taki kontrakt, z tak renomowaną firmą promową świadczy o tym, jaką to potęgą jest Polski Przemysł Okrętowy.....



Powyzsza fotka przedstawia część kadry stoczni związanej z budową tak trudnego statku B-494. Nazwiska osób stojących umieszczone są nad głowami stojących.

Niefortunne wymagania kontraktowe, zawarte w kontrakcie (były pisane przez handlowców, nie mających pojęcia, co tak w istocie stoi za przyjętymi sformułowaniami o charakterze wykonawczym związanymi z jakością kadłuba) spowodowały wyśrubowane wymagania armatora, których stocznia nie była w stanie spełnić. Cienkościenne blachy tworzące burty kadłuba na poziomie kabin pasażerskich nie dawały się tak wyprostować, by uzyskać niespotykaną nigdzie na świecie gładkość burt. Armator nie ustępował z zapisanych w kontrakcie wymagań. Skutkiem czego prace cały czas trwały, a terminy zdania statku mijały. Stocznia w Gdyni słała monity do władz zwierzchnich, czyli do Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego Gdańsku o fatalnych zapisach kontraktowych, informując, iż wobec tak wygórowanych żądań jakościowych, stocznia nie przekaze tych statków w terminie. I posypią się olbrzymie kary za niedotrzymanie kontraktowych dat przekazania statków do eksploatacji. „Zatrudniono” nawet MSZ, ale odpowiedź Szwecji była lakonicznie prosta, którą mówiąc po polsku brzmiała: „widziały gały co brały”.

Koniec końców armator za pośrednictwem szwedzkiej firmy SAKANSKA sprowadził zagranicznych pracowników do wykonania tych prac, które miała wykonać stocznia. Prace wykończeniowe wykonywane przez zagranicznych pracowników wcale nie były lepszej jakości, ale o dziwo Szwed (armator) dogadywał się z kierownictwem firmy SKANSKA (też kierowanej przez Szwedów) i nagle okazało się, iż niższa jakość prac od tej, którą wykonywała stocznia jest akceptowana przez ten sam nadzór armatorski... Pomimo tych perturbacji prom kursujący na linii Goeteborg – Kilonia okazał się statkiem bardzo udanym o bardzo dobrych właściwościach morskich i wybitnych walorach eksploatacyjnych. Statek w luksusowych pomieszczeniach mógł w każdy rejs zabrać do 2200 pasażerów i 145 członków załogi oraz przy jednoczesnym załadunku przez furty dziobową, dwie rufowe i trzy boczne mógł w krótkim czasie przyjąć 705 samochodów osobowych i 86 ciężarowych z przyczepami.



■ B-494/1 – STENA GERMANICA, prom pasażersko-samochodowy, 20.02.1987 r., Szwecja

Wewnątrz statku mieszczą się bary, sklepy, pomieszczenia rekreacyjno-rozrywkowe, restauracje, kawiarnie, salony gier nż.. Pomieszczenia są klimatyzowane. Nadmierne kołysanie ograniczają zamocowane do obu burt w części podwodnej aktywne stabilizatory kołysań.

Generalnym Projektantem był mgr inż. Wojciech Żychski, Głównym Konstruktorem inż. Edward Lorek.

Trzeba dodać, że trzeci statek z tej serii (kadłub z zaawansowanym stanem wyposażenia) sprzedano armatorowi norweskiemu p. Jensenowi, który chciał zrobić na tym kontrakcie parę ładnych groszy. P. Jensen rozesał oferty na dokończenie budowy m. in. do stoczni niemieckich, które wyceniły swoją pracę w takich kwotach, że przedsięwzięcie okazało się być dla nowego armatora całkowicie nieopłacalne. Zatem p. Jensen postanowił sprzedać niedokończony prom. Nadarzył się kupiec z Grecji.

Stocznia w Gdyni przygotowała statek do holowania do w Grecji, by tam dokończyć jego budowę. Nowy właściciel kadłuba postanowił zatrudnić kilka osób z Gdyni do koordynowania prac wyposażeniowych. Zatrudnienie znaleźli mgr inż. Bogusz Wszelaki, mgr inż. Elżbieta Dudziuk i mgr inż. W. Dziaduszek. Po pewnym czasie do tego zespołu dołączali inni pracownicy z Gdyni (mgr inż. A Stankiewicz, mgr inż. Z. Kamecki – automatyk i mgr inż. St. Kralewski wysokiej klasy projektant układów napędowych – m. in. linii wałów).

Można tutaj zaszykalizować wielkie umiejętności p. inż. St. Kralewskiego, gdyż chciał wymusić na grekach osiągnięcie standardu montażu elementów linii wałów analogicznie jak w stoczni w Gdyni. Kierujący budową Grecy nie chcieli spełniać wymagań jakie usiłował uzyskać p. inż. St. Kralewski, więc podziękowali mu za współpracę... Pan inż. Kralewski odchodząc powiedział grekom: zróbcie montaż linii wałów tak jak wam to przedstawiłem na statku. Jeśli tego nie zrobicie, będziecie mieli kłopoty w eksploatacji statku. Najgorzej leży linia wału silnika nr 3. I od niej powinniście zacząć! Słowa p. Kralewskiego okazały się prorocze! Już w czasie pierwszych podróży eksploatacyjnych linia wałów związana z silnikiem nr 3 została uszkodzona i musiała być wyłączona z eksploatacji. W najbliższym porcie statek wyłączono z eksploatacji, ściągnięto fachowców z włoskich stoczni, którzy zrobili to, co Grekom nanizal p. inż. St. Kralewski... Prorok jaki czy co?

Statek nr 3 po oddaniu do eksploatacji pływał na liniach żeglugowych między Grecja a Włochami i uchodził za jeden z bardziej luksusowych promów pływających po Morzu Śródziemnym. Statek pływał u Armatora „ANEK LINES” i nosił nazwę: „EL Venizelos”



Oto statek B-494/3 budowa rozpoczęta w Stoczni im. „Komuny Paryskiej” w Gdyni. Kadłub w poważnym procencie wyposażony sprzedano najpierw armatorowi z Norwegii p. Jensenowi, zaś p. Jensen sprzedał go firmie greckiej, która statek dokończyła z pomocą pracowników z Gdyni. Statek „MF EL Venizelos” po zakończeniu eksploatacji obecnie stoi zacumowany w porcie na wyspie LEBOS (Grecja) i jest hotelem dla uchodźców przepływających Morze Śródziemne do Grecji.

Standard Budowy Statku „SBS”

Po doświadczeniach związanych z nadmiernymi wymaganiami zawartymi w kontrakcie na budowę statku B494 władze stoczni doszły do wniosku, iż nie może być tak, iż służby techniczne armatorów wpisują do kontraktów wymagania nie mające żadnego uzasadnienia technicznego, jakie winna spełniać konstrukcja statku.

Wyciągnięto wniosek wynikający i z tego, że ze strony Polskiej kontraktowców statki mogli tylko pracownicy Centrali Handlu Zagranicznego „CENTROMOR” (raczej nie mający dużego doświadczenia praktycznego związanym z wykonawstwem prac w stoczni). W rozmowach kontraktowych uczestniczyli pracownicy stoczni, ale byli to na ogół projektanci statków również nie mających dostatecznie dobrych doświadczeń związanych z wykonawstwem robót stoczniowych. Na ogół jedynym przedstawicielem ze strony stoczni był Generalny Projektant, który prezentował konstrukcje samego statku, nie uczestniczył natomiast w pozostałych rozmowach dotyczących strony wykonawczej kontraktu.

Wrócono zatem do początku stworzenia „SBS”. Warto przypomnieć, iż:

Dokument za podstawę przyjął numerację i nazewnictwo okrętowe w oparciu o Normę Zakładową o nr. ZN-80/101088 pod nazwą: „Podział Konstrukcyjno-Technologiczny Statków Morskich”. Norma ta była obowiązującym dokumentem w Polskim Przemysle Okrętowym.

Przedmiotem normy jest podział cyfrowy i tematyczny na Klasy, Grupy i Podgrupy zagadnień Konstrukcyjno-Technologicznych w zakresie statków morskich budowanych w stocznich Zrzeszenia Przedsiębiorstw Przemysłu Okrętowego

Zakres stosowania: normę stosuje się w zakresie numeracji i nazewnictwa dokumentacji projektowo konstrukcyjnej statków, grupowania kosztów budowy statków i w zakresie całości zagadnień związanych z wytwarzaniem konstrukcji okrętowych.

Postanowiono zatem przebudować istniejący w stoczni dokument techniczny pod nazwą „STANDARD BUDOWY STATKÓW” (SBS), który winien być załącznikiem do kontraktu. W dokumencie tym przedstawiano w formie rysunków i/lub szkiców wykonawczych poszczególne fragmenty statków, ich węzłów, spawów, prostoliniowości płatów kadłuba, sposobów spawania blach, profili, rur, sposobów mocowania maszyn, mechanizmów i urządzeń itp. detali. W dokumencie tym również zawarto możliwe niedokładności wykonawcze konstrukcji okrętowych i podano tam sposoby ich usuwania....

Służby Techniczne stoczni (Biuro Projektowe, Szefostwo Techniczne) otrzymały pilne zadania zweryfikowania dotychczasowych zapisów zawartych w tym dokumencie i napisania ich od nowa. Przyjęto kształt zapisu stronicowego w formie kart (formatu A4) z zapisem w języku polskim i angielskim. Nowo stworzony dokument odnosił się do zapisów w odniesieniu do podziału statku na klasy, grupy i podgrupy konstrukcyjne (domena Biura Projektowego). Klasa „0” (zero) zarezerwowana została dla dokumentacji technologicznej. Opisywano w niej wymagania spawalnicze, malarskie, chemiczne itp. Oczywiście wszędzie tam, gdzie były wymagania odnoszące się do technologii dotyczącej wymagań zawartych w tej części, którą tworzyło Biuro Projektowe, wymagania te były formułowane przez technologów, uzgadniane z pracownikami, niekiedy z Wydziałami Produkcyjnymi i po uzgodnieniach wpisywane do poszczególnych kart.

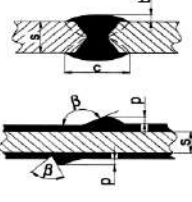
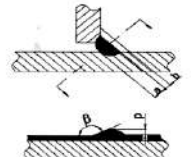
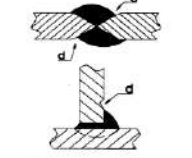
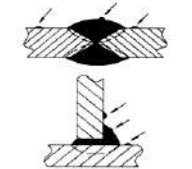
Trzeba zaznaczyć, iż odtąd wszystkie służby stoczni w tym Służba Kontroli Jakości miały obowiązek dokonywać odbioru prac porównując stan na statku z zapisem zawartym w Standardzie. Sprawę noszenia ze sobą tego standardu ułatwiał fakt, iż łatwo można było ze sobą zabrać konkretne strony tego Standardu na miejsce odbioru i w razie sporu dokument ten rozstrzygał o poprawności wykonywanej pracy. To rozwiązanie związane ze standardem znacznie ułatwi-

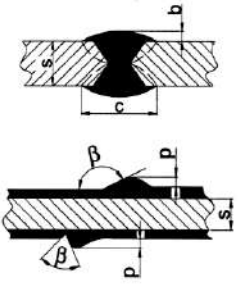
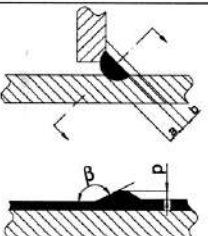
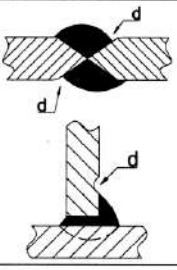
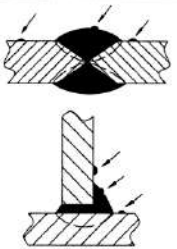
to odbiór prac zarówno przez przedstawicieli armatora, Tow. Klasyfikacyjnego, gdyż argumentem nie do podważenia był fakt, iż wymagania i reguły wykonawcze zawarte są w tym standardzie, a ten z kolei jest dokumentacją kontraktową na statek!

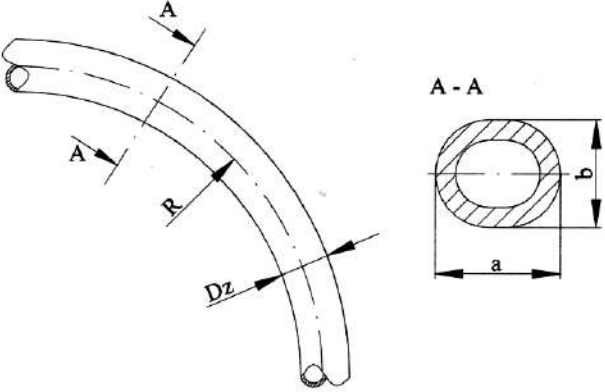
Prace związane z ww. SBS – em okazały się być strzałem w przysłowiową dziesiątkę, gdyż od 1988 roku na skutek określonych zmian gospodarczych w kraju, stocznie uzyskały możliwość podpisywania kontraktu na statki bez pośrednictwa Centromoru. Tak więc dokument ten odżył i nabrał odpowiedniego znaczenia..

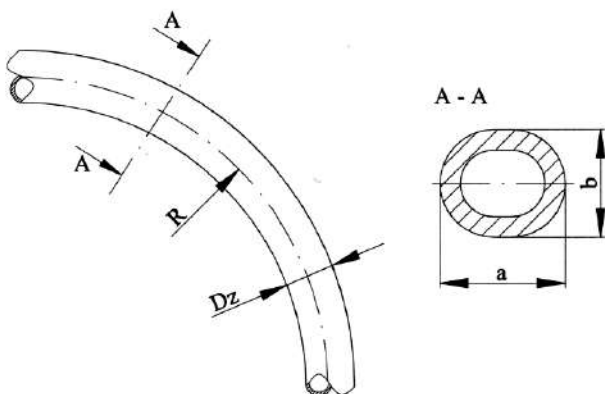
Poniżej przedstawiam wybrane strony wspomnianego Standardu Budowy Statku wraz z wersją w j. angielskim. Ilość stron tego standardu wynosiła około 200 stron. Standard ten był dokumentem otwartym i na bieżąco modyfikowany i uzupełniany przez TK i T.

Przykładowe strony STANDARDU BUDOWY STATKÓW przedstawiam poniżej:

STOCZNIA GDYNIA S.A.	STANDARD BUDOWY STATKÓW Klasa 1 – Kadłub Spawanie elementów kadłuba	SBS T-10.03	STRONA 8/13
4. Dokładność wykonania spoin. Spoiny czołowe i pachwinowe			
Tablica 3			
Parametr	Przykład	Max. odchyłki	Uwagi i sposób naprawy
1. Nadlewy i nakładki spawalnicze spoin czołowych.		$1 \leq b \leq 4$ mm dla $s < 18$ mm $2 \leq b \leq 5$ mm dla $s > 18$ mm c – nie określa się $p < 3$ mm kątem $\beta > 90^\circ$ – przy zmianie elektrody	1. Jeżeli wymiar b i p przekroczy max. odchyłki, napawanie lub szlifowanie. 2. Ostre nierówności oszlifowane.
2. Nadlewy i nakładki spawalnicze spoin pachwinowych.		$b \leq 0,25 a$ lub $b < 3$ mm $p < 3$ mm kątem $\beta > 90^\circ$ – przy zmianie elektrody	1. W przypadku, gdy $b > 0,25 a$, nadlew zeszlifowany. 2. Ostre nierówności oszlifowane.
3. Podtopienia spoin czołowych i pachwinowych.		Podtopienia nie głębsze niż: 1. lokalne $d \leq 1,0$ mm 2. ciągłe $d \leq 0,5$ mm	1. Głębsze podtopienia wypawane cienkimi elektrodami. 2. Ostre krawędzie zatępione.
4. Odpryski spawalnicze żużel, „zajarzenia”.		Dopuszcza się pojedyncze odpryski silnie przytwierdzone	Żużel i odpryski usunięte.
cd. tablicy 3 na str. 9/13			
Wykonawca: Z. Szymański 2004 – PIS	TKN:		Zmiana: A

GDYNIA SHIPYARD	SHIP CONSTRUCTION STANDARD		PAGE 8/13
	Class 1 - Hull Welding of hull elements		
4. <u>Weld performance accuracy. Butt and fillet welds</u>			
Table 3			
Parameter	Example	Maximum deviations	Remarks and repair method
1. Reinforcements and build ups of butt welds.		$1 \leq b \leq 4 \text{ mm}$ for $s < 18 \text{ mm}$ $2 \leq b \leq 5 \text{ mm}$ for $s > 18 \text{ mm}$ c – not determined $p < 3 \text{ mm}$ angle $\beta > 90^\circ$ – at electrode change.	1. If “b” and “p” exceeds max. deviation, repair by building up or grinding. 2. Sharp edges are grinded.
2. Reinforcements and build ups of fillet welds.		$b \leq 0.25 a$ or $b < 3 \text{ mm}$ $p < 3 \text{ mm}$ angle $\beta > 90^\circ$ – at electrode change.	1. When $b > 0,25 a$, reinforcement is grinded. 2. Sharp edges are grinded.
3. Undercuts of butt and fillet welds.		Undercuts no deeper than: 1. local $d \leq 1.0 \text{ mm}$ 2. continuous $d \leq 0.5 \text{ mm}$.	1. Deeper undercuts are filled in with thin electrodes. 2. Sharp edges are bevelled.
4. Splinters, slag, slight burnings.		Single, strongly adhering splinters are admitted.	Slag and splinters are removed.
continued on page 9/13			
Elaborated by: Z. Szymański 2004 – PIS	TKN:		Alteration: A

STOCZNIA GDYNIA S.A.	STANDARD BUDOWY STATKÓW	SBS	STRONA 1/9
	Klasa 5 – Instrukcje rurociągowo Obróbka i prefabrykacja rur	T-50.02	
OBRÓBKA I PREFABRYKACJA RUR			
1. <u>Uwagi wstępne</u>			
1.1. Część odcinków rur wchodzących w skład instalacji rurociągowych jest prefabrykowana na gotowo wg dokumentacji konstrukcyjnej (rury kat. I). Pozostałe odcinki rurowe wymagają pasowania wg sytuacji na statku (rury kat. III).			
2. <u>Gięcie rur</u>			
2.1. Dla rur do $Dz = 273$ mm i grubości ścianek do 12,5 mm stosowane jest gięcie rur na zimno przy pomocy giętarek hydraulicznych lub mechanicznych. Dla średnic rur powyżej $Dz = 273$ mm i grubszych od 12,5 mm ściankach stosowane jest w koniecznych przypadkach gięcie rur na zimno w prasach.			
2.2. Standardowy promień gięcia rur na zimno mierzony do osi rury, stosowany przez stocznię, wynosi $R = 3Dz$ (gdzie: Dz = średnica zewnętrzna rury). W zależności od potrzeb stosowane są przy gięciu mechanicznym mniejsze wartości promienia gięcia, nie mniejsze jednak niż $1,5 Dz$.			
2.3. Dopuszczalna owalizacja rury po gięciu (patrz rys. 1), mierzona jako stosunek różnicy średnic max. i min. w danym przekroju do średnicy zewnętrznej rury, wynosi max. 10%.			
Owalizację E [%] wyraża następujący wzór:			
$E = \frac{(a - b)}{Dz} 100 [\%]$			
			
gdzie: Dz = średnica zewnętrzna rury [mm] R = promień gięcia [mm]			
Rys. 1			
Wykonawca: Z. Szymański 2004 – PIS	TKN:		Zmiana: A

GDYNIA SHIPYARD	SHIP CONSTRUCTION STANDARD	SBS	PAGE 1/9
	Class 5 – Piping systems Machining and prefabrication of pipes	T-50.02	
MACHINING AND PREFABRICATION OF PIPES			
1. <u>Initial remarks</u>			
1.1. A part of pipeline sections used in a pipeline system is ready-made at the prefabrication stage according to the design documentation (category I pipes). The remaining pipeline sections require to be matched according to the situation on board ships (category III pipes).			
2. <u>Pipe bending</u>			
2.1. The cold bending by means of hydraulic or mechanical bending machines is used for the outside pipe diameters “Dz” of up to 273 mm (where Dz = outside pipe diameter) and pipe wall thickness of up to 12,5 mm. The cold bending with use of press is used, if necessary, for the outside pipe diameters above 273 mm and pipe wall thickness above 12,5 mm.			
2.2. The standard pipe cold bending radius measured to the pipe axis, used by the Shipyard, is $R = 3Dz$. (where “Dz” is the outer pipe diameter). Depending on needs, the bending radius value lower than the given above, but not less than $1.5 \times Dz$, can be used during the mechanical bending.			
2.3. The permissible pipe oval-shaped deformation after bending (see Figure 1), to be measured as the ratio of the difference between the maximum and minimum diameters in a given cross-section to the pipe outside diameter, doesn't exceed the value of 10 per cent.			
The oval-shaped deformation E [%] is expressed by the following formula:			
$E = \frac{(a - b)}{Dz} 100 [\%]$			
			
where: Dz = outside pipe diameter [mm] R = bending radius [mm]			
Fig. 1			
Elaborated by: Z. Szymański 2004 – PIS	TKN:		Alteration: A

20 maj 1987. Stocznia przekazała zamawiającemu most Siennicki, który został zamontowany nad Motławą w Gdańsku.

15 grudzień 1987. Przekazano do eksploatacji (z wielką ulgą) statek B-536/1. Statek o tyle pechowy, że jego budowa rozpoczęła się (obróbka) 15.03.1982. Wskutek najprzeróżniejszych perturbacji (m.in. brak finansowania, dekonstrukcja na tego typu statki itp.) armator skorzystał z niedotrzymania kontraktowego terminu przekazania statku przez Stocznnię i wycofał się z kontraktu. Był to pierwszy taki przypadek w Stoczni. Służby handlowe Stoczni rozpoczęły poszukiwania no-

wego nabywcy... Tymczasem Szefostwo Techniczne Stoczni zostało zobowiązane do opracowania zasad konserwacji zainstalowanych maszyn, mechanizmów i urządzeń. Jednym z takich urządzeń był kocioł parowy dostarczający parę dla urządzeń na statku.

Konserwacja kotła polegała na zabezpieczeniu powierzchni rur (przed korozją), przez które przepływała woda kotłowa zanim nie wytworzy się para wodna. Opracowano stosowną miksturę i wraz z nią przekazano zasadę konserwacji – czyli odstępy czasowe pomiędzy kolejnymi czynnościami konserwującymi. Miksturę opracowano w dziale Głównego Chemika, zaś procedury opracował mgr inż. Januariusz Wieczorek z działu TTT.

Po dłuższym czasie, gdy udało się wreszcie znaleźć nowego kupca na ten statek, wydziały Stoczni rozpoczęły przygotowywać wszystkie maszyny, mechanizmy i urządzenia do ruchu, by wyjść w rejs próbny i udokumentować nowemu armatorowi gotowość statku do eksploatacji. Wszystko szło świetnie, aż pewnego dnia p. Franciszek Orchowski, St. mistrz ds. kotłowych z Wydz. W-1 zgłosił do Gł. Technologa Budowy (czyli do mnie – dop. EP) problem z uzyskaniem należytej czystości wewnętrznych powierzchni rur kotłowych przez które przepływa woda. Zastosowane środki konserwujące nie chcą dać się usunąć! Stosowane dotąd metody ługowania (usuwania środków konserwujących) kotła nie przynosiły zadawalających efektów.

Aby rozwikłać to zagadnienie polecono Głównemu Chemikowi opracowanie nowej mikstury, tym razem celem usunięcia wcześniej nałożonej dla konserwacji. Czynione próby nie przynosiły efektu. Jako Gł. Technolog Budowy uzyskałem jedynie informacje, iż w Holandii jest firma o światowej renomie („AMEROIDE”) która jest w stanie uporać się z tym problemem. Po rozmowach telefonicznych z Holandią okazało się, że koszt samych materiałów, które mają być użyte do usunięcia konserwacji będą kosztować ponad 40.000 \$ USA. Stocznia była w takim kryzysie, iż nie było mowy o wysupłaniu takiej kwoty. Zatem rozpoczęły się gorączkowe poszukiwania remedium na usunięcie tej nieszczęsnej konserwacji.

Trzeba trafić, iż żona pracownika Stoczni p. mgr inż. Jadwiga Pawlińska – pracownica Laboratorium firmy OPEC Gdynia zajmowała się utrzymywaniem czystości rur ciepłowniczych i wymienników ciepła w całości sieci ciepłowniczej w Gdyni. Pracując w OPEC w laboratorium, opracowała metodą prób i błędów własną (na potrzeby gdyńskiej sieci ciepłowniczej) metodę usuwania zanieczyszczeń w rurach i w wymiennikach ciepła. „Mikstura” ta, zastosowana do czyszczenia rur i wymienników w ogólnomiejskiej sieci ciepłowniczej, umożliwiała utrzymywać je w stopniu tak czystym, iż osady wewnątrz rur i wymienników ciepła były na bieżąco usuwane z systemów, zatem nie zaburzały przepływu i nie zanieczyszczały wymienników ciepła w poszczególnych węzłach ciepłowniczych przez co sprawność wymiany ciepła na wymiennikach była więcej niż dobra. Tak czysty system sieci doskonale oddawał ciepło mieszkańcom, a ponieważ był niemal idealnie czysty nie notowano obniżonej sprawności w wymianie ciepła.

Gdy otrzymałem (od Pani Jadwigi – poprzez jej męża – Marka Pawlińskiego) wskazówki i proporcje tej mikstury w stosunku do ogólnej objętości wody kotłowej okazało się, że podstawowym składnikiem tej mikstury jest banalny kwas cytrynowy. Po obliczeniu potrzebnej ilości tego kwasu, stwierdziłem, iż będzie go potrzeba około 85 kg. Takiej ilości nie można było kupić w sklepach spożywczych, zatem trzeba było ruszyć do stosownego ministerstwa w Warszawie by uzyskać zgodę na zakup takiej ilości produktu. Przewidując poważne trudności, wybrano właściwego pracownika z Biura Zaopatrzenia – musiał to być pracownik o miłej powierzchowności, nienagannej elegancji, stanowczy, inteligentny i zdecydowany w działaniu, a przy tym nieustępliwy. Wybór padł na p. Stanisława Brukwicza k-ka Działu Zaopatrzenia Ogólnego, który po odpowiednim pouczeniu o ważności misji i otrzymawszy stosowne upominki udał się do ministerstwa po wspomniany kwas cytrynowy i z przykazaniem, że bez tego kwasu Stocznia nie sprzeda statku, co będzie niesłychaną ujmą na honorze polskiego przemysłu okrętowego i zła fama rozlezie się po Europie i być może i po świecie. Po dwóch dniach szturmowania warszawskiej twierdzy

ministerialnej, pan Stanisław dostał się do vice ministra zawiadującego cukrowniami i uzyskał dokument, w którym p. minister polecił Cukrowni PELPLIN k/ Gdańska (jedyna cukrownia w Polsce produkująca ten specyfik) natychmiastową sprzedaż dla Stoczni w Gdyni potrzebnego kwasu cytrynowego w ilości 85 kg. Okazało się, iż ta ilość tego kwasu stanowiła całomiesięczną produkcję kwasu cytrynowego w tej cukrowni.

Po uzyskaniu tak cennego materiału do czyszczenia, opracowano procedurę czyszczenia. Procedura była dość skomplikowana i należało ją precyzyjnie wykonać. Zatem wspólnie z p. Orchowskim (doświadczenie robocze) przeanalizowaliśmy wszystkie konieczne kroki i na podstawie tych ustaleń opracowałem szczegółowy harmonogram kolejnych czynności, związanych z przewidywanym zakresem prac. Harmonogram wykonany został na papierze milimetrowym – każda kratka to jedna godz. pracy (długość harmonogramu to 2 metry i 10 cm!) – w dwu egzemplarzach, z których jeden otrzymał p. Orchowski do realizacji prac, drugi pozostał w dokumencie u autora opracowania. Po przeprowadzeniu czyszczenia Służba Kontroli Jakości Stoczni w osobie p. mgr inż. Marka Rułki dopuściła kocioł do ruchu. Po uruchomieniu kotła parowego, dokończono próby na uwięzi i zaraz po nich statek odbył próby morskie z pozytywnym skutkiem i został przekazany nowemu armatorowi. Pierwszy statek z tej serii został oddany do eksploatacji po 5 latach i dziewięciu miesiącach od rozpoczęciu obróbki. Statek z nr jeden został oddany do eksploatacji jako drugi! Statek zaś sygnowany jako B-536/2 został oddany do eksploatacji 19.09.1986 roku też nie bez kłopotów.

Na statku B536/2, który pierwszy wyszedł w próby morskie stwierdzono drgania w siłowni, które zdaniem Towarzystwa Klasyfikacyjnego Det Norske Veritas nie mieściły się granicach dopuszczalnych. Zatem próby morskie w tej części nie zostały zaliczone. Rozpoczęła się analiza wiązań kadłubowych pod silnikiem głównym i poszczególnych węzłów w całej siłowni statku nie wyłączając podparć poszczególnych platform, na których stały zamocowane wszystkie maszyny, mechanizmy i urządzenia. Wg oceny pracowników Biura Konstrukcyjnego wszystko było OK.

Jednak na szczelbu Dyrektora Technicznego padła propozycja, by to badanie zlecić na zewnątrz Stoczni do Centrum Techniki Okrętowej, do pracowni, którą kierował p. mgr inż. Ojak i równolegle na Wydz. Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej. Obie instytucje wydały opinię, iż kształt konstrukcji siłowni jest absolutnie poprawny i NIE MOŻE BYĆ PRZYCZYNĄ STWIERDZONYCH DRGAŃ. Jedynym „podejrzany” został więc silnik Główny Firmy Sulzer – Cegielski typu 6RLA90. Po sprawdzeniu dokumentacji tego silnika okazało się, iż jest to nowa rodzina silników napędu głównego ... Dotąd Stocznia kupowała silniki oznaczone jako RND lub RTA, zatem ten silnik jest nowością i rzeczywiście, na tabliczce znamionowej wybity był typ silnika „RLA90/04”.

A więc Stocznia ma dopiero czwarty silnik z nowej serii. Na takie dictum Szef Techniczny Stoczni mgr inż. Stanisław Jaszewski uzyskał zgodę Dyr. Naczelnego na wystawienie zlecenia badawczego nad tym silnikiem do Katedry Silników Okrętowych Politechniki Gdańskiej. Zlecenie to otrzymał do realizacji doc. dr inż. Jerzy Węćławski, który niezwłocznie przystąpił do zbadania sprawy i już po paru dniach poinformował zleceniodawcę, iż uważa, że odkrył przyczynę nadmiernej drgań na statku i jest gotowy przedstawić analizę i wskazać „gdzie pies jest pogrzebany”. Na spotkaniu w Stoczni pan doc. Węćławski wskazał na zmianę konstrukcji napędu wału rozrządu silnika, który w niezrozumiały sposób dla Stoczni i p. docenta został jakby wysunięty na lewą stronę tego silnika (czyli bardziej na zewnątrz), przez co spora „bryła” a więc także i spora masa tak wysuniętego napędu znajdowała się znacznie dalej od osi symetrii samego silnika, niż miało to miejsce w silnikach typu RND czy RTA. Tak przesunięta znaczna część masy silnika zdaniem p. docenta może, a nawet na pewno jest źródłem tych nieoczekiwanych drgań.

Ponieważ stocznia silnika nie zmieni (jest już na „amen” zainstalowany) na statku. Za namową pana docenta stocznia wyśle stosowną delegację do Szwajcarii do Centrali koncernu Sulzer, by tam, na miejscu przedstawić problematykę drgań i uzyskać stosowną pomoc. Pan docent po-

wiedział, iż zna wielu pracowników – szczególnie konstruktorów i ich szefów, przez co będzie mu łatwiej „poruszać” się koncernie „SULZER”. Stwierdził, iż jeżeli otrzyma pełne pełnomocnictwa od Stoczni może się podjąć doprowadzić tę sprawę dla szczęśliwego dla Stoczni końca.

Po długich rozmowach w siedzibie koncernu (delegacja Stoczni była przekazywana co rusz wyższemu rangą pracownikowi koncernu, zaś każdy, gdy usłyszał w czym Stocznia ma problem, kierował delegację na wyższe poziomy w hierarchii służbowej koncernu) Koniec końców delegacja Stoczni została przyjęta przez vice Prezesa (odpowiedzialnego za rozwój silników).

Po parunastu zadaniach jakie wymienili ze sobą zarówno przewodniczący delegacji jak i vice Prezes, delegacja została zaproszona na obiad i po około 3 godzinach, gdy ponownie stanęli przed swoim ostatnim rozmówcą otrzymali z rąk Vice Prezesa faks nadany w Oslo (z Centrali Det Norske Veritas), stwierdzający, iż poziom drgań zanotowany na statku podczas prób morskich jest dopuszczalny! Tym nie mniej Sulzer poprzez firmę H. Cegielski Poznań, będzie prosił Stocznnię o wykonanie prób ruchu silnika na różnych obrotach podczas wypłynięcia statku już z armatorem, by ostatecznie ustawić regulator obrotów SG taki sposób, by te drgania zminimalizować.

Ponowne wyjście statku w morze pozwoliło pracownikom zarówno z Centrali Sulzera jaki pracownikom z H. Cegielski Poznań zmienić parametry pracy regulatora obrotów silnika (zmniejszono ilość obrotów silnika ma taką, w której te drgania zanikły).

W Związku z tą zmianą, prędkość statku o ułamek procenta zmniejszyła się, zmniejszyło się też zużycie paliwa, na co przystał i sam nowy armator (też z Norwegii) i to rozwiązanie zaakceptował. Po paru miesiącach p. docent Węclawski poinformował Stocznnię, iż rodzina silników głównych sygnowana jako typ RLA została wycofana z katalogów firmy Sulzer!

Stocznia buduje most na Wiśle pod Zakroczymem

2 lipiec 1988. Stocznia przekazała zamawiającemu (Generalna Dyrekcja Dróg i Mostów) dwujezdniowy most na Wiśle w miejscowości Zakroczym, zbudowany w Stoczni w częściach, z których każda miała zdolność pływania na wodzie jak statek rzeczny. Było to spowodowane tym, iż konstrukcja była takich rozmiarów, iż nie było takiego środka transportu, który by gotowe przęsła mógł dostarczyć drogami na miejsce montażu.

Wykonawcami prac Stoczni były Wydz. K-1, K-2 i Wydz. K-3 montujący w doku pływające części mostu w takiej kolejności, w jakiej miały płynąć Wisłą na miejsce przeprawy. Po wodowaniu, części te zostały przeholowane przez Zatokę Gdańską, dalej Wisłą, aż do ustawienia przeprawy w miejscowości Zakroczym. Montaż przeprawy mostowej wraz z chodnikami w całość wykonała załoga Wydz. K-5 pod kierownictwem inż. Józefa Szafranica. Na czas prac montażowych pracownicy Wydz. K-5 mieszkali w hotelu w Pomiechówku.



Na fotce (Wiadomości Stoczniove nr 1-2 (96-97) 2007) inż. Józef Szafraniec K-k wydz. K-5 montującego most na Wiśle w miejscowości Zakroczym. Późniejszy Prezes Spółki „córki” Stoczni Gdynia S.A. „EUROLUK”

Warto podkreślić, iż na konstrukcję tego mostu użyto specjalną stal, wg patentu USA/Kanada jako stal samopasywująca się. Co dla wtajemniczonych oznaczało, że konstrukcje stalowe wykonywane z tej stali nie wymagają malowania, gdyż tlen zawarty w atmosferze, reaguje z tą powierzchnią stali i poprzez pasywację tworzy się szczelna powłoka tlenków żelaza, która nie dopuszcza do zjawisk korozyjnych. Zatem takie konstrukcje nie wymagają malowania farbami ochronnymi, przez co most, na początku dość drogi (kosztowo) rekompensuje koszty eksploatacji, poprzez brak kosztów z tytułu prac konserwacyjno malarskich w eksploatacji. Ujemną stroną tej pasywacji jest kolor stali po jej pokryciu tymi tlenkami żelaza. Jest to mianowicie kolor rdzy!

Most w Zakroczymiu był bardzo ważną przeprawą między Warszawą a północną częścią Polski. Wojewoda Mazowiecki doszedł do wniosku, iż tak ważny most powinien być uroczystie otwarty przez najważniejsze osoby w państwie. Zatem Pan Wojewoda osobiście pofatygował

się na wspomniany most, by przekonać się o postępie prac i czy most jest gotowy i ewentualnie, kiedy będzie gotowy do uroczystego otwarcia. Zauważył przy tym, iż most jeszcze nie pomalowany... ma przecież kolor rdzy! Ze względu na zbliżającą się uroczystość tego otwarcia (a otwarcia tego mostu miał dokonać p. Gen Jaruzelski) więc stało się oczywiste, że ów niezwykle dostojny gość nie może otwierać zardzewiałego mostu! Zatem Generalna Dyrekcja Dróg i Mostów dostała polecenie NATYCHMIAST POMALOWAĆ MOST NA BIAŁO! Pan generał nie będzie otwierać zardzewiałego mostu! Na nic zdało się tłumaczenie, że most nie wymaga malowania (TEN TYP TAK MA!). A ponieważ Dyrekcja Generalna... ma siedzibę w Warszawie, więc łatwo domyślić się, iż polecenie wykonano w” try miga” ... i pan gen. Otwierał piękny most dwujezdniowy z dźwigarami pomalowanym na piękny, biały kolor....

Wrzesień 1988. Zawiązał się jawny komitet założycielski stoczniowej organizacji SOLIDARNOSCI, który wystąpił do sądu z wnioskiem o rejestrację. Pomimo odmowy, Komitet przekształcił się w styczniu 1989 roku w komitet organizacyjny, który został oficjalnie zaakceptowany przez kierownictwo Stoczni po zarejestrowaniu ogólnopolskiej organizacji NSZZ SOLIDARNOSĆ. 28 CZERWCA 1989 R. Została wybrana Komisja Zakładowa, której przewodniczy Janusz ŚNIADEK z Biura Projektowo – Konstrukcyjnego a wśród działaczy są: Tadeusz CHRZAN, Kazimierz JELEŃSKI, Roman KUZIŃSKI, Michał LADEMANN, Władysław PAWELEC, Czesław SZWEDA I Aleksandra WOJTAROWICZ.

Oprócz działań mających na celu jawne wznowienie normalnej działalności związkowej, stoczniowa SOLIDARNOSĆ aktywnie włączyła się w kampanię wyborczą do sejmu i senatu a w lipcu i sierpniu współorganizowała krótkie akcje strajkowe o podłożu ekonomicznym. Na koniec 1989 roku SOLIDARNOSĆ w Stoczni liczyła około 2. 400 członków.

1932 – 1989. 57 lat działalności klubu sportowego „BAŁTYK” w Gdyni, z czego większość pod patronatem Stoczni im. Komuny Paryskiej. Z początkiem lat sześćdziesiątych klub uzyskał kompleks obiektów sportowych: stadion piłkarski z dwoma boiskami, halę sportową i urządzenia towarzyszące. Drużyna piłki nożnej, jedynej dyscypliny uprawianej w klubie – nie licząc wojny – bez przerwy, doszła w 1980 roku do I ligi piłkarskiej. Drugą sekcją wyczynową o liczących się osiągnięciach to sekcja lekkoatletyczna, z której wywodzą się: Władysław KOZAKIEWICZ – tyczkarz, wielokrotny rekordzista i mistrz Polski, Europy i Świata, złoty medalista olimpiady Moskwa 1980, Dariusz LUDWIG I Janusz SZCZERKOWSKI – reprezentanci Polski w dziesięcioboju, Jerzy HEWELT płotkarz, olimpijczyk, reprezentant Polski, Andrzej KLIMASZEWSKI – skoczek w dal, olimpijczyk, reprezentant Polski, Bernard WERNER – oszczepnik, mistrz Polski, Mieczysław KROPELNICKI – reprezentant Polski w pchnięciu kulą, Marian KOLASA – tyczkarz, srebrny medalista mistrzostw świata i Europy, Czesław PRĄDZYŃSKI – rekordzista Polski w biegu na 200 metrów, uprawiające maraton Grażyna MIERZEJEWSKA, Renata WALENDZIAK, Małgorzata BALBUZA, Ewa SZYDŁOWSKA, uczestnik mistrzostw świata juniorów w Kanadzie Piotr KLAWENHAGEN w biegu na 110 m przez płotki. Najmłodszą sekcję BAŁTYKU tworzą piłkarki ręczne, które w 1985 roku weszły do II ligi a w 1988 uczestniczyły w finałach Pucharu Polski.

Sekcja motorowa odnosi sukcesy w klasie enduro a w klasie 250 ccm Zbigniew GROTH zdobył Mistrzostwo Polski (1988) i uczestniczył w Mistrzostwach Europy.

Sekcja sportów wodnych zajmuje się głównie turystyka kajakową – organizuje wiele ciekawych imprez dla stoczniowców i ich rodzin. W skład kierownictwa Klubu wchodzi: Zbigniew BREWKA, Stanisław GŁOWACKI, Rajmund CYRSON, Zbigniew DROZDOWICZ, Jerzy ANDRZEJEWSKI, Kazimierz CUPISZ, Andrzej SZATKOWSKI I Klemens SZPAK.

Wśród wielu kierunków stoczniowej działalności socjalnej odnotować trzeba przede wszystkim istnienie własnej bazy wypoczynkowej. Najstarszy z ośrodków, uzyskany z początkiem lat pięćdziesiątych, mieści się w Wieżycy – malowniczej miejscowości nad jeziorem Ostrzyckim u podnóża wzgórz Szymbarskich. Upřednio Polska YMCA prowadziła tu obozy letnie w drewnianych

domkach. Po latach Stocznia zbudowała murowany pawilon hotelowy, z bazą do rozrywek (piękna kawiarnia z barem, z salami do tańca i rekreacji itp.). Armator (dla którego Stocznia budowała serię 13 statków typu B-523) norweski sprezentował załodze Stoczni 6 domków jakby „żywcem” przeniesionych z norweskich fiordów, z norweskich wsi. Łącznie w tym ośrodku w jednym turnusie może wypoczywać latem 350 osób, zaś zimą 190 osób. W latach 1963 – 1982 załoga Stoczni posiadała 5 domów wypoczynkowych w Szklarskiej Porębie. Natomiast od roku 1982 prowadzi komfortowy dom wypoczynkowy „MACIEJKA” w Ustroniu koło Cieszyna. Jednorazowo wypoczywa tu 176 osób mających do dyspozycji wiele atrakcyjnych urządzeń rekreacyjnych. Głównie na kolonie dla dzieci i wymianę międzyzakładową przeznaczone są obiekty wypoczynkowe nad pełnym morzem w Jastrzębiej Górze.

4 maj 1989. Na będącym w końcowej fazie wyposażenia trawlerze – przetwórni „LANGUSTA” (B – 673/1) wybuchł pożar. Zapaliły się materiały izolacyjne w pomieszczeniu przetwórni. Błyskawicznie rozprzestrzeniający się ogień i wytwarzające się z palącego styropianu, żywicy i laminatu gazy odcięły pracującym w pomieszczeniach statku możliwość wydostania się na zewnątrz. Zginęło trzech stoczniowców, kilkunastu zostało rannych i poparzonych.

1987 – 1989. Stocznia przekazała Polskim Liniom Oceanicznym 5 statków z serii B – 488. Były to:

m/s „Żerań” data przekazania 7.08.1987

m/s „Tychy” data przekazania 18.01.1988

m/s „Dębica” data przekazania 30.05.1988

m/s „Chodzież” data przekazania 24.10.1988

m/s „Włocławek” data przekazania 24.05.1989

Statki te zaprojektowane przez Generalnego Projektanta mgr inż. Wojciecha Żychskiego doskonale spisywały się w eksploatacji, czego sam doświadczyłem (odbywając na m/s Włocławek roczny rejs jako Inżynier Gwarancyjny – dop. EP).



Fotka przedstawia m/s „Żerań” wydierżawiony (2012) włoskiemu armatorowi Ignatio Messina. (domena publiczna – dop. EP)

Jeden ze statków z tej serii (m/s „Żerań”) od 18 grudnia 1990 roku został wydierżawiony US Military and Sealift Command. W czasie dzierżawy statek przewoził sprzęt oraz zaopatrzenie armii amerykańskiej, biorącej udział w konflikcie w Zatoce Perskiej (kapitan Marek Dela) – długość czarteru 242 dni,

Po zakończeniu misji, kierownictwo zaopatrzenia wojsk amerykańskich stwierdziło, iż statek ten, jak żaden inny spełnia potrzeby US NAVY i może być wzorem jako konstrukcja okrętowa, spełniająca wszelkie wymagania dot. realizacji zaopatrzenia odległych rejonów działań wojennych związanych z zaopatrywaniem sił w ciężki sprzęt bojowy (czołgi i transportery opancerzone wraz z załogami) na dowolne odległości, przy czym ze względu na ukształtowanie konstrukcji pokładu za nadbudówką (dość duża płaska przestrzeń) umożliwiała ona posadowienie tam specjalnych kontenerów mieszkalnych dla przewożonych żołnierzy. Nawet mały basen umieszczony na tej pokładowce rufowej był często wykorzystywany nie tylko przez załogę statku, ale też i przez personel wojskowy, jako pewna atrakcja urozmaicająca trasę rejsu między portami.

8 maj 1989. Stocznia przekazała Zamawiającemu (ZSRR) specjalnej konstrukcji dok pływający.

Głównym Konstruktorem był mgr inż. Michał Cenia.

Dok był nietypową konstrukcją. Nietypowość polegała na tym, iż wszystkie pięć pontonów części dennej – na której ustawiano remontowane okręty były połączone z basztami po lewej i prawej burcie za pomocą specjalnych śrub wielkokalibrowych (pasowane na wcisk). Takie połączenie pozwalało na rozłączanie każdego pontonu, by po zanurzeniu doku, wciągnąć tak wydzie-

lony ponton na dok i dokonać na nim niezbędnych prac remontowo – naprawczych i po zwodowaniu na powrót dokonać połączenia z basztami. Dok miał następujące wymiary:



B-9601 – DOK PLYWAJĄCY, 8.03.1989 r., Sudoimport

- Długość całkowitą: 207, 00 m;
- Szerokość: 45, 00 m;
- Wysokość: 33, 00 m;
- Zanurzenie 5, 00 m
- Zanurzenie robocze: 15,70 m.

Dok mógł podnieść okręty o masie do 28 400 ton. Załoga liczyła 33 osoby. W basztach pontonu umieszczono kabiny załogi jak na normalnym statku. Dok miał własną elektrownię, pozwalającą na samodzielny pobyt z dala od portów. Na basztach doku, po szynach poruszały się 3 dźwigi portalowe, z tego 2 miały unos 15 ton, zaś trzeci 10 ton. Ogólna pojemność zbiorników balastowych wynosiła: 53. 000 m³. Dok mógł być ustawianych w dowolnym miejscu na morzu lub oceanie o określonej głębokości. W ustalonym położeniu utrzymywały go wielkie, betonowe kotwice.

Przełom lat 1989/1990. Stocznia utraciła płynność finansową na wskutek wycofania się rządu z dopłat gwarantowanych do kontraktów zawieranych wg odgórnie ustalanych cen i kursów walut (co ogłoszono 30.05.1990 roku). Zatem wraz z galopującą inflacją, późniejszą odmową odbioru 3 trawlerów przez armatorów krajowych i wzrostem podatków Stocznia w 1991 utraciła płynność finansową i wpadła w zadłużenie.

10 styczeń 1990. Agencja Inwestycji zagranicznych wydała zezwolenie na utworzenie przez SKP spółki z o. o. z norweską firmą KVAERNER. Rozmowy w tej sprawie były prowadzone już wcześniej. Każda ze stron miała objąć 50 % udziałów. Stocznia wносиła aportem majątek stoczni. Kvaerner wnosił gotówkę w postaci 12,5 mln \$ USA oraz licencję wycenioną na 5 mln \$ USA na budowę gazowców.

2 luty 1990. Po raz pierwszy w historii polskiego budownictwa okrętowego, na zbudowanym w Gdyni dla Polskich Linii Oceanicznych (PLO) kontenerowcu „RADOM” (B – 354/8) podniesiona została biało – czerwona bandera z orłem w koronie. Również po raz pierwszy od niepaństwowych czasów polski statek i bandera zostały poświęcone. Aktu tego dokonał ks. biskup Andrzej Śliwiński w obecności kierownictwa PLO, budowniczych i załogi statku oraz przedstawiciele miasta Radomia.

1990. Na mocy nakazu władz zlikwidowano dotychczasową formę współpracy z bankami, regulowaną administracyjnie przez resorty, a stocznie zmuszone były od teraz zaciągać kredyty w bankach na warunkach rynkowych.

3 kwiecień 1990. Dotychczasowy Dyrektor Naczelny mgr inż. Zbigniew Maciejewski zostaje odwołany ze stanowiska, zaś na jego miejsce zostaje powołany mgr inż. Marian Urbaniak

31 maj 1990. W Warszawie przyjęto Uchwałę 77/90 Rady Ministrów o zniesieniu dotacji przedmiotowych do statków budowanych w stoczniach dla armatorów krajowych i zagranicznych.

4 sierpień 1990. Z drugiego suchego doku zwodowano największy statek zbudowany w polskich stoczniach oraz największy w basenie Morza Bałtyckiego. Symbol Budowy tego statku to B-562/1 o nośności 165. 000 ton. Statek nosi nazwę Pierre LD i jest budowany dla armatora francuskiego Louis Dreyfus.



Fotka przedstawia montaż kadłuba B-562/1 w Suchym doku II. To jest część rufowa statku. Statek stoi rufą do Hali Wydz. K-2. Tak wygląda przekrój kadłuba. Doskonale widać dno podwójne i obło kadłuba. Te przestrzenie wewnętrzne razem tworzą zbiornik balastowy. Częścią tego zbiornika jest zbiornik szczytowy, który jeszcze nie został umieszczony i zamontowany na kadłubie. Dolna część zbiornika balastowego z górną częścią (zbiorniki szczytowe) są połączone dwoma kanałami przyburtowymi, przy czym jeden z tych kanałów umieszczony jest od strony rufy, drugi zaś od strony dziobu każdego zbiornika

30 sierpień 1990. Podpisano umowę pomiędzy Stoczną im. „Komuny Paryskiej i firmą KVAERNER z Norwegii o utworzeniu spółki KVAERNER – GDYNIA SHIPYARD. Równocześnie Stocznia w Gdyni usilnie zabiegała o unieważnienie kontraktów lub ich renowację zawartych wcześniej przez Centralę Handlu Zagranicznego Przemysłu Okrętowego CENTROMOR w Gdańsku z armatorami L. Dreyfus i Zenith na budowę masowców, które to kontrakty wobec zlikwidowania rządowych dopłat – stały się dla Stoczni całkowicie nieopłacalne.

Perspektywa wejścia Stoczni w spółkę z firmą z Norwegii był łakomym kąskiem dla załogi Stoczni, gdyż kierownictwo Kvaertera poufnie zadeklarowało, iż z chwilą utworzenia spółki, pracownicy Stoczni otrzymają wzrost płac o 100 %. Informacja ta nie była jeszcze informacją oficjalną. Wykorzystał to nowy Dyrektor mgr inż. Marian Urbaniak i jednym Zarządzeniem podniósł płace załozdy stoczni o 100 %. Wywołało to zrozumiały zachwyt załogi stoczni, natomiast dla dyrektora Urbaniaka zaczęła się równia pochyła i już 21.11. 1990 utracił swoje stanowisko.

27 wrzesień 1990. Stocznia poinformowała Centromor o jednostronnym odstąpieniu od umowy na budowę statków dla armatorów L. Dreyfus i Zenith, Obaj armatorzy zaskarżyli tą decyzję do Sądu Arbitrażowego w Londynie i 14. 10. 1990 roku sąd ten na wniosek armatorów wydał decyzję dotyczącą zakazu sprzedaży tych statków innym armatorom.

28 wrzesień 1990. W Sądzie Okręgowym w Gdańsku został złożony wniosek o rejestrację spółki KVAERNER – GDYNIA SHIPYARD. Sąd wniosek przyjął, sprawdził dostarczone dokumenty i wniósł do składających o uzupełnienie dokumentów w terminie 60 dni.

Stocznia Gdynia S.A. jednoosobowa Spółka z udziałem Skarbu Państwa

12 listopad 1990. Następuje przekształcenie Stoczni im. „Komuny Paryskiej” (dotąd Przedsiębiorstwo Państwowe) w Gdyni na jednoosobową Spółkę z udziałem Skarbu Państwa o nowej nazwie **STOCZNIA GDYNIA S. A.** W dniu tego zgłoszenia nowa firma uzyskała wpis do rejestru sądowego w Sądzie Rejonowym w Gdańsku pod pozycją rejestru RHB 7029. W dniu 29 11. 1990 nastąpiła rejestracja nowej spółki – Spółka nabrała mocy prawnej.

W momencie jej powołania nowa Stocznia Gdynia S. A. obciążona była przez:

- odwołanie rządowych dopłat do „starych” kontraktów,
- wzrost (przez urynkowienie) cen materiałów do budowy statków,
- wzrost oprocentowania kredytów (to z kolei było wynikiem walki władz z inflacją),
- zastopowaniem kontraktów na budowę statków na rynek radziecki,
- nieodebranie statków zamówionych przez armatorów krajowych.

21 listopad 1990. Dyrektor Naczelny mgr inż. Marian Urbaniak traci stanowisko Dyrektora Naczelnego (p.o. prezesa Zarządu)

26 listopad 1990. W tym dniu na nowego Dyrektora Naczelnego Stoczni powołany zostaje mgr inż. Henryk Ogryczak, były pracownik stoczni.

Początek roku 1992. Następuje ostateczne zerwanie rozmów w norweskim Kvaernerem. Firma norweska posiadała opatentowaną technologię budowy zbiornikowców typu LNG, czyli na statki do przewozu gazów skroplonych do temperatury minus 160⁰C, zaś koszty płac w stoczni w Gdyni były około 6 – krotnie mniejsze niż w Europie Zachodniej. Stąd zabiegi Kwaernera. Jednak, gdy finansiści norwescy przeanalizowali nowe warunki funkcjonowania przedsiębiorstw w Polsce, to stwierdzili brak stabilnych reguł ekonomiczno-prawnych. Nie chcieli zatem ryzykować swoich pieniędzy i wycofali się z umowy.

Zakończenie działalności stoczni pod nazwą im. „KOMUNY PARYSKIEJ”

29.11.1991. W tym dniu przestaje istnieć stocznia im. „KOMUNY PARYSKIEJ”. Następuje przekształcenie przedsiębiorstwa państwowego w Spółkę Akcyjną. Zatem pełna nowa nazwa brzmi: **Stocznia Gdynia Spółka Akcyjna z udziałem Skarbu Państwa**. Wypada zatem dokonać podsumowania i dokonania stoczni im. KOMUNY PARYSKIEJ w Gdyni (wg zapisów p. T. Czayki „Stocznia im. „Komuny Paryskiej” 1922/1990.

Podsumowanie produkcji Stoczni im. „KOMUNY PARYSKIEJ” W Gdyni

Przeciętne zatrudnienie:

PRZECIĘTNE ZATRUDNIENIE W LATACH 1950 - 1989

1950	2.233	1970	8.647
1951	2.344	1971	9.289
1952	3.477	1972	9.704
1953	4.229	1973	10.129
1954	3.780	1974	10.426
1955	3.448	1975	10.422
1956	3.362	1976	10.856
1957	3.707	1977	10.627
1958	3.940	1978	10.620
1959	3.899	1979	10.348
1960	3.748	1980	10.198
1961	3.987	1981	10.055
1962	4.990	1982	9.227
1963	6.005	1983	9.061
1964	6.836	1984	8.839
1965	7.253	1985	8.593
1966	7.332	1986	8.651
1967	8.102	1987	8.374
1968	8.591	1988	7.636
1969	8.801	1989	6.698

Tonaż zbudowanych statków

TONAŻ ZBUDOWANYCH STATKÓW

rok	DWT	BRT	rok	DWT	BRT
1952	3.280	2.740	1970	198.750	138.110
1953	7.060	5.767	1971	191.800	141.920
1954	12.200	9.520	1972	243.500	160.600
1955	9.840	8.220	1973	274.500	196.200
1956	1.640	1.370	1974	209.840	146.250
1957	2.500	3.000	1975	546.860	321.950
1958	12.000	12.580	1976	292.050	201.950
1959	8.900	9.398	1977	328.750	233.700
1960	18.300	15.398	1978	397.700	271.600
1961	14.150	10.645	1979	238.250	146.300
1962	30.670	23.187	1980	144.150	104.280
1963	44.500	29.770	1981	132.000	88.400
1964	42.030	31.020	1982	88.800	67.900
1965	72.415	58.031	1983	314.600	194.000
1966	81.315	65.526	1984	190.400	116.000
1967	113.050	91.379	1985	42.200	26.900
1968	141.200	116.490	1986	270.700	173.250
1969	157.450	120.220	1987	212.200	172.500
			1988	45.700	72.785
			1989	67.518	79.389
				5.202.768	3.669.145

Zużycie stali

ZUŻYCIE STALI /w tonach/ - WYROBY WALCOWANE

1965	37.518,7
1966	47.165,8
1967	47.926,9
1968	60.562,2
1969	65.436,0
1970	65.497,0
1971	84.322,7
1972	95.700,9
1973	111.828,8
1974	114.281,9
1975	120.552,9
1976	107.158,8
1977	102.101,3
1978	101.780,2
1979	93.531,6
1980	84.068,8
1981	86.073,0
1982	90.031,7
1983	45.050,9
1984	54.568,6
1985	38.378,0
1986	42.235,8
1987	49.401,8
1988	40.153,0
1989	37.604,6

Podsumowanie produkcji okrętowej:

PODSUMOWANIE PRODUKCJI STOZCZNI im. KOMUNY PARYSKIEJ w GDYNI

W latach 1952-1989 zbudowano i sprzedano:
451 handlowych statków morskich
o łącznej nośności 5.202.768 ton
i pojemności brutto 3.669.145 RT
w 68 podstawowych typach dla 86 armatorów z 21 krajów*

Były to statki o następującym przeznaczeniu:
4 statki pasażerskie do obsługi wień wiertniczych
1 prom pasażersko-samochodowy
98 drobnicowców
10 drobnicowców Ro-Ro
8 chłodnicowców
8 kontenerowców
59 masowców (w tym 3 do przewozu samochodów)
8 masowców OBO
28 zbiornikowców
5 zbiornikowców do przewozu skroplonego gazu (LPG)
127 trawlerów rybackich
53 trawlerzy przetwórci
32 trawlerzy zamrażalnic
3 statki techniczne (dok, pontony)
7 holowników
9 szalup dennokłapowych**
2 barki**

W latach 1955-1967 zbudowano w Gdyni na zlecenie Marynarki Wojennej 28 okrętów** o łącznej wyporności ok. 13.200 ton.
Były to:

4 kutry dozоровe
12 trawlerów rdzowych
12 trawlerów bazowych

*/ W przypadku ZSRR i Indonezji armatorzy byli reprezentowani przez państwowych przedstawicieli handlowych
**/ Jednostki te nie są liczone z morskimi statkami handlowymi.

Nadzory polskich i Międzynarodowych Towarzystw Klasyfikacyjnych

Oprócz 17 statków, których kadłuby zbudowały inne stocznie, pozostałe zostały zbudowane:

258 na pochylni bocznej w latach 1952-1977
136 w I suchym doku od roku 1963
40 w II suchym doku od roku 1977

Nad budową statków sprawowały nadzór następujące Towarzystwa Klasyfikacyjne:

	243 PRS	Polski Rejestr Statków	
	59 RS	Register SSSR	
	53 LR	Lloyd's Register of Shipping	
	49 BV	Bureau Veritas	
	41 DnV	Det Norske Veritas	
	2 ABS	American Bureau of Shipping	
	2	wspólnie LR i BV	
	1	wspólnie PRS i RS	
	1	wspólnie PRS i DnV	

Dla innych stoczni zbudowano 54 kadłuby a także konstrukcje mostowe dla Gdańska i Zakroczyimia oraz elementy przystani ro-ro dla Portu Handlowego w Gdańsku.

18 styczeń 1992. Odbyło się pierwsze posiedzenie Rady Nadzorczej Stoczni Gdynia S.A. po przekształceniu Stoczni w jednoosobową Spółkę z udziałem Skarbu Państwa. Przewodniczącym Rady Nadzorczej zostaje p. Wojciech Żurawik – wykładowca Uniwersytetu Gdańskiego.

20 styczeń 1992. Odbyło się ostatnie zebranie Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni, na którym podjęto uchwałę o rozwiązaniu się tej organizacji związkowej. (mój komentarz – EP: nie ma patrona (PZPR) zatem nie ma i organizacji). W ten sposób kolejny relikwyt władzy PZPR nie wytrzymał próby czasu i znikł z kart historii.

30 styczeń 1992. W tym dniu odbyła się w Stoczni I Giełda Pracy zorganizowana przez stoczniowe Biuro Kadr.

1 luty 1992. W Stoczni rozpoczął pracę nowy podmiot pod nazwą Wolny Obszar Celny (WOC), który rozpoczyna proces restrukturyzacji Stoczni. Pierwszym dyrektorem został mgr inż. Maciej Wierzbicki

18 luty 1992. Powstał nowy związek zawodowy w Stoczni pod nazwą Wolny Związek Zawodowy Pracowników Gospodarki Morskiej. Przewodniczącym został wybrany Jan Guminski. Ze względu na nazwisko Przewodniczącego, nowy związek zawodowy został ochrzczone jako „Gumisie” i w ten sposób pracownicy Stoczni odróżniali jednych związkowców od drugich.

6 kwiecień 1992. W tym dniu przekazano armatorowi francuskiemu statek „LOUIS DREYFUS” masowiec z serii B – 562/1 o nośności 165. 000 ton. Był to największy statek zbudowany w polskiej Stoczni i największy nad Morzem Bałtyckim. Generalnym Projektantem Statku był mgr inż. Piotr Filipp, zaś Głównym konstruktorem był mgr inż. Jerzy Straszynski. Początkowo seria składała się z trzech statków.

Pierwszy B-562/1 „PIERRE LD” przekazano w 1992 roku

Drugi B-562/2 „JEAN LD” przekazano w 1993 roku

Trzeci B-562/3 „GERARD LD” przekazano w 1994 roku

22 czerwiec 1992. W Stoczni podpisany został akt notarialny powołujący do życia „Fundację Ochrony Zdrowia NSZZ „SOLIDARNOSC”. Celem fundacji jest organizacja zbiórek funduszy na zakup specjalistycznego sprzętu medycznego dla Zakładowej Przychodni Zdrowia.

25 czerwiec 1992. Nastąpiło uroczyste uruchomienie Centrum Komputerowego Wspomagającego procesy Projektowania statków – projektowania kadłubów okrętowych, systemów rurociągowych, systemów wentylacji i klimatyzacji, oraz projektowania przebiegu instalacji elektrycznych, sterowania i automatyki kablowej. Nowy system o nazwie ‘STEERBEAR’ umożliwia również tworzenie trójwymiarowej przestrzeni statków, co znacznie ułatwia koordynację przestrzenną już na etapie projektowania dokumentacji roboczej. Jest to trudna do przecenienia pomoc projektowa, która pozwala stoczniowemu Biuru Projektowemu na wzniesienie się do poziomów jakie prezentują zachodnie biura projektowe. Wprowadzenie wspomaganie procesów projektowania komputerowego rozpoczęło okres zmierzchu modelowania siłowni w skali 1: 10 przez modelarzy.

Listopad 1992. Stocznia uroczystie obchodzi jubileusz 70-lecia działalności. Gościem honorowym stoczniowców był Prezydent RP Lech Wałęsa.

Pozornie miły fakt. Pan Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej z kurtuazyjną wizytą w najnowocześniejszej polskiej stoczni! Jakże to miłe...! I tutaj muszę szanownemu czytelnikowi odsłonić rąbka pewnej tajemnicy. Przypomnę tylko (celem wyjaśnienia i zrozumienia złożoności sytuacji), iż za każdym razem, gdy stocznia oddawała do eksploatacji statek, to Zarząd wydawał oficjalny komunikat o tym miłym fakcie, informując niejako „przy okazji”, ile stocznia ma w zapasie podpisanych kontraktów i na jaką kwotę (w dolarach USA), co miało dokumentować „kondycję finansową” stoczni. Otóż tylko nieliczni obserwatorzy życia gospodarczego zorientowali się, iż Zarząd stoczni od pewnego czasu nie publikuje ilości kontraktów ani nie chwali się na jakie sumy ma zapewniona przyszłość w zakresie budowy statków. Prezesem Zarządu w owym czasie był mgr inż. Henryk Ogryczak, który obejmując stanowisko Prezesa z rozpaczą stwierdził, że stocznia nie ma podpisanych kontraktów, a więc stocznia nie ma żadnych perspektyw w zakresie utrzymania się na powierzchni życia gospodarczego w systemie ekonomicznie – gospodarczym w tamtym czasie obowiązującym....



Pan Prezydent Lech Wałęsa w Stoczni Gdynia z okazji 70-lecia Stoczni w Gdyni

Ale zbliża się niezwykła okazja 70 – lecie funkcjonowania Stoczni Gdynia S.A. Pan prezes ruszył zatem do Warszawy, by różnymi drogami dotrzeć do kancelarii p. Prezydenta i skłonić go do przyjazdu do stoczni w Gdyni jako nadzwyczajnego gościa honorowego, którego w czasie strajków w pamiętnym Sierpniu 1980 roku stoczniowcy gdyńscy wprost entuzjastycznie i czynnie wspierali.

Tutaj zrobię kolejną dygresję ... Na całym cywilizacyjnym świecie przyjęte jest, iż najwyższe „persony” w państwie nigdy nie pojawią się na jakiegokolwiek imprezie w firmie, która lada chwila może upaść....

Armatorzy, co rusz pytali stocznię o jej kondycję finansową, pytali firmy consultingowe, banki itp. instytucję, czy stocznia w Gdyni upadnie, czy utrzyma się na powierzchni życia gospodarczego... Bałagan w zakresie finansów i w bankach polskich był znaczny, zatem na różne pytania, pytający dostawali odpowiedzi, z których niewiele wynikało, bo mówiąc obrazowo: jednym wydawało się że radośnie maszerujemy z gospodarką kreuującą się na rynkową, gdy tymczasem prawda była zupełnie inna, wszyscy, aż po uszy siedzieli w systemie z epoki zapóźnionego socjalizmu, niewiele wiedząc, o co tak naprawdę chodzi w nowej gospodarce rynkowej, rządzącej się zupełnie innymi prawami, które tak naprawdę mało kto rozumiał!

Gdy Panu Prezesowi stoczni udało się doprowadzić do przyjęcia zaproszenia przez p. Prezydenta Wałęsę (w kancelarii p. prezydenta też nie rozumieli znaczenia i niuansów takiej wizyty!)

Zarząd stoczni i służby handlowe „ruszyły” do wysyłania zaproszeń, dla armatorów, brokerów, bankowców związanych z przemysłem okrętowym w Europie i na świecie z hiobową informacją, iż z okazji 70 lecia stoczni w Gdyni do stoczni zawita, co by tu nie opowiedzieć jeden z dwu najświetniejszych w owym czasie w świecie znakomitości! Pan Prezydent WAŁĘSA.

Z zagranicy zjechało się wiele znaczących osobistości – każdy chciał z bliska zobaczyć robotnika – obecnego Prezydenta z kraju dość dziwnego jakim w owym czasie jawiła się Polska.

Po słynnym wystąpieniu, Pan Prezydent dyskretnie prowadzony przez p. Prezesa Ogryczyka podszedł do przedstawicieli świata zachodniego, zaś p. Prezes przedstawiał kolejnego (Armatora, Bankowca, Brokera, Dyrektorów największych stoczni w Europie itp. osobistości)... a pan Prezydent przystawał, zadawał pojedyncze pytania, kto zacz i co robi w świecie okrętowym i wyrażał uprzejmy pogląd, iż jest mu b. miło widzieć, spotkać się itp.; itd. i wznieść toast szampanem oczywiście za pomyślność współpracy międzynarodowej, korzystnej dla zainteresowanych stron. Goście byli wprost zauroczeni tymi paru zdaniem wyrażonymi krótkimi doskonale „skrojonymi” stosownie do osoby i sytuacji. Tak więc te bliskie „spotkania trzeciego rodzaju” były nad wyraz serdeczne i miłe. I co trzeba przyznać, zrobiły kolosalne wrażenia na gościach stoczni.

Nie muszę dodawać z jakim pozytywnym skutkiem odbiła się ta sytuacja w możliwościach kontraktowania nowych statków zapewniających byt tysięcy stoczniowcom z Gdyni. Zatem podejrzenie, że stocznia w Gdyni stoi na skraju bankructwa rozwiązała się niczym mgiełka nad bagnem trudności gospodarczych jakie targały niedoświadczonymi polskimi bankami, ministerstwami i innymi tworamami gospodarczymi.... Zatem na pewno my stoczniowcy z Gdyni możemy powiedzieć: „Dziękujemy Ci Prezydencie...”

3 luty 1993. Ustawa o restrukturyzacji finansowej przedsiębiorstw i banków (weszła w życie 10.03.1993) pozwoliła na podjęcie od dnia 28.09. 1993 postępowania ugodowego z wierzycielami. Stocznia Gdynia S.A. w tym czasie utraciła płynność finansową. Koszt własny sprzedaży przekraczał przychody o ponad 40 %

Kwiecień 1993 Stocznia przekazała armatorowi francuskiemu SOCIETE QUIRATAIRE DU-CHALUTIER AUSTRAL super trawler rybacki wyposażony m. in. w bezprzewodowe echosondy sieciowe, automaty sortujące rybę oraz satelitarną aparaturę nawigacyjną. Generalnym konstrukto-rem statku jest mgr inż. Jerzy Straszyński.



7 kwiecień 1993. O odbyły się wybory trzech przedstawicieli załogi do rady Nadzorczej. Wybrani zostali” Dariusz ADAMSKI, Kazimierz JELEŃSKI i Janusz ŚNIADEK.

Stocznia w Gdyni prekursorem zbiornikowców z podwójnym poszyciem

Kwiecień 1993. Przekazano armatorowi statek GLENROSS SHIPPING INC z Liberii o symbolu budowy B-5633/II. Statkiem tym Stocznia Gdynia S.A. otworzyła nowy typ zbiornikowców z podwójnymi burtami i podwójnym dnem. Była to pierwsza taka konstrukcja na światowym rynku okrętowym.

Autor (mgr inż. Antoni Rylke Generalny Projektant Statku B-563/II) nowej koncepcji zbiornikowców z podwójnym poszyciem kadłuba, jako remedium na ograniczenie wypływu ładunku (ropy naftowej) ze zbiornikowca w przypadku katastrofy, związanej z uszkodzeniem poszycia zewnętrznego kadłuba.



Projekt statku nazywany jako „Aframax” powstał po uwzględnieniu wymogów konwencji „Marpol 73/78”. Wykorzystując zapisy i wymagania postawione w tej konwencji mgr inż. A. Rylke opracował projekt konstrukcji statku z podwójnym kadłubem w rejonie zbiorników, z przestrzenią przeznaczoną na czysty balast. Przestrzeń ładunkową podzielono na środkowe zbiorniki ładunkowe tak, aby dwa sąsiednie zbiorniki miały objętość mniejszą niż dopuszczalny wypływ (wynikający z ewentualnego uszkodzenia poszycia zewnętrznego kadłuba). Dodatkowo uzyskano gładkie ściany zbiorników ładunkowych, które były łatwe do mycia. Ciekawostką było to, iż formalnie wspomniana wyżej Konwencja „Marpol 73/78” miała obowiązywać dopiero za parę lat. Jednak autor projektu (inż. A. Rylke) myślał dalekowzrocznie i jego projekt uzyskał wysokie uznanie nie tylko wśród europejskich projektantów statków, ale przede wszystkim armatorów, którzy już eksploatowali zbiornikowce i z uwagą śledzili zapisy Konwencji „Marpol 73/78,” by we właściwym dla siebie momencie zamówić statek, nie tylko nowoczesny, ale chroniący interes armatora przed ewentualnymi, niebotycznymi kosztami skutków awarii związanych z usuwaniem rozlewisk ropy i jej produktów wówczas, gdy na wskutek kolizji, produkty te wyleją się do morza. Trzeba wyraźnie zaznaczyć, iż w tym konkretnym typie statku stocznia w Gdyni była pierwszą na świecie, która taki statek zaoferowała.



Największy statek zbudowany w basenie Morza Bałtyckiego

28 maj 1993. Kolejny sukces projektantów i konstruktorów stoczniowego Biura Projektowego. Masowiec z serii B – 562 budowany w Stoczni Gdynia S.A. dla armatora francuskiego zakwalifikował się do finału w konkursie „Mister i Junior Eksportu „93”. Generalnym projektantem statku był mgr inż. Piotr Filipp, zaś głównym Konstruktorem mgr inż. Jerzy Straszyński.



Największy statek zbudowany w basenie morza Bałtyckiego B-562/1



Generalny Projektant Statków m.in. serii B-562/1 do 3 mgr inż. Piotr Filipp

Montaż silników głównych w całość przed wstawieniem w kadłub

30 czerwiec 1993. Po raz pierwszy w Stoczni Gdynia S.A. na statku B – 562/2 zastosowano metodę montażu silnika napędu głównego o masie 640 ton w całości na statek. W celu zmontowania silnika w całość na placu montażu pod zasięgiem suwnicy obsługującej SD II postawiono prowizoryczną konstrukcję – pod zasięgiem suwnicy 900 ton z przenośnym zadaszaniem. Konstrukcja ta przez stocznikowców została nazwana „cyrkiem” i tam montowano SG w całość. Prace te wykonywali najwyższej klasy pracownicy wydz. maszynowego W-1, którymi kierował inż. Maciej Poprawski. Koncepcje tego przedsięwzięcia opracował i uzgodnił w Wydz. W – 1 Główny Technolog Budowy tej serii statków inż. Edmund Piór; natomiast uzgodnienia z Firmą „Sulzer” i HCP „Cegielski” Poznań w zakresie sposobu mocowania zawiesi do tego silnika negocjował i załatwił mgr inż. Mikołaj Topolski z Szefostwa Technicznego Stoczni. Opracowaniem Oprzyrządowania kierował inż. Józef Lanc.

Oto porównanie trzech statków w zakresie skutków montażu SG w całości:

- % zaawansowania wyposażenia na dzień wodowania:
- B-562/1 66,2
- B-562/2 78,0
- B-562/3 70,0 (tu dało się odczuć poważne zakłócenia w kredytowaniu statku w budowie co spowodowało opóźnienie dostaw wyposażenia, a zatem poważnie utrudniło realizację procesu budowy)

Efektem tak zmienionego sposobu montażu SG na B-562/2 był fakt uruchomienia tego silnika jeszcze przed wodowaniem statku (przy rozłączonej linii wałów). Zmiana ta spowodowała wcześniejsze uruchomienie agregatów prądotwórczych – też przed wodowaniem przez co, do wodowania zdołano wykonać około 15 % prób na uwięzi!



Fotka przedstawia końcowy montaż oprzyrządowania do transportu silnika głównego na statek.

Jest to inny silnik niż na jedn. B-562. Proszę porównać sylwetkę pracownika Wydz. W-1, który stoi przy SG na (prawa strona zdjęcia) do wysokości całego silnika! Waga silnika ok. 640 ton (silnik nie ma zamontowanych turbosprężarek, gdyż nie mieszczą się w gabarytach otworu. Gdy silnik zostanie posadowiony na fundamencie, wówczas te turbosprężarki (dwie sztuki – każda o masie około 16 ton) będą miały dość miejsca, by „dotrzeć” poprzez otwór na SG do zamocowania ich do silnika.

Fotografia przedstawia następującą sytuację: Kadłub statku B-562/3 stoi na kilblokach w SD II. Komin już posadowiony; Siłownia nie zakryta pokładem, gdyż nie ma Silnika Głównego – zatem nie ma i nadbudówki Zdecydowana większość urządzeń już zainstalowana w siłowni statku. Silnik nie ma jeszcze zamontowanych dwóch turbosprężarek, gdyż wystawały one poza obrys otworu, przez który był opuszczany SG. Silnik ważył (bez turbosprężarek) około 630 ton.



1 wrzesień 1993. Na bazie nowego tworu organizacyjnego Wolny Obszar Celny w organizacji zostaje utworzona spółka z ograniczoną odpowiedzialnością pn. „Wolny Obszar Gospodarczy”, którego stocznia jest głównym założycielem i udziałowcem (posiada 100 % udziałów).

5 listopad 1993. Odbyło się wodowanie pierwszego z serii statku o symbolu 8088/1 ekologicznego zbiornikowca III generacji typu Aframax o nośności 90.000 ton. Statek zamówił duński armator „BURWAIN SHIPHOLDINGS A/S”. Statek okazał się rewelacją konstrukcyjną – podwójne burty i dno statku – co w przypadku kolizji chroni ładunek ropy przed wylaniem się do morza, co ma zapobiegać katastrofom ekologicznym na wielką skalę (patrz katastrofa wielkiego tankowca w pobliżu Alaski – Amoco Cadiz). Projektantem tego statku jest mgr inż. Antoni Rylke Generalny Projektant w stoczniowym Biurze Projektowym.

10 listopad 1993. W tym dniu na Wydz. K-2 prefabrykacja kadłubów odbyło się przekazanie do eksploatacji hali warsztatowo – magazynowej, w której wykonywana będzie prefabrykacja i komplekacja elementów rurociągów okrętowych oraz innego wstępnego wyposażenia (w Stoczni nazywanego „grupą 19” – tą) przewidzianego do montażu już na etapie budowy (montażu) sekcji.

Ciekawostką, co trzeba tutaj dodać było to, iż znaczna część konstrukcji tego obiektu warsztatowo – magazynową wykonano z pozostałych po statku LPG sekcji statku, który nie wszedł do dalszej produkcji. Obiekt ten nazywano „stasiówką” co było „ukłonem” w kierunku mgr inż. Stanisława Woyciechowskiego jako inicjatora wykorzystania tych sekcji do budowy obiektu.

W utworzeniu tego obiektu znaczącą rolę odegrał mgr. Inż. Jan Kędzierski z-ca K-ka Wydz. K-2 ds. Technicznych. Dzięki wytrwałości w działaniu w zakresie przygotowaniu Wydz. K-2 do wczesnego montażu przewidywanego zakresu wyposażenia już na etapie budowy sekcji, przyniosły taki skutek, iż to, co wydawało „nie do przeskokowania” stało się codziennością.

Była to wielka zasługa kierownictwa Wydz. K-2, a szczególnie inż. J. Kędzierskiego. Sprawę tego wczesnego wyposażania sekcji „zamknięto” wówczas, gdy p. inż. Stanisław Woyciechowski został przez prezesa Ogryczaka przeniesiony na stanowisko Szefa Biura Konstrukcyjnego (TK), który z racji zajmowanego stanowiska doprowadził do tego, iż każda pracownia (TKW, TKS i TKE) musiała przekazywać do pracowni TKK do Zespołu p. mgr inż. Klemensa Reszke, te elementy swojego zakresu prac, które można było zamontować już na etapie sekcji na wydz. K-2.

Po wdrożeniu tego przekazywania elementów do pracowni TKK okazało się, iż na każdym statku dało się zaobserwować około 10 % przyrost gotowości statku na dzień wodowania. Bez tego wczesnego wyposażania sekcji gotowość statku na dzień wodowania wynosiła około 50 %. Wdrożenie metody wielkomodułowej (o czym dalej) pozwoliło zbliżyć się z gotowością do wodowania w granice około 80 % gotowości. Był to wielki krok w skrócenie cykli budowy statków. Podkreślmy to, bo to ważne, była to wielka praca wszystkich pracowni TK, a szczególnie praca Wydz. K-2.

28 grudzień 1993. W tym dniu zawarto Ugodę w ramach restrukturyzacji Stoczni, którą prowadził Pomorski Bank Kredytowy S.A. w Szczecinie. W wyniku tego postępowania umorzono Stoczni ponad 3 biliony złotych długu (największe umorzenie w Polsce) w ramach ugody wierzyciele mieli otrzymać akcje Stoczni Gdynia S.A.

21 kwiecień 1994. Nastąpiło uprawomocnienie się ugody bankowej pomiędzy Stoczną Gdynia S.A. a wierzycielami.

27 czerwiec 1994. Przekazano armatorowi duńskiemu „BURWAIN SHIPPHOLDINGS A/S” pierwszego z serii 8088/1 statku o nazwie „BURWAIN HELENA” ekologicznego zbiornikowca III generacji AFRAMAX o nośności 90.000 ton. Statek ten był zbiornikowcem z podwójnym dnem i podwójnymi burtami (w terminologii morskiej taka konstrukcja kadłuba nazywana była **DOUBLE SKIN**) i była odpowiedzią Stoczni Gdynia S.A. na zmiany w konstrukcjach zbiornikowców po pamiętnej i słynnej katastrofie tankowca „AMOCO CADIZ” u wybrzeży Alaski.

W tym samym roku International Tanker Review przyznał mu tytuł statku roku w tej klasie. Generalny Projektant statku mgr inż. Antoni Rylke „szeroko otworzył drzwi świata okrętowego” na konstrukcje zbiornikowców zupełnie nowej generacji spełniającą Konwencję MARPOL 73/78.

Zbiornikowiec ten jest unikalną konstrukcją nie tylko pod względem zabezpieczenia przed możliwością wycieku ładunku, która może zaistnieć w czasie eksploatacji statku (koliduje), ale też ze względu na cechy konstrukcyjne.

Statek posiada 9 zbiorników ładunkowych oraz dwa słoje tanki (zbiorniki, w których zbierane są resztki po zmyciu zbiorników ładunkowych głównych – przygotowanie do następnego ładunku). W sumie we wszystkich 11 zbiornikach zbiornikowiec mieści 108.030 m³ ładunku. Każdy z 11 zbiorników jest malowany farbą pure epoxy.

Na statku tym zastosowano bardzo nowatorski system ładunkowy. Otóż każdy z 11 zbiorników posiada własną pompę ładunkową napędzaną hydraulicznie, przy czym wszystkie pompy zasilane są jednej pompowni hydraulicznej, umiejscowionej w specjalnie wydzielonym pomiesz-



Fotka przedstawia zbiornikowiec z serii 8088 typu „AFRAMAX” trzeciej generacji o nośności 90.000 ton dla armatora duńskiego „NORDIC SHIP INVESTMENT I Ltd. Wg projektu Generalnego Projektanta mgr inż. Aleksandra Rylke.

czeniu na statku. Ten system decyduje o wielkich możliwościach statku, gdyż w każdym z 9 zbiorników statek w jednym rejsie, może przewozić inny rodzaj ładunku, co uatrakcyjnia ofertę handlową armatora. Na szczególne wyróżnienie w zaprojektowaniu hydraulicznego systemu pompowego o wysokiej wydajności zasługuje mgr inż. Andrzej Zielazek pracownik Pracowni TKS Biura Projektowego Stoczni Gdynia S.A.

Konstrukcja statku została uznana za wzorcową, skutkiem czego statek otrzymał nagrodę „**GREEN TANKER**” w Nowym Yorku w USA.

Zmiany zostały wprowadzone jako rezultat odpowiadający na potrzeby organizacji **OPA 90** (Oil Pollution Act 90), która wymuszała na armatorach nieograniczoną odpowiedzialność za zanieczyszczenia mórz i oceanów świata produktami ropopochodnymi. Konstrukcja tego statku wyszła spod ręki Generalnego Projektanta Stoczni Gdyńskiej mgr inż. Antoniego Rylke – bratanka słynnego profesora Politechniki Gdańskiej i pierwszego Dziekana Wydziału Budowy Okrętów.

Statek ten był 499 statkiem zbudowanym w powojennej historii Stoczni. W statku tym zawarta jest 6 milionowa tona łącznej nośności w ponad 70 – letniej historii gdyńskiej Stoczni.

W latach dziewięćdziesiątych starano się wprowadzać nowości w budowie statków, ale starano się też wprowadzać pewne nowości i innowacje w ceremoniach chrztu i przekazywania statków armatorom. Poniższa fotka wykonana w Stoczni Gdynia S.A. w czasie takiej ceremonii obiegła świat armatorów i okrętowców w Europie... budząc powszechny zachwyt nad tak piękną ceremonią i dobozem aktorów.



Oto uroczna ceremonia... Jego „boskość” Neptun w towarzystwie Prozerpiny tuż po ceremonii z Matką Chrzestną p. Heleną Amann (nota bene – niezwykle piękną kobietą!). Wykorzystując urodę Matki Chrzestnej p. Prezes Zarządu Stoczni – Dyrektor Naczelny mgr inż. Henryk Ogryczak (po lewej) wygłosił toast a w nim nawiązał do pięknej Heleny Trojańskiej mówiąc... „od dzisiaj, dla nas stoczniowców imię HELENA będzie się kojarzyło z bardzo pokojową współpracą z firmą Burwain Holding i Stoczną Gdynia S.A.” co zostało przyjęte wprost owacyjnie, czym zarówno Matka Chrzestna jak i jej mąż Prezes firmy Burwain Holding, byli wprost zachwyceni, co wielokrotnie podkreślali na późniejszym przyjęciu z tej pięknej okazji chrztu statku.



Powyższa fotka przedstawia drugi statek z serii 8081 „BURWAIN ELEKTRA” dumnie przemierzającego szlaki morskie z ładunkiem 90.000 ton

Wspominając wodowania, nie sposób pominąć ceremonii wlewania pierwszej wody do niecki doku jeszcze przed otwarciem zaworów wpuszczających wodę morską z basenu portowego do niecki doku. Ta pierwsza woda wlewana jest do doku przez przedstawiciela armatora ze specjalnego cebrzyka wykonanego (na wniosek mgr inż. Sławomira Mierzwińskiego – K-ka Wydz. K-3) z porządnej dębiny przez stoczniowych stolarzy z wydz. W-5. Każdy wodowany statek otrzymuje swoją metrykę chrztu, zaś na cebrzyk przykręcana jest pamiątkowa mosiężna tabliczka informująca kto, kiedy chrzcił statek oraz jakie imię statek otrzymał. Poniższe fotka przedstawia jedną z wielu w ciągu roku takich ceremonii.



Lipiec 1994. Opóźnienia w przekazaniu przez Ministerstwo Przekształceń Własnościowych akcji wierzycielom spowodowało m. in. przerwanie finansowania przez Bank Handlowy S.A. w Warszawie budowy 3 masowców dla armatora francuskiego.

5 sierpień 1994. Przekazano armatorowi pięćsetny statek zbudowany dotychczas w Stoczni Gdynia S.A. dla armatora Burwain Shippholding A/S Jest nim statek „Burwain Elektra” – zbiornikowiec typu Aframax z podwójnym dnem i podwójnymi burtami.

20 sierpień 1994. Do Stoczni Gdynia S.A. na remont wpłynął największy statek jaki dotychczas był remontowany w polskich stoczniach w tym także w basenie Morza Bałtyckiego. Był to grecki tankowiec „LACONIA” o nośności 340. 000 ton.

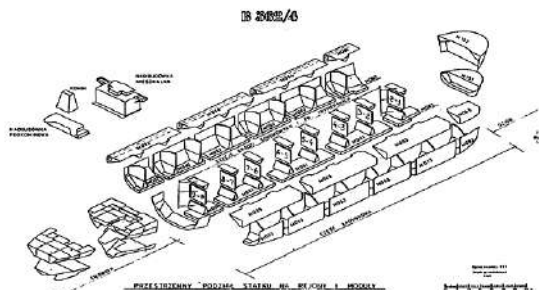
Pierwsze „podejście” do wielkomodułowej budowy kadłubów

15 wrzesień 1994. Wydano „Ramowe wytyczne Technologiczne Wykonawstwa Modułów Zbiorników Szczytowych statków B-562/4-5 i Dalszych” nr dokumentu TT/B-562/4 – 1243. Dokument ten definiuje nowe określenie Modułu Kadłubowego na statek B-562/4, określa nowy zakres prac dla wydziałów produkcyjnych na odpowiednim wcześniejszym etapie prac wg nowej dokumentacji z Biura TK, wykonaną przez Pracownię Kadłubową. Ta nowa dokumentacja, to skomasowanie na jednym rysunku „grupy 19” – wczesnego zbrojenia dotąd wydawanego przez poszczególne pracownie odrębnie.

Od Statku B-562/4 to wczesne „zbrojenie” poszczególne pracownie TK przekazują do Pracowni Kadłubowej, zaś Pracownia ta opracowuje i wydaje jeden rysunek na 1 Moduł Kadłubowy. Powyższe przedsięwzięcie spowoduje przesunięcie prac na wcześniejszy etap (z prac w doku i na wodzie – na Plac Montażu). Uczciwie trzeba przyznać, że te nowe wymagania odnośnie ujęcia całości zbrojenia na jednym rys. PR. było bardzo dużym wyzwaniem dla całego Biura TK.

W pracowni Kadłubowej to zadanie przydzielono Zespołowi, którym kierował mgr inż. Klemens Reszke, który wraz z inż. Inż. Witoldem Pawluciem, mgr inż. Jerzym Gładkim i innymi, wnet załapali, iż tak pomyślana koncepcja ma rację bytu i są gotowi podjąć się tego wyzwania. Poza Biurem TK powstał (w Szefostwie Technicznym) zespół, który miał ustalić zasady wykonywania dokumentacji konstrukcyjno-technologicznej a także zasady montażu tego wczesnego wyposażenia w podziale na zakresy prac wydziałów produkcyjnych Stoczni w tym na etapie K-2 i na Pl. Montażu. Takie zasady opracowano i wydano przy aprobacie kierownictwa Stoczni.

Tymczasem w Szefostwie Technicznym dokonano przeglądu konstrukcji statku, by wskazać te rejony na statku, które powinny być przedmiotem szczególnego zainteresowania, ze względu na możliwość wcześniejszego zrealizowania prac.



Fotka przedstawia podział statku na rejony przestrzenne. U góry kadłuba (pod kominem) widać połączone sekcje zb. szczytowych (po 5 sekcji tworzy 1 Moduł kadłubowy). Linią przerywaną zaznaczono tunel przebiegający pod pokładem głównym.

Stwierdzono, iż moduły kadłubowe utworzone ze zbiorników szczytowych lewo burtowych idealnie nadają się na ten wczesny etap prac. Wynikało to stąd, iż w tych zbiornikach bezpośrednio pod pokładem biegnie tunel od siłowni do dziobu statku, w którym umieszczono instalacje rurowe i kablowe. Instalacje rurowe to 17 systemów różnych średnic i przeznaczenia, znajdowały się tam i systemy hydrauliki siłowej sterującej zaworami na systemach balastowych, było też mnóstwo kabli zasilających, sterujących i automatyki elektrycznej.

Zatem dokonano zmian w technologicznej dokumentacji kadłubowej polegającej na zmianie ilości sekcji wchodzącej w nowy „twór” kadłubowy, zwany MODUŁEM, Dlatego też na lewej i prawej burcie połączono pięć sekcji zbiorników szczytowych w moduł, skutkiem czego powstały po 3 Moduły na każdej burcie składające się z pięciu sekcji, i po dwa Moduły składające się z dwóch sekcji bloku VIII. Widać to na powyższym szkicu. Najważniejsze zadanie przypadło Wydz. W-2, czyli rurowni, a to ze względu na ilość rur do zamontowania w rejonie tuneli.

Aby ułatwić ten montaż wprowadzono zasadę, iż w każdym module, w suficie zostanie zainstalowana szyna technologiczna (dwuteownik). Na tej szynie zamontowany będzie wózek technologiczny (długość tych pięciu połączonych sekcji wynosiła ponad 60 m) za pomocą którego ciężkie elementy do montażu będą przemieszczane wewnątrz tego tunelu na wózku, a nie jak dotąd (trzy poprzednie statki) ręcznie ... Prace przebiegły nad spodziewanie gładko i w doskonałym tempie. Na zakończenie prac Wydziału W-2 kierownik oddziału (p. Zygmunt Plecki) realizującego przewidziany zakres prac na odprawie w Biurze Budowy stwierdził krótko – kierując do mnie, jako do Głównego Technologa Budowy i jednocześnie pomysłodawcę tego przedsięwzięcia następujące słowa: „Panie Edku tak zorganizowaną, przemyślaną i skoordynowaną technologicznie pracę dla mojego wydziału z Panem mogę wykonywać zawsze i wszędzie. Szczególnie ten pomysł z wózkiem transportowym znacznie ułatwił nam pracę! Po prostu dziękuję Panu”.

B-562/4 „LEOPOLD LD” był ostatnim statkiem z serii i został przekazany armatorowi w 1996 roku.

Początek „ery” kontenerowców

23 września 1994. Odbyło się uroczyste wodowanie największego dotychczas wodowanego w Polsce Kontenerowca symbol budowy 8109/1 o pojemności 3.258 kontenerów TEU. Wymiary statku:

- długość 239,80 m
- szerokość 32,26 m
- wysokość do pokładu głównego 19,15 m
- zanurzenie projektowe 11,00 m

Autor projektu Generalny Projektant mgr inż. Antoni Rylke.

19 październik 1994. Wieloletnie starania p. Prezesa Ogryczaka w zakresie rozpoznania rynku okrętowego pozwoliło na dostrzeżenie faktu, że na rynkach zagranicznych wzmożło się zainteresowanie statkami do przewożenia kontenerów.

Natychmiast poszły decyzje do Generalnych Projektantów w Biurze Projektowym, przyspieszyć prace nad projektami kontenerowców, by móc je jak najszybciej zaoferować. Pierwszym rynkiem, na który skierowane zostały oczy stoczni był rynek niemiecki, przez to, że na tym rynku pojawiły się tzw. „wolne pieniądze.”

Te wolne pieniądze to nic innego jak zmienione prawo bankowe, pozwalające (tzw. „ciufaczom: – niemiecka klasa średnia (adwokaci, lekarze, małe firmy itp.) zainwestować te środki w przedsięwzięcia o charakterze inwestycyjnym, by pobudzić gospodarkę. Banki niemieckie w myśl tych nowych praw dostały możliwość zagospodarowywania tych środków, których bezpieczeństwa pilnowały państwowe instytucje, zaś wykorzystanie tych środków umożliwiło napędzenie gospodarki. Proste! Prawda?

Ta sytuacja została wykorzystana na zaoferowanie na rynku niemieckim całej serii kontenerowców. W Stoczni zostało podpisane pierwsze w Polsce na tak wielką skalę w przemyśle okrętowym porozumienie między Stocznią a grupą 5 banków, w tym dwóch zagranicznych. Cel porozumienia to finansowanie budowy dwóch statków do przewozu kontenerów z serii 8113/1 i 8113/2. Statki były budowane dla armatora niemieckiego.

18 listopad 1994. W tym dniu obchodzono 20 – lecie istnienia Stoczniowego Klubu Honorowych dawców Krwi. Z tej to okazji, na uroczystości wręczono nowy sztandar Klubu ufundowany przez Zarząd Stoczni.

Marzec 1995. Stocznia przekazała armatorowi niemieckiemu kontenerowiec o symbolu budowy 8113. Projektantem tego kontenerowca był mgr inż. Wojciech Żychski, Głównym Konstruktorzem zaś mgr inż. Elżbieta Dudziuk



Wiosna 1995 r. Stocznia Gdynia S.A. przekazała armatorowi niemieckiemu SHIFFARTSGESELLSCHAFT LUDWIGSBURG mbH & Co kontenerowiec 3.258 TEU o nazwie „VILLE DE NORMA” z serii 8109. Kontenerowiec ten w tamtych czasach był jednym z największych kontenerowców zbudowanych w polskich stoczniach. Nośność statku to 45.500 ton. Generalnym Projektantem jest mgr inż. Antoni Rylke ze stocznioowego Biura Projektowego.



14 maj 1995. Odwołano mgr inż. Henryka Ogryczaka z funkcji prezesa Zarządu Stoczni. W jego miejsce powołano mgr inż. Stanisława Żebrowskiego pracownika Stoczni Gdynia S.A.

26 wrzesień 1995. W tym dniu rozpoczęto wydawanie wierzycielom akcji Stoczni Gdynia S.A. Po tym fakcie Stocznia została przekształcona z jednoosobowej Spółki Skarbu Państwa w Spółkę Akcyjną o kapitale 125 mln zł. Głównymi akcjonariuszami – poza Skarbem Państwa – stały się: Pomorski Bank Kredytowy S.A. w Szczecinie i Bank Handlowy S. A. w Warszawie, w których imieniu akcjami od 5 czerwca 1996 roku zarządzał Polski Bank Rozwoju S.A. Akcje Spółki otrzymało łącznie 257 akcjonariuszy. Dokonano również umorzenia długów Stoczni na kwotę 500 mld „starych” złotych. Podział akcji przedstawiał się następująco:

- Skarb Państwa 35,68 %
- Pomorski bank Kredytowy S.A. 24,69 %
- Bank Handlowy S.A. w Warszawie 22,51 %
- Gmina Miasta Gdynia 2,30 %
- Pozostali akcjonariusze 14,82 %

Nowe Inwestycje w techniki cięcia plazmą

Czwarty Kwartał 1995 r. Oddano do użytku Urządzenie do cięcia stali (arkuszy blach) Plazmą. Urządzenie firmy TELE-REX TYP TXB10500 tnie stal z dużą prędkością z idealnie gładką krawędzią cięcia (urządzenie to może ciąć stal pod kątem, zgodnie z wymogami spawania). Ponieważ plazma wydziela promieniowanie szkodliwe dla organizmów żywych, zatem proces spawania odbywa się pod powierzchnią wody. Arkusze blachy po położeniu na stół do palenia są zalewaną wodą!



23 listopad 1995. Dokonano podwyższenia kapitału akcyjnego do kwoty 150 771 270 zł; nowe akcje zostały objęte przez Skarb Państwa w zamian za dług Stoczni wobec SP. Po podwyższeniu podział akcji przedstawiał się następująco:

- Skarb państwa 46,67 %
- Pomorski bank Kredytowy S.A. 20,47 %
- Bank Handlowy S.A. w Warszawie 18,66 %
- Gmina Miasta Gdynia 1,91 %
- Pozostali a akcjonariusze (253) 12,29 %

Nowa Inwestycja w nowoczesny ciąg do czyszczenia i malowania sekcji okrętowych

19 grudzień 1995. Nastąpiło przekazanie do eksploatacji nowo wybudowanego ekologicznego ciągu malarskiego do czyszczenia i malowania sekcji okrętowych. Jest to pierwszy w polskim przemyśle okrętowym ekologiczny ciąg malarski, w którym czyszczenie konstrukcji stalowych odbywa się w obiegu zamkniętym. Praca tego ciągu polega na potokowym przesuwaniu się sekcji okrętowych (na specjalnych wózkach) ze stanowiska na kolejne stanowisko. Proces malarski (powłoki malarskie są nakładane w procesie hydrodynamicznym – wysokie ciśnienie farb) odbywa się w specjalnym reżimie. Opary są usuwane poprzez specjalny system wentylacyjny, zaś rozpuszczalniki użytych farb są w specjalnych urządzeniach neutralizowane. Operatorem tego stanowiska jest Wydział Powłok Ochronnych (W-7).

Fotografia przedstawia transport przestrzennej sekcji kadłubowej do hali malarskiej (czyszczenie konstrukcji w obiegu otwartym, odkurzenie powierzchni i w następnej hali malowanie aparatami natryskowymi pod b. wysokim ciśnieniem – malowanie hydrodynamiczne). Sekcja ta jest ułożonej na specjalnym wózku, przeciąganym za pomocą wciągnika pneumatycznego za pośrednictwem tańca stalowego. W stoczni Gdynia powstały dwie nitki ciągu malarskiego w którym opary farb są neutralizowane. zatem nie zaturują środowiska naturalnego.



5 czerwiec 1996. W Warszawie podpisano umowę na zarządzanie przez Polski Bank Rozwoju S.A. w Warszawie akcjami Stoczni Gdynia S.A. należącymi do Pomorskiego Banku Kredytowego S.A. w Szczecinie (20,47 % akcji) i Banku Handlowego w Warszawie S.A. (18,66 % akcji).

12 listopad 1996. Odwołano ze stanowiska Prezesa Zarządu Stanisława Żebrowskiego. Nowym Prezesem zarządu został Krzysztof Banaszak, który jak się wydawało był zwolennikiem połączenia Stoczni w Gdyni i w Szczecinie.



Kontenerowiec 8125/6 (1100 TEU) CMBT ENCOUNTER wg Projektu Generalnego Projektanta mgr inż. Wojciecha Żychskiego i Głównego Projektanta mgr inż. Kazimierza Łapińskiego tuż przed przekazaniem armatorowi (1996 r)

Koniec 1996. W tym roku powołano Wydział Montażu i Wyposażenia Nadbudówek. To niezwykle złożone zadanie połączenia dotychczasowych dwóch niezależnych wydziałów W-3 i W-5 i to w czasie normalnej realizacji przypisanych do tych wydziałów zadań, stało się prawdziwym wyzwaniem dla inż. Henryka Spisaka mianowanego na kierownika tak połączonych Wydziałów (nowy skrót – Wydział WN). Myślą przewodnią tego połączenia, była wcześniej zasygnalizowana metoda montażu Wielkomodułowych części statku. Lecz tym razem, ten wielki MODUŁ (nadbudówka) musiał być zgodnie z rejonową organizacją procesu budowy (w oparciu o poszerzony zakres prac – nowa dokumentacja konstrukcyjno-technologiczna) znacznie bardziej zaawansowany, co do ilości wyposażenia, montowanego jeszcze na placu montażu. Jedynym ograniczeniem przyjętego zakresu prac była masa nadbudówki do transportu. Dla SD I to ograniczenie wynosiło do 460 ton, zaś dla SD II 960 ton.

P. Inż. Henryk Spisak, był wcześniej budowniczym rejonów (m.in. siłowni, pokładów itp.), a potem kierownikiem Biur Budów, więc jak mało kto w Stoczni rozumiał skalę trudności i zakres łączenia prac tych dwóch wydziałów. Pierwszą nadbudówkę w nowej strukturze połączonych wydziałów montowano i wyposażano przez okres 13 tygodni. Ale zdolności organizacyjne kierownictwa Wydziału i zaangażowanie 675 pracowników fizycznych i 55 pracowników technicznych nowego wydziału w szybkim tempie opanowali tą nową organizację prac. Kolejne nadbudówki budowano coraz krócej, aż osiągnięto czas 6 do 7 tygodni zależnie od jej wielkości. Po ukształtowaniu się nowego wydziału w prężnie funkcjonujący organizm organizacyjno-montażowy nowy Prezes stoczni p. Janusz Szlanta w uznaniu tego niespotykanego sukcesu p. inż. Spisaka i jego pracowników poprosił kierownika Wydz. o możliwość spotkania się z nowoscementowaną załogą, by im w podziękować za wysiłek i trud w tak ciężkiej, nietypowej pracy. Panu Prezesowi towarzyszyli pozostali członkowie zarządu i Dyrektorzy Stoczni.

Poniższa fotografia przedstawia transport nadbudówki do montażu na kadłubie statku stojącym w SD I. Zwraca uwagę fakt, iż nadbudówka ma już okna i jest już pomalowana na biało! Sztuką dla Działu Konstrukcji Oprzyrządowań było takie zaprojektowanie cięgien transportowych, by konstrukcja zbytnio się nie ugięła, bo przy nadmiernym ugięciu mogły by popękać szyby! W Skrajnych przypadkach cięgna stanowiły fragment konstrukcji nośnej nadbudówki, wówczas nie obawiano się nadmiernych odkształceń ustroju nośnego nadbudówki.



Pierwsze nadbudówki budowano na wydziale WN 13 tygodni, teraz 6-7 tygodni

Luty 1997. Skarb państw przekazał bezpłatnie pracownikom Stoczni 13 % akcji Stoczni o łącznej nominalnej wartości 18,750.000 zł.

Uzyskanie Certyfikatu Jakości zgodnego z Normą ISO 9001 drogą na wyższy poziom zarządzania

11 marzec 1997. W tym dniu Stocznia uzyskała Certyfikat Jakości zgodny z Normą ISO 9001. Certyfikat przyznała Jednostka Certyfikująca brytyjski Lloyd 's Register Quality Assurance Limited oraz Polski Rejestr Statków z Gdańska. Certyfikacją objęte są projektowanie statków, budowa i dostawa statków, obiektów pływających i wykonywanie konstrukcji stalowych.

Uzyskanie powyższych dokumentów poprzedzone zostało wielomiesięczną b. trudną do zrealizowania pracą praktycznie we wszystkich komórkach organizacyjnych Stoczni, polegającą na zweryfikowaniu dotychczasowych form pracy, edytowania dokumentów, określeniu formuł współpracy pomiędzy komórkami organizacyjnymi i wprowadzeniu uporządkowanych formuł funkcjonowania dokumentów i ich wzajemnych współzależności.

W każdej komórce organizacyjnej wyznaczono osoby, które po uprzednim przeszkoleniu porządkowały dokumenty i opisywały procedury postępowania w zakresie tworzenia dokumentów, ich zawartości, przejrzystości i obiegu tejże dokumentacji. Ten wielki trud przyniósł ogromną satysfakcję ... Stocznia Gdynia S.A. była nowoczesna nie tylko pod względem technicznym, technologicznym, ale też i organizacyjnym. Certyfikaty te stawiały Stocznnię w europejskim gronie zakładów nowoczesnie i przejrzystie zarządzanych.

Marzec 1997 r. Stocznia przekazała armatorowi niemieckiemu WESTEREMS SHIPPING GmbH & Co, KG kontenerowiec o pojemności 2.000 TEU z serii 8143. Statek zaprojektował Generalny Projektant mgr inż. Wojciech Żychski.





Marzec 1997. Nowym Prezesem Zarządu Stoczni został dotychczasowy przewodniczący Rady Nadzorczej Janusz Szlanta

8 kwiecień 1997. Akcjonariusze Spółki Stocznia Gdynia S.A. na Walnym Zgromadzeniu podjęli uchwałę o zwiększeniu Kapitału Akcyjnego Spółki w drodze emisji akcji serii „C” o sumę od 45 mln zł. Do 150, 8 mln zł, czyli od 30 % do 100 % obecnego Kapitału Akcyjnego

Organizacja technologii w Stoczni im. „Komuny Paryskiej” w Gdyni i w Stoczni Gdynia S.A.

Generalnie:

Struktura organizacyjna pionu technicznego (DT) składała się z:

1. Biura Projektowo – Konstrukcyjnego (Symbol TK)
2. Szefostwa Technicznego (Symbol T)
3. Szefostwa Ruchu (Symbol TR)

Szefostwo „T” (Zarządzający: Szef Techniczny – podlegał Dyrektorowi Technicznemu).

Pionem T kierowali m in. inż., inż.: – A. Rawicz, Zb. Maciejewski, J. Hausner, St. Jaszewski i inni

Szefostwo „T” składało się z następujących komórek organizacyjnych:

- A. **Biura Rozwoju Stoczni Symbol „TP”** (symbole te często ulegały zmianie, zaś zakres prac pozostawał niezmienny) Biuro to rozrastało się wtedy, gdy Stocznia podpisywała kontrakty na zupełnie nowe typy statków np. statki typu LPG (statki do przewozu gazów skroplonych w temp. minus 52 st. C) Wówczas dobierano do składu tego biura ludzi (inżynierów) o specyficznych umiejętnościach, ze znajomością języków obcych itp.
- B. **Działu Konstrukcji Oprzyrządowań** Symbol „TO” realizującego opracowania konstrukcyjne oprzyrządowań, których potrzebę wywoływali – za pomocą specjalnego dokumentu – Karta Pomocy Warsztatowej (**KPW**):
 - służby technologiczne wydziałów produkcyjnych – jako oprzyrządowanie wynikające z założonego procesu podstawowego opracowywanego przez technologów na danym wydziale;
 - Specjaliści „resortowi” z Działu Technologicznego „TTT”
 - Główni Technolodzy Budowy W tamtym czasie obowiązywała mało rozumiana nazwa Główny Technolog Typu Statku.

Podkreślić trzeba, że wystawienie KPW powodowało koszty wynikające z konieczności wytworzenia oprzyrządowania (koszty użytych materiałów i koszty robocizny) na wykonanie zamówionego oprzyrządowania. Więc należało gospodarować tymi przedsięwzięciami nader oszczędnie.

Wprowadzenie zupełnie nowych procesów technologicznych wymagało zupełnie nowych, niekiedy bardzo kosztownych przedsięwzięć. Wymagało to przekonania do tych wydatków kierownictwo Stoczni. Przyjęcie do realizacji takiego opracowania powodowało ujęcie (zapisanie) takiej pozycji do Planu Przygotowania Stoczni do budowy określonego typu statku, co powodowało przeniesienia śledzenia poszczególnych etapów prac na poziom Dyrekcji Stoczni. Raz w miesiącu, u Dyrektora Technicznego Stoczni odbywało się „rozliczanie” postępu prac. Biada była temu, kto nie dotrzymywał założonych terminów – mógł stracić stanowisko! Wykonania zadania potwierdzało się na piśmie i „meldował” to ten wydział, który był użytkownikiem opracowania, bądź oprzyrządowania!

Szefowi „T” podlegali jeszcze:

- C. **Dział informacji Techniczno** – Ekonomicznej (K – K m. in. mgr Tomasz Czayka) – w skład tego działu wchodziła: Czytelnia (Pisma techniczne – miesięczniki polskie i zagraniczne) i Biblioteka Techniczna – księgozbiór liczył prawie 50. 000 książek w tym w językach obcych (rosyjski, niemiecki i angielski)

- D. **Dział Racjonalizacji i Wynalazczości** (symbol „TW”) (K – k inż., Zb. Tomaszewski) Dział ten, był najbardziej lubianym Działem Szefostwa Technicznego, gdyż zajmował się racjonalizacją i wynalazczością. Dział słynął z tego, iż jako nieliczny zakład produkcyjny w Polsce organizował giełdę wniosków racjonalizatorskich. W dniu giełdy wnioski pozytywnie rozpatrzone i przyjęte do stosowania, był w tym samym dniu opłacony kwotą 500 zł, która była odejmowana od ostatecznego rozliczenia efektów wprowadzenia rozwiązania do stosowania w produkcji... Pracowali w tym dziale: J. Rybacki, J. Miotke, M. Uściłło, E. Florek i inni; w skład tego działu wchodził Rzecznik Patentowy Stoczni inż. Brunon Jankowski (Biuro Konstrukcyjne miało swojego Rzecznika patentowego... był nim mgr inż. M. Śmiejak) ...
- E. **Główni Technolodzy Typu Statku** (stanowisko to uległo przemianowaniu na „Główny Technolog Budowy”) podlegali organizacyjnie Szefowi „T”. Ta podległość była tak ustalona, iż Główni Technolodzy Budowy mogli być niezależnymi od „pionu” Głównego Technologa Stoczni i mogli wносить niezależne opinie i oceny pracy obszaru „TT” wprost na „ręce” szefa „T”. (Gł. Technolog Stoczni podlegał właśnie Szefowi T.)

Stanowisku temu, był przypisany ogromny zakres prac. Główny Technolog Budowy był pierwszym pracownikiem z szefostwa „T”, do którego trafiał nowy projekt statku i ostatnim, który wydawał raport z budowy statku/serii, gdy statek opuszczał stocznię.

Pierwszą pracę na jakimkolwiek statku, jaką wykonywał Gł. Technolog Budowy było zapoznanie się ze specyfiką nowego projektu jeszcze wtedy, gdy w TK (w oparciu o założ. Parametrów Technicznych, szkic planu ogólnego, skrócony opis techniczny statku i inne dostępne szczegóły) etap projektu (PA);

Gł. Techn. Bud. musiał wówczas „rozpoznać” zarówno kształt statku, rodzaje zastosowanych materiałów (stal, tworzywa sztuczne, rodzaje farb itp.). Można przyjąć, iż w istocie były to konsultacje, w wyniku których mogły powstawać pisemne opinie, mogły również zostać wniesione uwagi do konstrukcji statku. W razie potrzeby takie konsultacje były prowadzone w miarę „narastania” konstrukcji statku. W razie potrzeby należało zasygnalizować skalę nowości drogą służbową, aż do Biura Handlowego, bo być może taka informacja może wpłynąć na cenę kontraktu. W zakres tego etapu prac wchodziło:

- wstępny cykl budowy statku w podziale na cykl przed dokowy, cykl dokowy i cykl po wodowaniu. W ramach tego zadania opracowywane były ważne Zdarzenia Kluczowe (rozp. Obróbki na wydz. K-1; rozp. Pref. Sekcji na K-2, montaż kadłuba na pl. M-żu, rozp. cyklu dokowego, wstawienie silnika głównego, wstawienie nadbudówki, wodowanie, pobranie paliw i smarów). Dane te przekazywane były do komórek EZ i NC.

Gdy w TK awansowano PK (projekt kontraktowy statku) – opracowano opis techniczny statku, plan generalny, plan siłowni, plan zbiorników i wstępne zestawienie maszyn, mechanizmów i urządzeń:

Gł. Techn. Bud. uszczegóławiał swoje opinie, wnosił na piśmie uwagi do konstrukcji. Jednocześnie w miarę napływu danych organizował spotkania ze specjalistami TTT. TTO, TTC itp. omawiał technologiczność konstrukcji, możliwe zastosowania rozwiązań, ewentualny program nowych uruchomień, sprawdzano możliwości wykonawcze stoczni, wywoływano problemy do opracowywania ze wskazaniem na wydz. produkcyjne stoczni, będące „konsumentami” tych nowości. Analizowano „Standard Budowy Statków” pod kątem, czy nowy projekt nie wymaga uzupełnienia o wprowadzone nowe konstrukcje i związane z tym nowe wymagania jakościowe do tego Standardu.

Całość poruszanych tematów musiała zostać opisana w Notatce Służbowej, która otrzymywali szefowie TK i T oraz Główny Technolog Stoczni. Szczególnie ważne zagadnienia wymagające inwestycji trafiały na biurko dyrektora Technicznego i Produkcji.

W dalszej kolejności, gdy w TK powstawał Projekt Techniczny statku następowało uszczegółowienie opinii dot. konstrukcji statku w oparciu o dokumenty TK powstające na tym etapie projektowania: Plan Generalny statku, Plan Siłowni, Wstępne Zestaw. Maszyn, Mechanizmów i Urządzeń, wybrane węzły konstrukcyjne statku i poprzez słowny opis Generalnego Projektanta statku i wskazane niuansy konstrukcyjne.

Jeżeli skala nowości była znaczna, to zadaniem Gł. Technologa Budowy było opracowanie specjalnego, niezwykle ważnego dokumentu pn. „**Plan Przygotowania i Uruchomienia Produkcji Prototypu Statku**” (PPIUPPS). Był to niesłychanie ważny dokument, w którym autor umieszczał wszystkie nowe zagadnienia technologiczne i organizacyjne lub/i wykonawcze dot. nowo projektowanego statku. Każdy temat miał przypisanego wykonawcę, miał przypisane szacunkowe nakłady finansowe na tak sformułowany temat, miał również wyznaczony termin realizacji i odbiorcę prac. Dokument musiał być ze wszystkimi uczestnikami przedsięwzięcia uzgodniony, co było trudne do osiągnięcia, gdyż większość uczestników prac w oparciu o ten dokument chciała wykonywać swój zakres prac jak najpóźniej... a przecież prace przygotowawcze muszą wyprzedzać rozpoczęcie produkcji. Po „uzbieraniu” podpisów dokument ten zatwierdzał Dyrektor Techniczny stoczni. Od tej pory dokument był raz na miesiąc przedmiotem rozliczenia z postępów tak zaplanowanych prac. Rozliczanie tego dokumentu było uciążliwe i przykre wtedy, gdy były opóźnienia. Za brak terminowego wykonywania zadania, można było stracić stanowisko lub pracę! Żartów nie było!

W miarę tworzenia dokumentacji konstrukcyjnej projektu roboczego Gł. Technolog Budowy cały czas analizował poszczególne, nowe rozwiązania i wszędzie tam, gdzie trzeba było wspomóc służby technologiczne wydziałów produkcyjnych w nowe technologie i nowe oprzyrządowania, miał obowiązek „wywołać” opracowania, czy to przez technologów „resortowych” z Szefostwa T, czy też nowe oprzyrządowania w Dziale TO. W przypadku, gdy konstrukcja opracowana w Biurze TK nie odpowiadała możliwościom wykonawczym stoczni musiał wywołać odpowiednią modyfikację konstrukcji pod kątem możliwości techniczno-technologicznych jakimi stocznia dysponowała.

Szczególnie trudne zagadnienia z tzw. „nowych uruchomień” Gł. Technolog Bud. mógł realizować samodzielnie (opisana technologia statków serii B-484 w niniejszym opracowaniu jest tego najlepszym przykładem), mógł też samodzielnie napisać szczegółowe wytyczne itp., itd.

Do najważniejszych dokumentów, które opracowywał osobiście należały:

- PPIUPPS; Plan Przygot. Prod. Prototypu Statku) – przykład 1 strony z 6 przedstawiony na końcu rodz.
- Wykaz rysunków TK do szczegółowego śledzenia w zakresie zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych w rys. projektu roboczego;
- wykaz rysunków do szczegółowej konsultacji specjalistów resortowych z Szefostwa T;
- Wyznaczenie tych rys. TK, które wymagają opracowania „Karty Wymagań Technologicznych” do wybranych rys. PR
- Wykaz i terminarz wydawania Wytycznych Technologicznych obowiązujących na statek/serię
- Założenia Technologiczne do Konstrukcji Statku Kadłub –opracowywało Biuro PKT,, zaś część wyposażeniową Gł. Technolog Budowy. Założenia te były przypisane do specjalistów resortowych szefostwa T, dla pracowni TK i wyznaczały etapy konsultacji.
- Założenia Technologiczne Budowy Statku;
- Technologiczny Harmonogram Budowy statku (w pierwszej kolejności wersja 0 – zero)
- Terminarz emitowania rysunków projektu roboczego przez poszczególne pracownie TK;
- Harmonogram Zadań Węzłowych na statek

- Harmonogram Montażu statku – przykład dokumentu zamieszczono na końcu rozdziału
- Harmonogram Prób na Uwięzi;
- Zbiorczy Limit Osób i czas trwania prób zdawczych w morzu jednostki.....;
- Harmonogram Prób w Morzu;
- Raport po zakończeniu budowy;
- Opracowywanie Założeń Technologicznych, Wytycznych Technologicznych itp. Dokumentów szczególnie wtedy, gdy zakres opracowania był interdyscyplinarny i nie można było przypisać opracowania konkretnemu specjalście w szefostwie T;
- Organizowanie narad z pracownikami służb technologicznych wydziałów produkcyjnych wtedy, gdy zakres nowości technologicznych był tak duży, że należało znacznie więcej czasu poświęcić na takie przygotowania. Przykładem takiego przygotowania stoczni był cykl narad dla wprowadzenia technologii montaż kadłubów samochodowców z serii 8168 w technologii wielkomodułowej.

Narady odbywały się cyklicznie przez wiele tygodni za zgodą Dyrektora Produkcji (udostępnił nam salę obrad tzw. „jajo”).

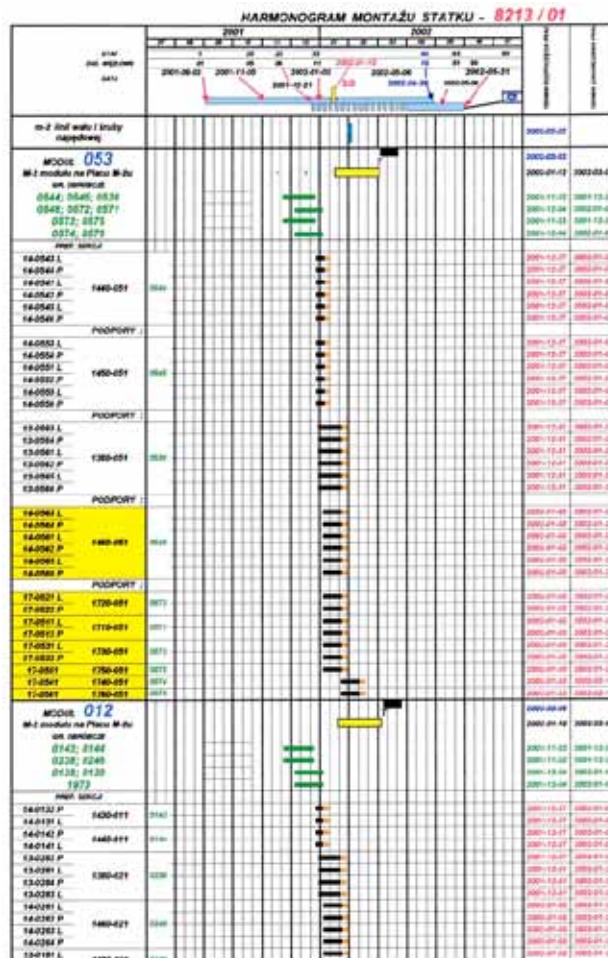
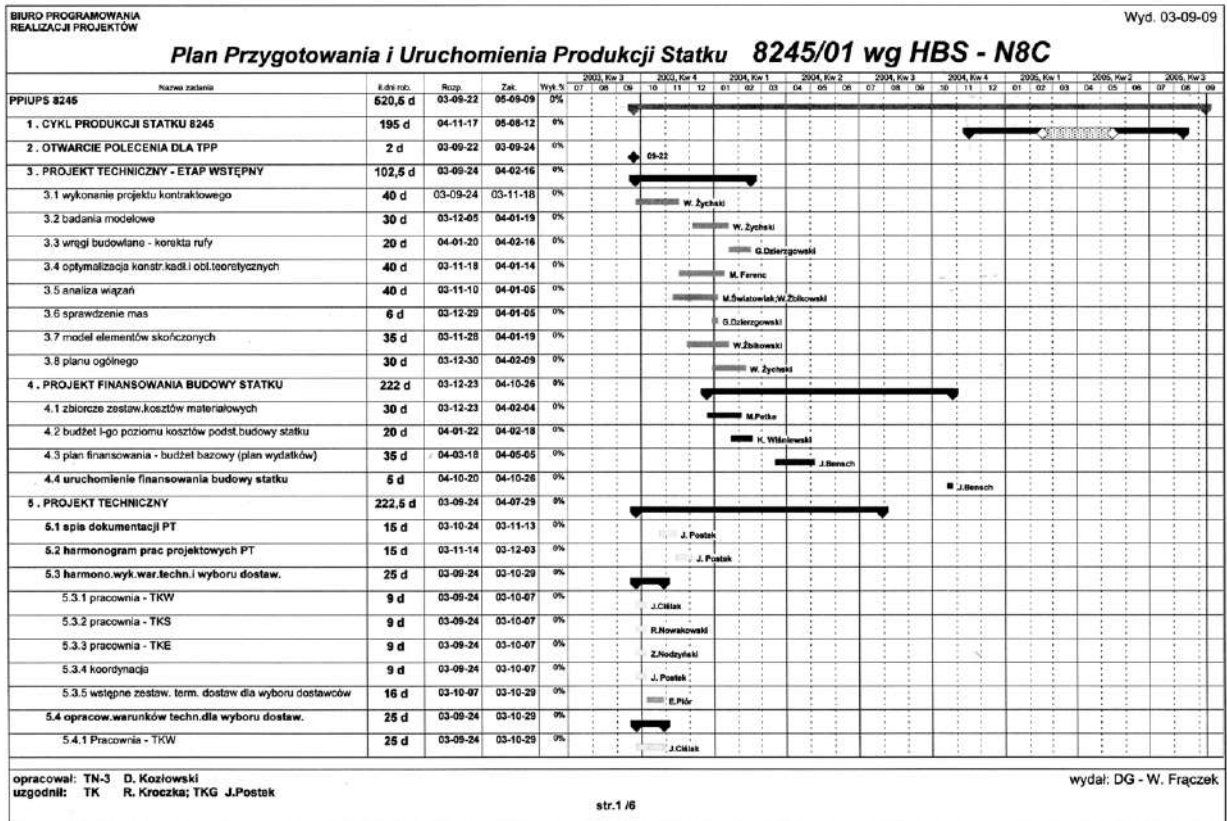
Efektom takiego przygotowania stoczni był fakt, iż pierwszy (prototyp) budowano ponad 13 miesięcy. Statek tego samego typu budowany wg nowej technologii był zbudowany w 9 miesięcy i 27 dni! W Korei Południowej w tym samym czasie samochodowce na 6.00 budowano w ciągu 12 miesięcy! Ten trud się opłacił! Wg tej technologii stocznia zbudowała 22 statki z serii 8168 oraz 6 statków z serii 8245 (statki przewożące 2100 sam. osobowych).

Ponad to w zależności od indywidualnych umiejętności przełożeni (szef T, Dyrektor Techniczny i pozostałe osoby sprawujące władzę w stoczni) prosili o pomoc w rozwiązywaniu najprzeróżniejszych problemów technicznych związanych z działaniami stoczni. (piszący te słowa został na polecenie Dyrektora Naczelnego Stoczni organizatorem produkcji przez stocznnię bron dla rolników – jako efekt upadku fabryki bron w Radomsku! W czasie trwania stanu wojennego!).

Był jeszcze dwa obszary działania Gł. Technologów Budowy.

- Pierwszy dotyczył rozstrzygnięcia sporów kompetencyjnych wynikających z podziału prac w stoczni. Był to dość trudny temat do opanowania, gdyż niekiedy wydziały przerzucały się tym zakresem prac. Przez to dni mijały, a praca nie była realizowana. Sprawę załatwiono ostatecznie w ten sposób, że decyzja Głównego Technologa Budowy była ostateczna! Dyrekcja stoczni nigdy nie ingerowała w raz podjętą decyzję.
- Drugi obszar działania decyzyjnego dotyczył „pracochłonności dodatkowej”. Pracochłonność dodatkowa była to praca, którą należało wykonać po raz drugi jako wynik uszkodzenia (popalenia farb itp.). Pracownik (czyli wydz.) tego czynu zostawał obciążony kosztami robocizny i użytych materiałów jako sprawca. Wówczas w biurze budowy wypisywano specjalny dokument: **Polecenie Wykonania Pracy Dodatkowej (PWPD)**, w którym opisywano powstałą szkodę, określając np. powierzchnię w m², która uległa zniszczeniu. Szko-puł w tym, iż sprawca musiał się przyznać do spowodowania szkody... podpisując w odpowiedniej rubryce swoje imię, nazwisko nr kontrolny i wydział macierzysty. A sprawcy odmawiali. Wtedy do „akcji” wkraczał Gł. Technolog Budowy i rozstrzygał spór. Jego decyzja jest **OSTATECZNA!**

Tak wygląda przykład PPIUPPS. Czyli Planu Przygotowania i Uruchomienia Produkcji Prototypu statku. Zwraca uwagę fakt i każda pozycja ma ściśle określoną ilość dni do realizacji zadania i nazwisko osoby realizującej zadanie.



Przykład jednej z kilkunastu stron Harmonogramu montażu statku. Po lewej stronie u góry zaznaczono nr Modułu Kadłubowego (053), poniżej zaś po lewej stronie symbole sekcji kadłubowych, stanowiące części składowe tego modułu. Po prawej stronie podano daty rozpoczęcia i zakończenia prac odnoszące się do każdej z tak wymienionej pozycji.

Spis Głównych Technologów Budowy Stoczni im. „Komuny Paryskiej” i Stoczni Gdynia S.A. od roku 1952 do roku 2008

1.	mgr inż. Adamczyk Jędrzej	19.	inż. Piór Edmund
2.	inż. Bandurski Albert	20.	inż. Przybylski Zbigniew
3.	Bloduch Leon	21.	inż. Robaszkiewicz Aleksander
4.	inż. Burzyński Władysław	22.	mgr inż. Rogacewicz Tadeusz
5.	inż. Czarnecki Jerzy	23.	mgr inż. Rutkowski Piotr
6.	nż. Deręgowski Medard	24.	inż. Rutkowski Mieczysław
7.	inż. Galewski Mieczysław	25.	mgr inż. Sokołowski Jerzy
8.	inż. Gruchalska Barbara	26.	mgr inż. Stefanowicz Ryszard
9.	Haupa Jerzy	27.	mgr inż. Stępiak Józef
10.	mgr inż. Hołówko Wiesław	28.	Mgr inż. Suskiewicz Krzysztof
11.	mgr inż. Kondratowicz Wojciech	29.	inż. Szafraniec Józef
12.	mgr inż. Kozłowski Dariusz	30.	Szopiński Ryszard
13.	inż. Kurkowski Bogusław	31.	mgr inż. Tarnacki Bolesław
14.	Mackiewicz Kazimierz	32.	mgr inż. Topolski Mikołaj
15.	inż. Megger Jerzy	33.	inż. Trzciński Kazimierz
16.	inż. Mikołajczak Piotr	34.	mgr inż. Werra Grzegorz
17.	mgr inż. Ogryczak Henryk	35.	inż. Wojtyś Leonard
18.	mgr inż. Orłowski Wojciech	36.	inż. Woźniak Bogdan
		37.	inż. Wszelaki Jerzy

Drugą częścią organizacyjną pionu „T” był „pion” Głównego Technologa Stoczni mający Symbol „TT”. Główny Technolog Stoczni podlegał szefowi „T”. Pionem „TT” kierowali m. in. inż. inż.: W. Młodkowski, St. Wojtysiak, St. Jaszewski, Zb. Zalewski i inni (wszystkich nie sposób tu wymienić!)

Pion „TT” składał się z następujących komórek organizacyjnych:

1. Dział Technologii (Symbol „TTT”) (k –cy mgr inż. W. Młodkowski, mgr inż. B. Wszelaki inż. W. Burzyński, inż. B. Raczkowski) – w którym pracowali specjaliści „Ramowi” opracowujący Wytyczne Technologiczne dot. określonych procesów technologicznych dla wydz. Produkcyjnych. W zasadzie każdy wydz. Wyposażeniowy miał swojego „opiekuna” technologicznego Dziale TTT, który sprawował pieczę nad procesami realizującymi przez ten wydział.

Np. Wydz. Rurowni (Symbol W2) miał dwóch takich specjalistów: mgr inż. Aleksander Santarius i bardzo doświadczony technik St. Matecki. Obaj panowie analizowali systemy rurarskie, jakie były zaprojektowane na danym statku, analizowali park maszynowy tego wydziału pod kątem zapewnienia realizacji prac dla danego typu (serii) statku. W przypadku nowości, szukali rozwiązań np. konieczność wykonania nowych oprzyrządowań lub w porozumieniu ze służbami technicznymi Wydz. W2 dokonywali zakupu urządzeń po za stoczną (np. giętarki rurowe, obtaczarki, automaty spawalnicze dla rur itp.) dla zrealizowania przewidzianych zadań. Specjaliści Ci włączali się w realizację zadań wydziału wtedy, gdy z jakiś względów pracownicy wydziału napotykali trudności realizacyjne, co wymagało pomocy Szefostwa T dla rozpoznania utrudnień, analizowali je i jeśli było trzeba szukali rozwiązań wpływając na zmianę np. projektu systemu w TK, bądź zmieniając, lub modyfikując oprzyrządowania.

Nad pracami Wydz. Maszynowego (symbol W1) czuwał mgr inż. Januariusz Wieczorek absolwent dwóch uczelni Politechniki Gdańskiej i Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni. Jego

praca wymagała specyficznych umiejętności i wielkiej wiedzy w tym również praktycznej, gdyż zajmował się wytyczaniem przebiegu Linii Wałów i Linii sterów, montażem silników głównych w tym na podkładkach chemoutwardzalnych, rozwiercaniem otworów pasowanych w połączeniach linii wałów i linii steru, montażami sterów strumieniowych, kotłów parowych, turbin, wielkich pomp ładunkowych itp., itd. Po pewnym czasie do współpracy z p. Wieczorkiem zatrudniony został równie zdolny inżynier p. Wojciech Brożyna. Praca ta tak mu odpowiadała, że dał się skusić do pracy na wydz. W-1 w charakterze Z-cy ds. Technicznych.

Nad pracami Wydz. W3 i K5 (odpowiednio Ślusarnia Okrętowa i ciężkie wyposażenie kadłubowe – K5) czuwał mgr inż. A. Dietrych.

Nad pracami Wydz. W4 (Wydz. Elektryczny) czuwał m. inn. inż. M. Deręgowski i inż. Henryk Klasa.

Nad pracami wydz. W5 (Wydz. Drzewny – czyli stolarni okrętowej) czuwała mgr inż. M. Kulczyńska.

Nad pracami Wydz. W7 (Wydz. Powłok Ochronnych) czuwał Zespół specjalistów chemicznych w którym pracowali m. in. inż. Inż. W. Nehring, Danuta Biedrzycka, Bolesław Tarnacki, Ryszard Stefanowicz i mgr Donata Felska, która zajmowała się tworzywami sztucznymi, izolacjami itp.

Specjaliści Ci po za tym, że tworzyli Technologię Ramową (opracowywali Wytyczne Technologiczne, Instrukcje wykonawcze, lub Zalecenia Technologiczne itp.)

W dziale TTT funkcjonowała grupa technologów związana z Ramowym Podziałem prac, którzy uczestniczyli czynnie przy opracowywaniu procesu technologicznego w tej części dokumentacji projektu roboczego TK, w którym technolodzy ustalali w odniesieniu do każdej pozycji materiałowej zawartej w tabeli rysunkowej „przebieg” materiału z tej pozycji (od wydz. pobierającego, dany materiał, wskazywali, który wydz. wykonywał prefabrykację, jeśli była wymagana obróbka skrawaniem tego elementu, to kierowali ten materiał do Wydz. W6 (Wydz. Obrabiarek), jeśli natomiast dana pozycja materiałowa wymagała czyszczenia i malowania, bądź też nakładania powłok metalicznych (kadmowanie, anodowanie, cynkowanie galwaniczne lub ogniowe, chromowaniem, bądź niklowanie – wówczas wszystkie te „kroki” były umieszczane w odpowiednich rubrykach tabeli materiałowej! Zaznaczam, że na każdy statek wykonywano ponad 500 albo i więcej rysunków wyposażeniowych, zaś każdy rysunek mógł mieć nawet kilka setek pozycji materiałowych! Nie każdy zdawał sobie sprawę, że na statek składa się kilka milionów części! W tym miejscu nie sposób nie wymienić jednego pracownika związanego z „Ramówką”, a był nim p. Edmund Wicka, prawdziwy autorytet i znawca niuansów tak funkcjonującej technologii.

Tak opracowana dokumentacja projektu roboczego (symbol PR) była kierowana następnie do powielarni/Wyświetlarni, skąd po powieleniu (wg rozdzielnika Działu Technologicznego) była „pobierana” przez każdy wydz. Produkcyjny dla zrealizowania swojej części prac.

2. Dział Technologii Materiałów symbol TTM (k-k inż. K. Kłaman) zajmował się ustalaniem naddatków technologicznych dla każdego rodzaju materiałów na który składał się statek. Łatwo zauważyć, że ilość materiału, który podawał konstruktor nie obejmowała procesów np. cięcia rur. Jeżeli system rurociągów składał się z setek metrów rur, które wymagały cięcia, gięcia itp. operacji, to siłą rzeczy należało uwzględnić te wielkości długości rur, które tracono na cięcie, gięcie itp. Prac tego działu dotyczyła wszystkich materiałów na każdy statek, łącznie z materiałami malarskimi, których część tracono w pojemnikach i w węzłach dostarczających farby do pistoletów natryskowych! Ponadto inż. Kazimierz Kłaman był pełnomocnikiem stoczni w zakresie „Zarządzania” Indeksami Materiałowymi. Tutaj muszę dodać (dop. EP), iż każdy, nawet najdrobniejszy element produkowany w Polsce musi posiadać unikatowy numer wyrobu zgodny z centralnym Systematycznym Wykazem Wyrobów obowiązującym w Polsce. Otóż uprawnienia p. K. Kłamana

były tak wysokie, że miał prawo utworzyć nowy nr, Indeksu, jak też miał prawo dopisywania nowego materiału (wyroby) do tego Indeksu! Ponadto p. Kazimierz miał duszę społecznika i był wieloletnim Przewodniczącym Komisji przyznającej pożyczki w Kasie Zapomogowo – Pożyczkowej. Widać tu wyraźnie, jaką gigantyczną pracę wykonali organizatorzy procesów wytwarzania, by praca Stoczni miała charakter dobrej organizacji, rozsądnego działania w każdym obszarze prac!

3. Dział Pracochłonności (symbol TTP) K – kamy byli: R Pietsch, mgr inż. Urbaniak, inż. Zb. Czucha, mgr G. Ochocki. Inż. Zb. Przybylski, inż. A Sławek i inni.

Dział TTP to najbardziej „niewdzięczny „ zakres prac. Do podpisania kontraktu na serię statku w dziale tym wyliczano prognozowaną pracochłonność bezpośredniej produkcji na każdy prototyp (na cały statek) oraz zakładano prognozowaną oszczędność pracochłonności na kolejne statki z serii. Wyliczenia wykonywano na podstawie współczynników ciężarowych konstrukcji, statystyki, stopni trudności i innych, ale ograniczeniem były koszty pracy uwzględniane w kontrakcie (cena statków, to ceny światowe nie indywidualne stoczni). Ustaloną pracochłonność w kontrakcie w dziale TTP dzielono na limity dla wszystkich wydziałów produkcyjnych stoczni. Zwykle nikt nie był zadowolony. Kontrola wykonania, sprawozdawczość, korekty limitów, argumentacje w obronie lub krytyce wydziałów przekraczających limity, mediacje z wydziałami to ciągła, bardzo wyczerpująca działalność pracowników tego Działu.

W latach 80-tych na jednym z pierwszych w stoczni komputerze PC (Apple II) stworzono w dziale bazę do obliczania pracochłonności statków na każdy etap realizacji kontraktu. Sprawność i dokładność znacznie się poprawiła, ale problem wielkości limitów wydziałowych zawsze i do końca istnienia stoczni był wielkim problemem dla obu zainteresowanych stron.

Tym nie mniej „gospodarowanie pracochłonnością”, było trudnym i niewdzięcznym zadaniem zarówno dla wydziałów produkcyjnych jak i dla działu TTP. Zdarzały się przypadki, że kierownik wydziału mógł jak to się mówiło „zmieścić się w limicie”, wówczas był to ewenement i taki fariarz, mógł otrzymać premię za „utrzymanie się w limicie pracochłonności”. Były to raczej sporadyczne przypadki. Ale były.

W tym samym dziale funkcjonowała sekcja normowania czasu pracy kierowana mgr G. Ochockiego. Pracownicy tej sekcji prowadzili tzw. „obserwacje” pracowników na statkach w dokach i na pochylniach, a także w halach produkcyjnych, by wychwycić nieprawidłowości związane z wykorzystaniem czasu pracy. Nikt nie lubił „normowszczyków”... no cóż, ale akordowy system płac wymuszał niejako istnienie i funkcjonowanie takiej komórki związanej z normowaniem pracy...

4. Dział Technologii Transportu „TTW” Pracownikami tego działu byli inż. Inż.: B. Kurkowski, Z. Stefański i inni. Do ich obowiązków należały zagadnienia transportu technologicznego w całym przekroju potrzeb stoczni. To przez ich „ręce” stocznia zakupiła we Francji platformę samojedzną typu „NIKOLAS” o unosie 500 ton do przewozu ciężkich elementów kadłubowych pod zasięg suwnic bramowych poszczególnych doków.

Z tym zakupem była związana ciekawa historia polityczna, gdyż o ile mi wiadomo jej zakup został negatywnie oceniony między innymi przez obu Panów! Wynikało to z po prostu z trzeźwego spojrzenia... Kiedy analizowano konstrukcję tego pojazdu zapytano firmę francuską, gdzie (w jakiej Stoczni) pracuje takie samo urządzenie... Chciano tam wysłać przedstawicieli Stoczni dla zapoznania się z przydatnością dla naszych celów owego wyrobu, jego awaryjności itp. parametrów.

Okazało się, że urządzenie było prototypowe i żadna stocznia ani we Francji, ani w innych krajach świata nie chciała sobie kupić raczej tak nowoczesnego, b. drogiego urządzenia. Na nieszczęście Stoczni ówczesny Pierwszy Sekretarz PZPR Edward Gierek odbywał bardzo nagłośnioną oficjalną wizytę we Francji. która poskutkowała tym, iż przyszło polecenie z „samej

góry”: „nie marudzić i zakupić to urządzenie” (odnoszę wrażenie, iż w ramach udzielonej pożyczki przez stronę francuską Polsce, w jej części znalazło się to urządzenie, zaś efekt był taki, że firma francuska nie zbankrutowała, a za „impreszę” zapłaciła Polska!) Ten pojazd rzeczywiście zawierał dużą dozę nowości (np. koła – a było ich 64) były tymi samymi, które używał w podwoziu francuski samolot naddźwiękowy CONCORD”. Pojazd ten nigdy nie spełnił swej roli – po prostu był mało używany, bo co chwilę się psuł. Podjęto próbę zmiany systemu hydrauliki siłowej „siłami” stoczni, lecz wymiana hydrauliki siłowej poskutkowała tylko możliwością częstszego użycia do transportu ciężkich elementów kadłubowych, ale ilość awarii i koszty ich usuwania okazały się być zabójcze dla tego urządzenia. Więc koniec końców urządzenie w końcu trafiło tam, gdzie było jego miejsce, czyli do hut, w postaci złomu!

5. Dział Głównego Spawalnika (symbol TTS) K-kami m. in. byli inż. Inż.: Okrój, Zb. Pietrzyk Z. Szymański i inni

Był to jeden z najważniejszych Działów Technicznych Stoczni! Zajmował się technologicznością konstrukcji pod kątem zapewnienia wysokiej jakości spawania przede wszystkim kadłubów okrętowych, ustalania planów kolejności spawania odpowiednio: sekcji, blok – sekcji, bloków kadłubowych i modułów kadłubowych i samych kadłubów w dokach. Do jego zadań należało każdorazowo przygotowanie Stoczni do spawania różnych stali np. stali o podwyższonych własnościach wytrzymałościowych, stali niobowych (posiadających najwyższe własności wytrzymałościowe w niskich temperaturach (-52 st. C). Dział ten również opracowywał programy podnoszenia kwalifikacji spawaczy, organizował kursy spawalnicze i nadawał spawaczom (po odpowiednich egzaminach) określone klasy spawacza. Przy nowych uruchomieniach – nowe typy statków i związane z tym nowe rodzaje stali ściśle współpracował przede wszystkim z Instytutem Spawalnictwa w Gliwicach. Opracowywał procedury spawalnicze, uzgadniał je z Towarzystwami Klasyfikacyjnymi (np. DnV, Lloydem, Germanischer Lloyd, Morski Rejestr Statków – ZSRR i innymi Tow. Klasyfikacyjnymi pod nadzorem których były w budowane statki w Stoczni. Ogrom i rozległość tej pracy były w Stoczni mniej znane, jednak znaczenie tej pracy była niesłychanie ważna!

Innymi zagadnieniami ściśle związanymi ze spawalnictwem były próby szczelności złączy spawalniczych wykonywane na różnych etapach prac spawaczy. Szczególnie ważne były szczelności kadłuba zarówno wewnętrznego (jeśli statek posiadał np. podwójne dno czy burty), jak i zewnętrznego. Zdarzały się błędy wykonawcze (nieuzyskiwanie szczelności) wówczas wadliwe spoiny były wycinane i należało położyć (wykonać nowe. Z czasem, gdy nadano spawaczom określone, wysokie klasy spawacza (za posiadanie których szła inna, wyższa pensja) ustalono zasady, iż spoiny ważne dla konstrukcji statku wykonywali spawacze określonej klasy. Potem dodatkowo wprowadzono zasadę, iż wykonanie odpowiedzialnych i ważnych spoin spawacz znaczył swoim indywidualnym znaczkiem spawacza każdą spoinę jaką położył w konstrukcji statku (oznaczał początek swojej spoiny jak i jej koniec). Gdy ta sama spoina była kontynuowana przez innego spawacza, to ten stawiał swój znaczek i spawał dalej – wszak Stocznia pracowała na zmiany!) Bezawaryjność pracy takiego spawacza skutkowała tym, że niekiedy był zwalniany z egzaminów kontrolnych, których okresowo wykonywanie zobowiązany był wykonywać, by utrzymać swój status – czyli posiadaną klasę! Niezaliczenie egzaminu powodowało utratę wcześniej uznanej klasy, a stąd niższe zarobki. Wprowadzone w Stoczni zasady sprzyjały wysokiej jakości prac, stąd Stocznia im. „Komuny Paryskiej” była wysoko notowana w rankingach niezawodności swoich konstrukcji okrętowych.!

W końcowym etapie funkcjonowania Stoczni im. „Komuny Paryskiej”, na świecie (w czasie montażu kadłubów) pojawiły się pierwsze automaty spawalnicze, spawające spoiny w sposób automatyczny najpierw w położeniu poziomym, a z biegiem czasu wdrażano do stosowania automaty do spawania i w pionie i w poziomie. W obu przypadkach spawanie było wykonywane

jednostronnie, gdyż po przeciwnej stronie spoiny montowano na magnesach, podkładki ceramiczne jednokrotnego użycia, które zapewniały równomierne rozłożenie spoiwa i nadawały całej spoinie doskonały wygląd.... Tak więc Dział TTS miał zapewniony byt w Stoczni i niezwykle horyzonty wdrożeń zupełnie nie znanych wcześniej rozwiązań spawalniczych w postaci zautomatyzowania tych procesów.

Prace te były kontynuowane w przemianowane na nową nazwę Stoczni (Stocznia Gdynia S.A.) tym samym zespołem ludzkim z równie skutecznym zaangażowaniem.



Od góry, od lewej stoją: Danuta Ciesiółka, Maryla Kotowska, Bożena Kazimierczak, Renata Magalska, NN. Rząd niżej od lewej: Mgr inż. Mikołaj Topolski, Teresa Kubaszewska, Wanda Richert. Pomędzy paniami zasłonięty mgr inż. A. Dietrich, obok p. Wandy _troszkę niżej p, Janeczka, p. Teresa, inż. Jan Górka. Jadwiga Bereś, p. Zosia, dalej NN – nie pamiętam nazwisk. Od lewej klęczą. Raulin, NN, NN, Edmund Wicka, inż. Piotr Mikołajczak i Stanisław Matecki. Po prawej stoją: p. Książopolski i autor (Edmund Piór w białej koszuli z krawatem). Za to, że nie pamiętam wszystkich przepraszam.... Lata robią swoje!

Biuro Jakości

W każdym dobrze zorganizowanym przedsiębiorstwie funkcjonuje kontrola jakości. Jej zadaniem jest techniczny odbiór prac wykonywanych przez pracowników w zakładzie pracy. Im produkty (wyroby) są bardziej skomplikowane, tym trudniejsze zadania spoczywają na takiej komórce. Na początku rozpoczęcia produkcji statków, zgodnie z nomenklaturą przyjętą w większości przedsiębiorstw w przemyśle polskim nazwa tej komórki brzmiała „Kontrola Jakości”, zaś jej pracownicy zajmowali stanowiska zwane „brakarzami”.

Jednak w miarę rozwoju technik budowy okrętów zrozumiano, iż statki ze swej natury są znacznie bardziej skomplikowane niż np. produkcja butów, gdzie na funkcjonującej taśmie produkcyjnej wystarczył brakarz. Zatem, gdy zaczęto porządkować organizację pracy w stoczni, powoływać szefostwa branżowe (Biuro Proj. – Konstr., Szefostwo Techniczne, Służbę Ruchu itp. Powołało w stoczni najpierw Dział Kontroli Technicznej, zwany skrótem DKT. Pracownicy tego działu pra-

cując, zdobywali odpowiednie doświadczenie, zyskując sobie opinię ludzi rzetelnie przygotowanych do zadań, jakie na nich spoczywały.

Na początku działalności tego działu, na stanowiska kontrolerów wybierano z funkcjonujących w stoczni wydziałów produkcyjnych wyróżniających się, sumiennych pracowników, by ci mając już określoną wiedzę praktyczną o przydzielonym zakresie prac, dokonywali odbiorów zgodnie z wymogami sztuki odbiorów technicznych. Z czasem dostrzeżono również, że statyczna kontrola jakości już nie wystarcza.

Pion (komórka) Jakości rozwijała się strukturalnie, jak i organizacyjnie, zresztą tak samo, jak cała stocznia. W miarę rozwoju uznano, że rangę tego pionu należy podnieść m. in. poprzez zmianę nazwy i dodanie jej funkcji (sterowanie), która to funkcja na wiele lat miała definiować całość prac związanych z Jakością, jak najszerzej pojętą. Nowy twór organizacyjny brzmiał. Szefostwo Sterowania Jakością o symbolu organizacyjnym NJ.

W międzyczasie zrozumiano, że nie wystarczy prace odbierać... trzeba też kształtować kulturę techniczną pracowników pracujących w jakości jak i na wydziałach produkcyjnych stoczni. To zjawisko zaobserwowano z chwilą, gdy importowane maszyny, mechanizmy i urządzenia były coraz bardziej złożone i skomplikowane. Zatem stało się jasne, że należy pomyśleć znacznie szerzej, bo coraz wyższy poziom techniczny urządzeń montowanych i uruchamianych na statkach wymaga doskonalenia umiejętności nie tylko w pionie jakości związanych z odbiorami, ale też i na wydziałach produkcyjnych. Te urządzenia ktoś musi poprawnie zamontować, potem zaś je uruchomić i przekazać w ruchu załodze armatora.

Dla tak pomyślanej koncepcji z pracą związaną z jakością, zbudowano strukturę organizacyjną mającej zapewnić osiągnięcie celów. I Tak utworzono:

- **Dział Kontroli jakości ds. Kadłubów (NJK)**, K-kami byli m.in. mgr inż. Cyryl Słomowicz, mgr inż. Andrzej Hanyż. Komórka ta zatrudniała wysokiej klasy specjalistę kadłubowego i kontrolerów w podziale na wydziały kadłubowe (K-1 do K-5); byli to: pp. Tadeusz Masło, Zbigniew Drożak i mgr inż. Andrzej Hanyż, B. Smoliński, inż. T Budnik,
- **Dział Kontroli Jakości ds. Wyposażenia (NJW)**, Kierował nim Bernard Libera. komórka ta była ukształtowana stosownie do rodzajów prac odbiorowych:
 - np. izolacji i wnętrz, ds. malarskich i oczywiście wyposażenia; odbiorcami byli: A. Groth, A. Mędrzycki, mgr inż. Andrzej Maj i p. Wiesław Myszkier.
 - maszynowych (NJW – M); Odbiorcami byli: inż. Wiesław Wróbel, mgr inż. Stanisław Kreft, mgr inż. Andrzej Borowski, inż. Grzegorz Bury i Bernard Libera.
 - elektrycznych (NJW – E) odbiorcami byli: inż. Henryk Klasa, inż. L. Złowocki i p. Jan Żuławski;
 - rurarskich (NJW – R); odbiorcami byli: pp. Tadeusz Majewski, Janusz Staniszewski i Henryk Funk,
- **Dział Kontroli Dostaw (NJD)**; kierował nim p. Bronisław Benkowski. Odbiorcami byli:
 - Kontrolerzy ds. Elektrycznych i Radiowo – Nawigacyjnych;
 - Kontrolerzy ds. Maszynowych;
 - Kontrolerzy ds. Wyposażenia;
 - Kontroler ds. Wyposażenia Wnętrz

Dział ten znakomicie spełniał swoje zadania kompletując dokumentacje dostaw i atestów na materiały do budowy statków. Mało kto w stoczni wiedział, że każdy arkusz blachy sprowadzany do stoczni posiadał atest potwierdzający zadane parametry wytrzymałościowe dla stali, z której budowano statek. To samo dotyczyło rur, kabli, materiałów drewnianych (meble, szalowania kabin itp.). Książka Jakości, którą otrzymywał armator zawierała wszystkie te dokumenty.

- Bardzo ważną rolę spełniał **Dział Techniczny (NJ – T)**. Działem kierowali m.in. mgr inż. E. Jacob, inż. zb. Głowiak i inż. P. Kuzera; dział ten zatrudniał:
 - Specjalistów kontrolerów;
 - Tłumaczy technicznych;
 - Specj. Ds. Dokumentacji Techniczno – Ruchowej (dla urządzeń montowanych na statku. Dokumentacja ta zawierała informacje techniczne związane z wymogami montażowymi i zasadami ich uruchamiania i eksploatacji)
 - Specj. Ds. Atestów materiałowych. Armator na konkretne wyroby otrzymywał Świadectwa Atestowe gwarantujące wysoka jakość wyrobów montowanych na statku.
 - W dziale tym funkcjonowała sekcja dokumentacji technicznej statków, zarówno dokumentacji Projektu Technicznego (PT), jak i dokumentacji Projektu Roboczego na podstawie, której kontrolerzy jakości i specjaliści dokonywali odbiorów technicznych w oparciu o informacje zawarte w tych dokumentacjach.

Tutaj trzeba dodać, iż integralną częścią dokumentacji zdawczej na statek (dla armatora), była tzw. KSIĘGA JAKOŚCI, zawierająca wszystkie atesty (w języku angielskim), dokumentujące, iż statek jest zbudowany z materiałów gwarantujących jakość!

Części składowe **Działu Technicznego (NJ-T)** to:

- **Izba Pomiarów (NJ – I.P)** kierowana inż. przez inż. Zb. Głowiaka, potem zaś przez inż. Witolda Sanejko. Zatrudniała specjalistów pomiarowców,
- Częścią składową tego działu było Laboratorium Pomiarów długości i kąta; W dziale tym funkcjonował kontroler ds. obróbki skrawaniem (W-6, TG);
- **Laboratorium chemiczne (NJ – L..CH)**, Laboratorium tym kierowała mgr Maria Adamczyk, po niej zaś mgr inż. Aleksander Lassau. Zatrudniono specjalistę chemika, Kontrolera Jakości, oraz Kontrolera ds. Gazów Technicznych.
- **Laboratorium Badań Wytrzymałościowych (NJK-LBW)** zatrudniająca Kontrolera jakości obsługującego urządzenia związane z realizacją prób wytrzymałościowych stali. Tej komórce organizacyjnej podlegała stacja prób (Na wyposażeniu tej stacji znajdowała się zrywarka do niszczenia złączy stalowych. Najczęstszymi zleceńdawcami dla tej stacji prób były fabryki wagonów i lokomotyw, zlecające zrywanie łączników spinające wagony kolejowe!);
- **Laboratorium Badań Nieniszczących (NJK – LBN)**

Po utworzeniu ww. struktury NJ dla podniesienia jakości prac odbiorowych na wyższy poziom dla uzyskiwania co raz wyższej jakości produkcji zdecydowano się na zatrudnienie pracowników o odpowiednio wysokich kwalifikacjach. Sięgnięto zatem po techników, aż wreszcie zaczęto zatrudniać inżynierów z otwartymi głowami i z umiejętnościami językowymi (najpierw pożądanym był j. rosyjski) Po podpisaniu kontraktu (lata 1970/71) na statek o symbolu budowy B-523 zaczęto szukać techników i inżynierów ze znajomością języka angielskiego. Potrzeba zatrudnienia inżynierów z dobrą znajomością j. angielskiego uwidoczniła się wtedy, gdy stocznia podpisała (w 1975 r) kontrakt na 3 statki LPG o symbolu budowy B-550, o których to statkach było wiadomo, że są supernowoczesne i bardzo złożone technicznie. Wielką rolę w przekonaniu dyrekcji stoczni o konieczności zatrudniania inżynierów był inż. Janusz Bednarski pełniący przez długie lata funkcję Z-cy szefa.

W latach 1976/1980 zatrudniono pierwszych inżynierów ze znajomością języka angielskiego. Byli to:

- mgr inż. Paweł Milenuszkin;
- mgr inż. Tomasz Onoszko;
- mgr inż. Mieczysław Welke;

- mgr inż. Marek Rułka;
- mgr inż. Przemysław Feiner;
- mgr inż. Zbigniew Kurowski;
- mgr inż. Piotr Wasilewski;

Szefostwo Sterowania Jakością funkcjonowało w ww. kształcie organizacyjnym aż do kwietnia 1991r., kiedy to na Szefa powołano mgr inż. Jerzego Wróbla. Nowy Szef przeanalizował z jednej strony strukturę organizacyjną „swojego” Szefostwa, z drugiej zaś strony postanowił, iż najważniejszym celem powinno być zreformowanie tego Biura w kierunku przejęcia całości zagadnień jakości. Zatem nowy szef postanowił rozejrzeć się po świecie jak to funkcjonuje w innych światowych stoczniach, jak tam wyglądają zadania i jak się z tych zadań rozliczają. Zatem pogląd mgr inż. J. Wróbla o konieczności podniesienia jakości na wyższy poziom organizacyjno-techniczny w tym kształtowanie i aktywne prowadzenie całości zagadnień od procesów szkolenia, poprzez nowatorskie przedsięwzięcia organizacyjno techniczne, do stworzenia nowej, uporządkowanej dokumentacji odbiorowej oraz wprowadzenie Jakości na wyższy, światowy poziom prac, stanowiło jakby wyznaczenie długofalowego kierunku wprowadzenia tego fragmentu organizacyjnego stoczni w XXI wiek. Przedstawienie tej wizji znalazło uznanie w oczach dyrekcji stoczni. Zatem nowy pomysł na zreformowanie tego szefostwa zaczął się „przyoblekać” w działania zmieniającą zastaną rzeczywistość.

I tak niezwłocznie przystąpiono do wprowadzania zmian. Struktura Szefostwa zaczęła podlegać zmianom, pracownicy otrzymywali nowe zadania. Niewątpliwym osiągnięciem tego okresu było wprowadzenie Planów Jakości dla nowobudowanych statków. Plany te były wprowadzone z wykorzystaniem techniki elektronicznej, skutkiem czego dokumentacja jakości trafiała drogą elektroniczną do zainteresowanych komórek organizacyjnych stoczni m. in. do Szefostwa T, TK, armatorów i Towarzystw Klasyfikacyjnych, włącznie z Dyrektorem Produkcji.

Po pewnym okresie Szefostwo zaczęło nazywać skrótowo Biurem Jakości. Kierownictwo stoczni bacznie przyglądało się sukcesom organizacyjnym tego Biura, dopatrując się pewnych wzorców działań, które mogą się sprawdzać w innych obszarach organizacyjnych stoczni.

Nic zatem dziwnego, iż w czasie, gdy kierownictwo stoczni zrozumiało, że uzyskanie międzynarodowego Certyfikatu Systemu Jakości wg ISO dla całej stoczni będzie kolejnym krokiem do wyższego pozycjonowania stoczni jako firmy nowoczesnie zarządzanej z uporządkowaniem jej organizacji właśnie wg tego systemu, to tą całą gigantyczną robotę powierzono właśnie p. mgr inż. Jerzemu Wróblowi, który zrozumiał, iż oto pojawia się szansa na wprowadzenie nie tylko Jakości, ale też i całej stoczni w XXI wiek.

Zarząd Stoczni mianował p mgr inż. J. Wróbla Pełnomocnikiem Zarządu do uzyskania **CERTYFIKATU JAKOŚCI WG ISO 9001 dla całej stoczni.**

Zadanie to okazało się gigantycznym przedsięwzięciem organizacyjnym. W każdej komórce organizacyjnej stoczni należało powołać pracowników do przejrzenia wszystkich instrukcji wg których te komórki funkcjonują, określić komórki organizacyjne z nią współpracujące, wszystkie zależności organizacyjne itp. Wytypowani pracownicy ze stoczni zostali starannie przeszkoleni i stworzyli całkowicie nową dokumentację organizacyjną całej stoczni.

Zadaniem tak utworzonej dokumentacji jest jasne i precyzyjne ukazanie struktur organizacyjnych stoczni, pokazanie wzajemnych zależności organizacyjnych, jednoznaczny podział kompetencji i przebieg dokumentów wewnątrz struktury organizacyjnej stoczni. Po ponad rocznej pracy Certyfikujące firmy: brytyjski **Lloyd`s Register Quality Assurance Limited** oraz polska firma certyfikująca **Polski Rejestr Statków**, po wielomiesięcznej, dokładnej kontroli nowo opracowanych dokumentów organizacyjnych (zwanym teraz **PROCEDURAMI**) uznali poprawność tych opracowań.

Znaleziono jednak pewne nieścisłości i błędy (co było normalne dla tak olbrzymiej pracy). Wyznaczono czas na usunięcie tych błędów i po tym czasie dokonano ponownej, jeszcze bardziej szczegółowej kontroli Procedur. Tym razem błędów nie stwierdzono! i z datą 11. 03.1997 stocznia została Certyfikowana, jako zakład przemysłowy spełniający kryteria wg tej Certyfikacji. Był to olbrzymi sukces organizacyjny jaki odniosła Stocznia. Uzyskanie tego Certyfikatu przez Stocznnię Gdynia S.A, odbiło się szerokim echem w świecie okrętowym. Stocznia była pierwszym, dużym przedsiębiorstwem za „Żelazną Kurtyną”, która odniosła tak niesamowity sukces!

Trzeba zaznaczyć, iż wszyscy pracownicy Biura Jakości zostali „objęci” nowymi procedurami, co pozwoliło na znaczne poprawienie skuteczności działań odbiorowych we wszystkich obszarach obsługiwanych przez odbiorców/Inspektorów Jakości. Wszystko było teraz jasne i precyzyjnie określone...

Po uzyskaniu przez stocznnię Certyfikatu Jakości ISO autoryzowanego przez brytyjską firmę Lloyd Register Quality Assurance Limited i Polski Rejestr Statków Szefostwo Sterowania Jakością zmieniło nazwę na: Biuro Jakości.

W Biurze Jakości najważniejszymi pracownikami byli Główni Inspektorzy Jakości – Byli to wysokiej klasy Inżynierowie (służbowo podlegali bezpośrednio Dyrektorowi Biura Jakości), w niektórych wypadkach z dobrą praktyką morską, z doskonałą znajomością języków obcych. Za ich b. wysokimi kwalifikacjami, szła w parze wysoka kultura osobista... można by rzec, że zarówno ci inżynierowie jak i Generalni Projektanci z Biura Projektowo – Konstrukcyjnego byli wizytówką kadrową stoczni.

Dość często zdarzało się, iż Towarzystwa Klasyfikacyjne proponowały tym wybitnym inżynierom pracę w swych przedstawicielstwach w zagranicznych stoczniach. Część z nich awansowała na kierownicze stanowiska w tych Tow. Klasyfikacyjnych, zaś niektórzy z nich obejmowali reprezentację danego Towarzystwa na dany kraj.

Spośród wielu nazwisk tych wybitnych inżynierów warto przypomnieć następujące nazwiska:

- mgr inż. Tomasz Onoszko – był m. m. in. Dyrektorem filii LRS (Lloyd Register of Shipping) na Ukrainę (na stanowisku „Country Manager for Ukraine). W LRS pracował od roku 1992 do 2017 a więc 25 lat!
- mgr inż. Piotr Wasilewski – później inspektor ABS (American Bureau of Shipping)
- mgr inż. Przemysław Feiner – później inspektor DnV (Det Norske Veritas);
- mgr inż. Wojciech Smoleński – później inspektor DnV (Det Norske Veritas);
- mgr inż. Janusz Buliński – później inspektor GL (Germanischer Lloyd);
- mgr inż. Mieczysław Welke – później inspektor BV (Bureau Veritas – Kanada);
- mgr inż. Zbigniew Kurowski – później inspektor w LRS (był też „Country Manager w Szwecji);
- mgr inż. Paweł Milenuszkin – później inspektor w ARAMCO Saud
- mgr inż. Jan Talaśka – później w DnV na stanowisku Vice Prezesa na Polskę,
- p. Piotr Groenke – później praca u Armatorów i w stoczniach CHRL;
- mgr inż. Bogdan Mikucki – później Inspektor BV;
- mgr inż. Włodzimierz Frycz – później Dyrektor Jakości w Stoczni Gdańskiej grupa Stoczni Gd.
- inż., Wiesław Wróbel – późniejszy K – k Laboratorium Badań Nieniszczących;
- mgr inż. Piotr Gussmann – później Inspektor DnV;
- p. Bernard Libera K-k Działu Kontroli Jakości ds. Wyposażenia (NJW)

Warto wspomnieć innych, równie zasłużonych dla tej komórki organizacyjnej pracowników NJ:

- mgr inż. Eugeniusz Jacob – długoletni k – k Działu Technicznego i Kontroli Jakości Wyposażenia;
- inż. Anastazy Kiełbratowski
- inż. Janusz Bednarski (Z-ca szefa), długoletni k-k Działu Kontroli Jakości Wyposażenia
- inż. Zbigniew Głowiak k-k Działu Technicznego;
- mgr inż. Cyryl Słomowicz – kierownik Działu odbiorów Kadłubowych

Oto Szefowie i Dyrektorzy Szefostwa Sterowania Jakością

- inż. Anastazy Kiełbratowski
- Wiktor Zieliński;
- mgr inż. Willy Fandrey;
- mgr inż. Bogdan Skupiński;
- inż. Stefan Biały;
- inż. Andrzej Rawicz – Mittelstaedt
- mgr inż. Benon Świerblewski;
- mgr inż. Norbert Loska;

Dyrektorzy:

- mgr inż. Jerzy Wróbel;
- mgr inż. Jerzy Czuczman;
- mgr inż. Jerzy Wróbel;
- mgr inż. Henryk Pietrzak;
- inż. Piotr Kuzera;
- mgr inż. Bogdan Mikucki;

W pionie tym sekretariat Szefostwa/Biura Jakości prowadziła p Zofia Wróblewska, którą przyjmował do pracy p. Wiktor Zieliński. Pani Zofia była sumienną i przeuroczą osobą! W kontaktach służbowych niezwykle skuteczna, dokładna i bardzo wymagająca. Nie tolerowała bylejakości. Mało kto zdawał sobie sprawę z tego, p. Zofia była psychologiem amatorem... Potrafiła po paru zdaniach z nią wymienionych sklasyfikować osobowość rozmówcy...

Na koniec rozdziału o funkcjonowaniu Jakości i doprowadzeniu jej struktur, a także struktur stoczni w XXI wiek... Stocznnię po prostu zlikwidowano!

Biuro Handlowe EZ

W strukturze Stoczni im. „Komuny Paryskiej” w Gdyni do czasu zmian w strukturze organizacyjnej stoczni Biuro Handlowe znajdowało się w strukturze dyrektora Ekonomicznego (DE) i miało symbol EZ.

W związku z funkcjonującym w tamtych czasach (do roku 1988, kiedy to wprowadzono postanowienia tzw. „ustawy Wilczka”), monopolem państwa w realizacji handlu zagranicznego, całość obsługi handlowej, transakcji sprzedaży produkcji stoczni realizowana była poprzez wyspecjalizowane Centrale Handlu Zagranicznego „CENTROMOR” i „NAVIMOR”. z tymi centralami stocznia miała podpisaną Umowę Komisu, na bazie której dokonywano sprzedaży zbudowanych przez stocznnię statków. Stocznia występowała obok Sprzedającego i Kupującego jako tzw. „trzecia strona” kontraktu – Budujący. Jakkolwiek może się wydawać, że udział stoczni w akwizycji i procedurach przedkontraktowych był niewielki, to jednak bez udziału stoczni jako chociażby konsultantów technicznych, podpisanie kontraktów i zdefiniowanie przedmiotu sprzedaży byłoby niemożliwe. Oczywiście CHY-ty miały swoje „wpadki”, jak chociażby kontraktacja promu o symbolu budo-

wy B-494 dla firmy „STENA LINE”, pierwotnie dedykowana do Stoczni szczecińskiej im. „A. Warskiego”, ale po cesji kontraktów m.in. do Stoczni im. „Komuny Paryskiej” i do Stoczni Gdańskiej im. „LENINA”, to ostatecznie promy B-494/1 i 2 zostały w roku 1997 przekazane armatorowi.

W czasie, gdy biuro umiejscowione było w pionie Dyrektora Ekonomicznego było one podzielone na 4 komórki organizacyjne:

- EZ-1 – Dział Kontraktów; K – k Franciszek Bembnowski (był to dział jednoosobowy)
- EZ-2 – Dział Zbytu Statków; K – k Ludwik Zawiślak. Po przejściu na emeryturę kolejnymi k-kami EZ-2 byli Waldemar Libera i Piotr Model;
- EZ-3 – Dział Zbytu Wyrobów i usług Pozaokrętowych; K – k Zbigniew Szramkowski
- EZ-4 – Dział Kalkulacji; K – k Leszek Mrożewski (w tym dziale funkcjonowała sekcja Kalkulacji cen statków; K-k Bernard Andrysiak) i sekcja Weryfikatorów cen materiałów i urządzeń (K-k Władysław Baranowski); Kolejnym k-kiem EZ-4 został Bernard Andrysiak

W czasie braków kontraktów na nowe statki, powołano Zakład Remontu Statków, by podreperować budżet stoczni. Udało się uzyskać kilka statków do remontu w tym wielki zbiornikowiec (ponad 330.000 ton wyporności), lecz większych sukcesów na tym polu stocznia nie osiągnęła.

Przed zmianami organizacyjnymi w ostatnim czasie Szefami Biura Handlowego byli m. im:

- Jerzy Landa;
- Andrzej Robakiewicz
- Aleksander Kaczmarski;
- p o Waldemar Przewłoka’
- Andrzej Buczkowski;

Trzeba jeszcze wspomnieć o systemie pozyskiwania dewiz, które były pożądane przez państwo na różne cele wojskowe i cywilne, Z rządowego punktu widzenia ważniejsza była możliwość pozyskiwania dewiz niż to, aby poszczególne przedsiębiorstwa pracowały w oparciu o podstawowe kryteria ekonomiczne gospodarki rynkowej m. in. w oparciu o standardowy rachunek zysków i strat.

W myśl uzgodnionych procedur stocznia po zbudowaniu zakontraktowanego statku wystawiała faktury na pełny poziom poniesionych kosztów budowy, a ten (CHZ) zwracał pełny poniesiony koszt produkcji statku. Różnica pomiędzy ceną krajową dewizową opartą o iloczyn ceny kontraktowej w walucie i Kursu w NBP tej waluty – a sumą poniesionych przez stocznnię kosztów, dawała podstawę do aplikowania do rządu (odpowiedniego ministerstwa) O przydzielenie stoczni tzw. „dopłaty wyrównawczej do ceny eksportowej”.

Wraz ze zmianą systemu gospodarki przedsiębiorstw i dopuszczeniu ich do prowadzeniu działalności handlowej na własne ryzyko i na własny rachunek, zmieniła się też rola stoczniowego Biura Handlowego. O ile wcześniej rola stoczni ograniczała się do bycia „trzecią stroną kontraktu”, to po zmianach systemowych w gospodarce, stocznia musiała stać się wobec kontrahentów Sprzedawcą wyprodukowanych przez siebie statków. Trzeba zdać sobie sprawę, że po likwidacji monopolu handlu zagranicznego jakie miały państwowe Centrale Handlu Zagranicznego i po zawieszeniu działalności realizowanej poprzez CHZ Centromor, stocznia stanęła wobec faktu, iż nie posiadała własnych umów na dostawę statków i wypracowanych kontaktów z rynkiem potencjalnych odbiorców, jakimi byli armatorzy.

Dlatego też w pierwszym okresie samodzielnej działalności handlowej stocznia obok nawiązywania bezpośrednich kontaktów z armatorami stworzyła sieć zagranicznych agentów i brokerów, którzy rozpoczęli działalność na rzecz stoczni, jako pośrednicy przy akwizycji nowych budów.

Dodatkowo, Biuro Handlowe, współpracując z Pionem Finansowym stoczni, wsparło działania tego pionu, zmierzające do pozyskiwania nowoczesnych instrumentów finansowania zawartych kontraktów.

Równoległe ze zmianami organizacyjnymi i własnościowymi stoczni, modyfikacji musiała ulec też struktura Biura Handlowego. Biuro to zostało samodzielną jednostką przynależną do zmodyfikowanego Pionu Dyrektora Handlowego o symbolu DM.

Po reorganizacji symbole i skróty tego Pionu oznaczano następująco:

- DM – Dyrektor Marketingu – Dyrektor Andrzej Buczkowski;
- DM – 1 Specjalista ds. promocji i wystaw – Joanna Spanos – Pianowska
- MM – Dział Marketingu (byłe dawne EZ-1); Włodzimierz Maliszewski. Po jego awansie na DM, kierownictwo objął Piotr Model;
- MS – Dział Administracji Kontraktów (byłe EZ-2); K-k Ludwik Zawiślak po nim Joanna Żarnowska, przy czym ranga MS wzrosła, skutkiem czego Joanna Żarnowska została Dyrektorem Biura MS
- MK – Dział Kalkulacji K-k Joanna Szreder; ok. roku 2000 MK zostało wchłonięte przez Biuro NC którym kierował Andrzej Nadworny;
- ME – Dział Sprzedaży Usług K-k Zbigniew Szramkowski;
- MG – Dział Obsługi gwarancyjnej i Posprzedażnej K-k Józef Maksymiuk;

Dyrektorami Handlowymi – DM byli kolejno:

1. Andrzej Buczkowski;
2. Włodzimierz Maliszewski
3. Andrzej P. Sowa

Pion DM w ramach zmodyfikowanych zakresów kompetencyjnych przyporządkowanych działom pionu, kontynuował nadal realizację wszystkich dotychczasowych swoich funkcji związanych z pozyskaniem, realizacją i obsługą posprzedażną kontraktów.

Na przykładzie kontraktu na dowolny statek, możemy prześledzić umowny proces funkcjonowania pionu DM:

1. Akwizycja – realizowana przez komórkę MM przy współpracy z pionem Technicznym stoczni (DT);
2. Kalkulacja – wykonana przez komórkę MK po zdefiniowaniu obiektu akwizycji przy współpracy z DT, pionem Zaopatrzenia DH i pionem Produkcji DP;
3. Kontrakt – przygotowywany przez komórkę MM przy współpracy z DT – do podpisania przez Zarząd Stoczni;
4. Realizacja kontraktu – realizowana przez komórkę MS praktycznie od podpisania do zakończenia budowy, potwierdzonej Protokołem Zdawczo – Odbiorczym i rozliczeniem finansowym kontraktu z armatorem wraz z przygotowaniem i wydaniem armatorowi dokumentów potwierdzających prawo własności statku;
5. Obsługa gwarancyjna i posprzedażna – realizowana przez komórkę MG – od momentu przekazania dokumentów zdawczych i prawa własności statku przez 1 rok, wraz z rozliczeniem ewentualnych, zgłoszonych i potwierdzonych aktów reklamacyjnych;

Zgodnie z powszechną opinią trzeba tu zaznaczyć, iż pracownicy tego pionu, zarówno za „starych” czasów, jak i po zmianach organizacyjnych w latach dziewięćdziesiątych stanowili b. solidny zespół oddany swojej pracy. Byli zawsze chętni do pracy, starali się zgłębić niuanse sztuki budowania okrętów, by tą wiedzę spożytkować w swojej działalności w biurze. Zapewne sprzyjała temu polityka szefów pionu, a później i dyrektorów – szczególnie po reorganizacji Biura. Ci któ-

rzy z nimi współpracowali byli usatysfakcjonowani ich kwalifikacjami i dążeniem do samodoskonalenia się pod względem zawodowym.

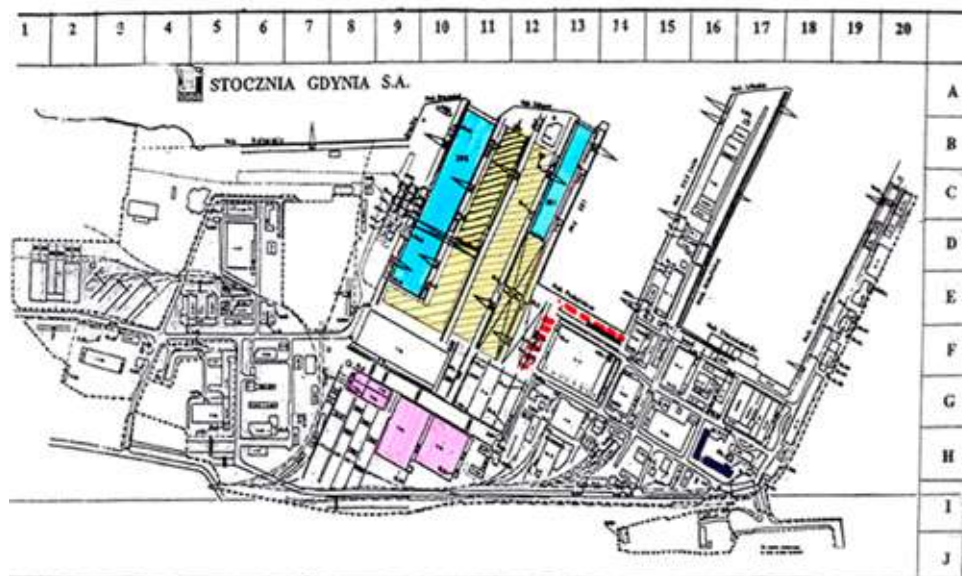
Najciekawsze jest to, że po ponad 14 latach, gdy stoczni już nie ma, związane przyjaźnie kwitną i kontynuowane są nadal, dowodząc tym samym, iż te piękne cechy współtworzenia przyjaznej atmosfery pracy mają swoje korzenie umieszczone bardzo głęboko.

Poniżej przedstawiam zbiorową fotografię tego Pionu. Została ona wykonana w Sali użytkowanej przez MM, w ostatnim dniu funkcjonowania DM w roku 2009. Chociaż na tej fotografii nie ma wszystkich, którzy „przewinęli” się przez ten Pion organizacyjny, ale niech uwiecznieni zostaną Ci, którzy „załapali” się do obiektywu w dniu ostatnim!



Na blacie biurka siedzą od lewej: Małgorzata Ehlers., Aleksandra Buczak, Mirosław Lewandowski i Joanna Spanos – Pianowska; Kolejny rząd osób od lewej – tylko panie: Barbara Hejnowska, Aleksandra Macedońska, Viol Tyszka, Hanna Sojka, Joanna Szreder, Barbara Kubiak, Barbara Urbanik i Alicja Grudka; W ostatnim rzędzie od lewej: Katarzyna Landowska, Piotr Model, Tadeusz Berent, Zbigniew Bazela, Mirosław Szelewicki, Jarosław Staluszka, Wiesława Lorenc, Joanna Żarnowska, Magdalena Szalk i Bartłomiej Dalecki.

W opisach najważniejszych komórek technicznych stoczni zawarłem te osoby, o których co nieco zdołałem zapamiętać, lub też uzyskałem odpowiednio wiarygodne informacje pozwalające mi na wniesienie szczególnie wartościowych ludzi na karty tej historii. A przecież komórek organizacyjnych w stoczni było znacznie więcej i nie sposób wszystkich na tych stronach przedstawić. A przecież było poważne Szefostwo Zaopatrzenia i Kooperacji (HZ), były Magazyny (HM), Był pion finansowy stoczni, pion księgowy. Była też Kasa Zapomogowo – Pożyczkowa, która wśród stoczniowców miała całe rzesze wielbicieli, gdyż niekiedy pożyczki z niej pozwalały wielu rodzinom przetrwać najcięższe zdarzenia... Mnóstwo najprzeróżniejszych organizmów stoczni składało się na jedną wielką całość. W porywach było nas stoczniowców ok. 10.700 osób – Prawdziwe miasto na około 100 ha powierzchni!



Oto plan ogólny stoczni – to prawie 100 ha powierzchni!

Trzeba zaznaczyć fakt, iż o powstaniu w Polsce przemysłu okrętowego zapoczątkowała garstka profesorów pracujących na Politechnice Gdańskiej! Byli to m. in. profesorowie: M.T. Huber; R. Szewalski; T. Doerffer; A. Potyrała; H. Sipowicz; A. Rylke i wielu, wielu innych. To dzięki ich niestrudzonej pracy Politechnika Gdańska wyedukowała całe pokolenia inżynierów, którzy swą niezmierną pracą utworzyli przemysł uchodzący za jeden z najlepszych na świecie, dającym zatrudnienie w Polsce ponad 100 tysiącom pracowników, uczestniczących w tworzeniu rozwiązań okrętowych, konkurencyjnych na światowych rynkach budownictwa okrętowego.

Dzisiaj, z perspektywy minionych lat widać, iż zlikwidowanie przemysłu okrętowego w Polsce było karygodnym i niewybaczalnym błędem polityków, niemających zielonego pojęcia o tym, że to polscy inżynierowie byli w stanie zaprojektować wspaniałe statki o doskonałych parametrach konstrukcyjnych, bardzo bezpiecznych, przynoszących armatorom zyski, dokumentując zdolności organizatorskie, technologiczne, wykonawcze dorównujące innym stoczniom świata. To stoczniowcy od projektantów, technologów i robotników byli w stanie wdrożyć tyle nowości technologicznych i organizatorskich bez kupowania jakiegokolwiek licencji... Umieli myśleć, analizować, opracowywać i co najważniejsze, skutecznie wdrażać nowości w tak skomplikowanym obszarze jakim jest budowa statków! O niesamowitej wręcz umiejętności polskich inżynierów i projektantów statków świadczy liczba tytułów „Statek Roku” jaki był przyznawanym najlepszym pod względem zastosowanych rozwiązań statkom budowanym w europejskich stoczniach w danym roku!

Podsumowując dokonania wszystkich stoczniowców można by rzec, że zarówno ludzie pracujący w stoczni, i ich zdolności kreatywne, pracowitość i sumienność zawodowa owocowały pięknymi, wysoce nowoczesnymi statkami, z których mogliśmy bez fałszywej skromności być dumni! Jak bardzo dumni niech świadczy poniższa lista statków, które przyniosły stoczni i jej pracownikom chlubę i sławę. Są to **statki nagrodzone** za swoją innowacyjność, nowoczesność i za wysoką jakość, stawiającą naszą firmę i nas samych na prawdziwym piedestale!

Statki wyróżnione przez THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA) jako STATKI ROKU (SIGNIFICANT SHIP of the YEAR)

Nr Budowy	Nazwa statku	Wielkość	Wymiary główne L * B * H {m}	Armator	Statek Roku	Generalny Projektant	Główny Inż. Typu	UWAGI
KONTENEROWCE								
8125 / 4	SATURN/CMBT ENDURANCE	1100 TEU	158,7 * 24,0 * 13,9	ALPHA SHIP GmbH & Co. KG, Leer – Niemcy	RINA 1996	Wojciech Żychski		Seria 12 statków
8138 / 1	NADIR	1600 TEU	178,0 * 28,2 * 16,8	ALPHA SHIP GmbH & Co. KG, Leer – Niemcy	RINA 1997	Wojciech Żychski		Seria 4 statków
8138/5	PEGASUS	1850 TEU	194,0 * 28,2 * 16,8	ALPHA SHIP GmbH & Co. KG, Leer – Niemcy	RINA 1998	Wojciech Żychski Kazimierz Łapiński		Seria 8 statków
8184 / 1	ELBWOLF	2700 TEU	211,0 * 32,26 * 19,0	John-Peter Wulff Schiffahrtgesellschaft mbH & Co. KG, Kollmar-Niemcy	RINA 1999	Wojciech Żychski		Seria 22 statków
8200 / 1	BRAVO	2650 TEU	207,92 * 32,22 * 16,8	Schiffahrtgesellschaft mbH & Co, Hamburg-Niemcy	RINA 2001	Wojciech Żychski	Wacław Frączek	Seria 9 statków
8230 / 1	WESTERMOOR	2670 TEU	207,95*32,24 * 16,8	Westermoor Shipping GmbH & Co. KG, Hoersten-Niemcy	RINA 2001	Wojciech Żychski	Bogusz Wszelaki???	Seria 7 statków
8234 / 2	AMARANTA	4444 TEU	286,27*32,18 * 21,8	Schiffahrtgesellschaft mbH & Cie., Hamburg-Niemcy	RINA 2003	Wojciech Żychski	Wacław Frączek	Seria 3 statków
8276 / 1	MAERSK DIADEMA	4546 TEU	291,66 * 32,20 * 21,8	John-Peter Wulff Schiffahrtgesellschaft mbH & Co. KG, Kollmar-Niemcy	RINA 2006	Wojciech Żychski	Wacław Frączek	Najdłuższy statek jaki kiedykolwiek zbudowano w polskich stoczniach.
GAZOWIEC LPG								
8185 / 1	BERGE DANUTA	78 500 m ³ 50 000 DWT	224,5 * 36,4 * 22,0	BERGESEN dy SHIPPING AS, Oslo – Norwegia	RINA 2000	Antoni Rylke	Bogusz Wszelaki	
SAMOCHODOWCE								
8168 / 3	CRYSTAL RAY	6 000 samochodów	199,99*32,26* *32,74(10,0)	CRYSTAL RAY SHIPPING Ltd, Douglas-Isle of Man	RINA 2000	Wojciech Żychski	Wacław Frączek	Seria 25 statków. Statek nr budowy 8168/25 (CSCC EUROPE) był ostatnią jednostką zbudowaną przez Stocznnię Gdynia.
8245 / 1	ELBE HIGHWAY	2 100 samochodów	148,0 * 25,0 * 25,20	ELBE Maritime Ltd & C/O, Douglas-Isle of Man	RINA 2005	Krzysztof Czernski	Piotr Kabaciński	Seria 6 statków.
8168/18	GRACEFUL LEADER	6 000 samochodów	199,99*32,26* *32,74(10,0)	CRYSTAL RAY SHIPPING Ltd, Douglas-Isle of Man	RINA 2007	Wojciech Żychski	Wacław Frączek???	
CHEMIKALIOWIEC TYPU 2								
8189 / 1	WOLGASTERN	22 000 DWT	162,0 * 27,0 * 12,0	Riegel Reederei GmbH & C/O KG, Leer – Niemcy	RINA 2000	Antoni Rylke	Zbigniew Zalewski	Seria 4 statków.
MASOWIEC								
6684/ 21	CEDAR ARROW	43 585 DWT	189,78*30,99*18,49	Gearbulk Shipowning Limited, Bermudy	RINA 2001	Piotr Filipp	Mieczysław Górny	Seria 23 statków.
RO – LO								
8222 / 1	FINNFIGHTER	14 800 DWT	158,74*25,60*16,30	NEDD Investments Limited, Isle of Man	RINA 2002	Andrzej Kozicki	Mieczysław Górny	Seria 4 statków.

Lato 1997 r. Oddano armatorowi niemieckiemu ALPHA SHIP GmbH & Co. KG statek kontenerowiec o pojemności kontenerowej 1.600 TEU m/s “NADIR”



Statek wg Generalnego Projektanta mgr inż. Wojciecha Żychskiego

30 czerwiec 1997. Zarząd Stoczni Gdynia S.A. skierował do ponad 150 podmiotów gospodarczych zaproszenia do składania ofert objęcia akcji Stoczni Gdynia S.A. serii „C”

26 wrzesień 1997. W Stoczni została podpisana umowa kredytowa na kwotę ok. 61 mln. USD, pomiędzy Stoczną Gdynia S.A. i konsorcjum zagranicznych i polskich banków. Organizatorem umowy jest MHB Mitteleuropaishe Handelsbank Aktiengesellschaft Deutsch – Polnische Bank. Konsorcjum sfinansuje kontrakty na budowę dwóch statków – kontenerowców z serii 8139/3 – 4 o ładowności 2000 TEU i nośności 30.600 DWT każdy. Statki te budowane będą na zamówienie armatora niemieckiego „KG Projex mbH”. MHB Mitteleuropaishe Handelsbank – od stycznia 1994 roku jest aranżerem konsorcjów, które sfinansowały budowę w Stoczni Gdynia S.A. pięciu kontenerowców. Jest to szóste podpisane w bieżącym roku Konsorcjum Bankowe finansujące budowę statków w Stoczni Gdynia S.A. Obecnie na krajowym i zagranicznym rynku finansowym prowadzone są działania mające na celu budowę kolejnych konsorcjów bankowych na sfinansowanie budowy statków w 1998 roku.

27 września 1997. W dniu tym swoje 50 – lecie istnienia obchodzi Zasadnicza Szkoła Budowy Okrętów. Z tej okazji rodzice uczniów ufundowali „złotej Jubilatce” nowy sztandar, który został poświęcony podczas uroczystej mszy świętej i przekazany szkole przez Przewodniczącego Rady Rodziców p. Leszka Dąbrowskiego. Na uroczystość przybyło około 400 osób. Nie zabrakło wśród nich władz miasta Gdynia, kuratorium i Oświaty, oraz przedstawicieli Zarządu i Kierownictwa Stoczni Gdynia S.A. Nie zabrakło też byłych i obecnych wykładowców szkoły, oraz jej absolwentów z różnych roczników. Wszystkich przybyłych gości i absolwentów przywitał gospodarz uroczystości, obecny dyrektor szkoły Pan Zbigniew Drozdowicz. Na Jubileusz 50-lecia szkoły przygotowano trzy wystawy prezentujące historię szkoły, bogato ilustrowaną zdjęciami. Do jubileuszowej uroczystości przygotowano się bardzo starannie. Po zakończeniu oficjalnej części obchodów szkoła zorganizowała festyn, w trakcie którego występowały zespoły muzyczne, można było zjeść gorącą kiełbaskę, a przede wszystkim wspominać o latach spędzonych w szkole.

14 listopad 1997. W ramach obchodów 75-lecia Stoczni Gdynia w tym dniu odbyła się uroczystość wręczenia po raz pierwszy w jej historii Platynowych Odznak Honorowych „ZASŁUŻONY PRAOWNIK STOCZNI GDYNIA”. Decyzją Zarządu Stoczni tą najwyższą Stoczniową odznaką uhonorowanych zostało 49 pracowników. Byli to:

Stanisław Bojar; Henryk Borucki; Stanisław Brukwicz; Danuta Chojecka, Stanisław Choroś; Ireneusz Dunst; Henryk Dynia; Piotr Filipp; Bogusław Frątczak; Zbigniew Głowiak; Jerzy Głuszyk; Mieczysław Górny; Józef Hull; Jerzy Kowalski; Józef Kóska; Kazimierz Lankamer; Filemon Lingmanowski; Zbigniew Lis; Józef Maksymiuk, Józef Małszycki; Jan Netzel; Czesław Nieruchalski; Zbigniew Nowakowski; Zofia Ornatowska; Stanisław Osiński; Wacław Pałasz; Irena Paras; Franciszek Pelc; Edmund Piór; Mikołaj Potrykus; Władysław Pranga; Jan Przyjemczak; Bolesław Raczkowski; Marian Reysowski; Zygfryd Rogowski; Antoni Rylke; Edward Schroeder; Bernat Signerski; Stanisław Sobisz; Anna Sokołowska; Marian Stachura; Józef Szafraniec; Władysław Szczepkowski; Jan Szewczyk; Zbigniew Szramkowski; Marian Tyszka; Łucja Wróbel; Bogusz Wszelaki; Wojciech Żychski.

W tym samym dniu zostały wyróżnione **osoby o najdłuższym stażu pracy W Stoczni Gdynia**. Byli to:

Stanisław Brozdowski (44 lata), Marian Chmielewski (44 lata), Alojzy Cieślikowski (44 lata), Stanisław Czesnowicz (44 lata), Alfons Dietrich (43 lata), Kazimierz Głuszek (44 lata), Stanisław Grochowski (45 lat), Feliks Folk (43 lata), Kazimierz Jańczak (43 lata), Roman Jażdżewski (47 lat), Bernard Julke (44 lata), Paweł Konkel (45 Lat), Józef Książczyk (43 lat), Zdzisław Kudełka (44 lat), Stanisław Kulicki (42 lata), Wojciech Łysoniek (43 lata), Zdzisław Miłakowski (43 lata), Hubert Nastały (43 lata), Zbigniew Pietrzyk (42 lata), Józef Piętowski (43 lata), Joachim Plichta (43 lata), Lucjan Pokora (44), Tadeusz Porebski (43 lata), Hubert Rompczyk (43 lata), Marian Różański (43 lata), Dionizy Sobczyk (42 lata), Paweł Stanisławski (43 lata), Alojzy Stefanowski (45 lat), Tadeusz Strzelecki (44 lata), Tadeusz Strzelecki (44 lat), Maurycy Sufranek, (43 lata), Stanisław Szlachta (43 lata), Jan Szopny (45 lat), Bronisław Szyca (44 lata), Witold Ślęzak (44 lata), Bogdan Turosz (43 lat), Jerzy Warda (48 lat), Gerard Wika (45 lat), Erhard Witkowski (43 lat), Jan Wojnar (45), Stanisław Żukowski (42 lata).

Osoby tu wyróżnione otrzymały z rąk p. Prezesa Szlanty Dyplomy uznania oraz nagrodę książkową

6 grudzień 1997. W tym dniu odbyło się wodowanie kontenerowca 1600 TEU z serii 8132/2 mv „ORION” zamówionego przez armatora niemieckiego „Alpha Ship GmbH. Cykl produkcyjny budowy tego statku realizowany był w rekordowym tempie 5,5 miesiąca! Tak krótki wynik budowy osiągają najlepsze stocznie na świecie.

30 grudzień 1997. W stoczni odbyło się przekazanie do eksploatacji drugiej ekologicznej linii technologicznej do czyszczenia sekcji kadłubowych metodami strumieniowo – ściernymi w obiegu zamkniętym i malowaniem za pomocą wysokociśnieniowymi aparatami malarskimi. Koszt tej inwestycji lekko przekroczył 6 mln. zł.

Równolegle zakupiono systemy informatyczne do komputerowego wspomagania projektowania i przygotowania produkcji statków. Koszt tej inwestycji wyniósł 8,5 mln zł.

Rok 1997 Stocznia Gdynia S.A. zakończyła z zyskiem – co miało miejsce po raz pierwszy od wielu chudych lat.

Styczeń 1998. Utworzona 25.06.1997 roku spółka Stoczniowy Fundusz Inwestycyjny S.A. (SFI S.A.), zarejestrowana w Warszawie o kapitale 102 000 zł. – założona przez zarządzających Stocznia menadżerów, którzy objęli udziały w następującym udziale;

Janusz SZLANTA – 50 %

Andrzej Buczkowski – 33,33 %

Hubert Kierkowski – 16,66 %

Spółka ta zakupiła od banków 39,13 % akcji Stoczni Gdynia S.A. tj. 5 mln 900 tys. sztuk akcji będących w posiadaniu dwóch banków. Od Banku Handlowego S.A w Warszawie – 18,6 % i od Pomorskiego Banku Kredytowego S.A. w Szczecinie 20,5 %. Dzięki temu przedsięwzięciu

Stocznia stała się spółką z większościowym udziałem kapitału prywatnego. Z puli zakupionych od banków pakietu akcji SFI sprzedała ich znaczącą część pracownikom Stoczni Gdynia S.A.

29 kwiecień 1998. Stocznia Gdynia S.A. składa ofertę zakupu Stoczni Gdańskiej w upadłości. Zakup posiadanego potencjału produkcyjnego Stoczni Gdańskiej stwarza realną szansę na podwojenie produkcji statków w Stoczni Gdynia S.A.

Czerwiec 1998. Oddano do eksploatacji drugą, sterowaną techniką numeryczną maszynę do palenia blach za pomocą plazmy. Cięcie stali za pomocą plazmy jest kilkakrotnie szybsze od cięcia stosowanymi dotąd palnikami tlenowo – acetylenowymi, a przy tym krawędzie cięcia są bardzo gładkie i nie wymagają dodatkowej obróbki mechanicznej związanej z przygotowaniem krawędzi łączonych elementów (np. blach okrętowych) do spawania. Straty materiału (wytapianego przez strumień plazmy) jest mniejszy. Zakup kolejnego urządzenia tak nowoczesnego, stawia Stocznnię Gdynia S.A. w gronie stoczni o bardzo nowoczesnym wyposażeniu w zakresie obróbki stali okrętowej.



W czerwcu ub. r. oddano do eksploatacji drugą sterowaną numerycznie maszynę plazmową do rozkroju blach

8 wrzesień 1998. Trójmiejska Korporacja Stoczniowa (utworzona 24.08. 1998) przez Stocznnię Gdynia S.A., warszawską firmę EVIP Progress i jedną osobę fizyczną) dokonała formalnego zakupu Stoczni Gdańskiej S.A. w upadłości od syndyka masy upadłościowej tej spółki, za kwotę 115, 77 mln zł. Ta cena zakupu była najwyższą z zaproponowanych przez jednego z trzech oferentów. Zatem Syndyk wybrał właśnie tę ofertę. Ta transakcja wzbudziła entuzjazm okrętowych działaczy gospodarczych i co roztropniejszych finansistów, gdyż wg ich opinii, po połączeniu obu organizmów stoczniowych, utworzono największy holding stoczniowy w Europie z prognozowaną, roczną sprzedażą statków na poziomie 1 mld dolarów USA.

Specjaliści od biznesu dostrzegli wyjątkowość tej transakcji, gdyż syndyk masy upadłościowej sprzedał stocznnię jako działający zakład, a w świetle obowiązującego prawa, mógł stocznnię podzielić na wydzielone fragmenty i w ten sposób stocznnię sprzedać, by zaspokoić jej wierzycieli. Po tej transakcji syndyk oddał pożyczkę zaciągniętą w Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych – **co było jedynym takim przypadkiem w Polsce w tamtym czasie.**

Również w tym samym roku na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie zakupiono akcję firmy Mostostal Gdańsk S.A. Uroczyste podpisanie umowy sprzedaży Stoczni Gdańskiej w upadłości odbyło się w pięknym, zabytkowym Dworze Artusa w śródmieściu Gdańska.

Natomiast zakup akcji Mostostalu Gdańsk S.A. miał być inwestycją zmierzającą do wspólnej realizacji przedsięwzięć inżynierskich w zakresie konstrukcji stalowych dla gospodarki morskiej. Nakłady przeznaczone na te inwestycje wyniosły ponad 122 mln. zł.

W czasie upadłości Stoczni Gdańskiej, mimo realizowanej produkcji zwolniono około 2.000 pracowników, gdyż nie było dla nich pracy. Sam proces sprzedaży odbył się w czasie normalnej produkcji, jaka była realizowana w Gdańsku. Wydawało się więc, że transakcja winna przynieść bezsporne korzyści na pewno Stoczni Gdańskiej natychmiast, zaś stoczni w Gdyni po uruchomieniu przekształceń i zwiększeniu produkcji i wydajności, a zatem i zwiększeniu tym samym sprzedaży statków. Tak rozumując nowi „włodarze” po pierwsze przywrócili do pracy wcześniej zwolnionych pracowników (w ilości 2.000 osób) i aby zapewnić im możliwość pracy, stocznia z Gdyni przekazała do zbudowania kilka kontenerowców ze swojego pakietu zamówień, by zapewnić pracę nowo przyjętym (starym) pracownikom. Decyzje te zostały przyjęte z dużym zadowoleniem, szczególnie przez tych pracowników, którzy zostali przywrócenii do pracy.

Transakcja zakupu Stoczni Gdańskiej w upadłości, była pilnie obserwowana m.in. przez Banki Polskie jako pewne novum finansowe. Zatem po pewnym czasie, **Związek Banków Polskich przyznał tej transakcji zakupu honorową nagrodę „za sposób finansowania budowy statków w trakcie postępowania upadłościowego”.** Dziennik „Prawo i Gospodarka” zakup Stoczni Gdańskiej w upadłości uznał za prywatyzację roku, a brytyjski „Financial Times” pisał o tej transakcji jako o sukcesie restrukturyzacji polskiego przemysłu.

Jakież było zdumienie, gdy zorientowano się, że niektórzy działacze stoczniowej „Solidarności” i gdańscy politycy zapalali „dziką” nienawiścią do tej transakcji. Zachodzono w głowę, skąd tyle nienawiści i jadu z ich strony? Może ten gniew spowodowało to, iż dotąd w Gdańsku i w Trójmieście nic nie działało się bez udziału działaczy „Solidarności” i miejscowych polityków związanych z „Solidarnością”?

Stocznia Gdańska okazała się być bankrutem już w 1996 roku. Jej załoga była w posiadaniu 40 % pakietu akcji Stoczni. Bankructwo tego historycznego zakładu, znanego na całym świecie z historycznych, politycznych dokonań i z wielkiej roli jaką stoczniowcy z Gdańska odegrali w najnowszej historii Polski i Europy – byli bowiem zapalnikiem, który rozsądził fundamenty ustroju polityczno-społecznego w Polsce funkcjonującego od 1945 roku. Zatem z jednej strony załoga toczni miała prawo czuć się dumna ze swoich osiągnięć. I była! To poczucie przywództwa nie szło w parze z wynikami uzyskiwanymi na polu gospodarczym. Nic zatem dziwnego, że po jej upadku gospodarczym poczuli się strasznie oszukani (choć nie wiadomo przez kogo). A tu przychodzi ekipa ze Stoczni z Gdyni i kupuje ich „świętynię”.

W opinii zaciekłych przywódców związkowych w Stoczni w Gdańskiej ten zakup ich „świętyni” to było skandaliczne „świętokradztwo”. Nic to, że w dniu sprzedaży oferta Stoczni Gdynskiej (pod szyldem Trójmiejska Korporacja Stoczniowa – TKS) dawała za tą stocznnię najwyższą cenę – przecież cenę rynkową! Staraniem gdańskich działaczy ze stoczni próbowano podważyć zawartą transakcję, lecz mimo dostarczonych dokumentów i innych opinii – nie zawsze rzetelnych, żaden sąd nie był w stanie znaleźć elementów prawnych, by tą transakcję unieważnić.

Decyzja o przyjęciu do pracy wcześniej zwolnionych pracowników do pracy pozwoliła trochę ostudzić „dzikość” w sercach działaczy, lecz nie zahamowało to wielkiego poczucia krzywdy dziejowej tak wspaniałego (mimo bankructwa) zakładu. „Łomotano” zatem do wszystkich politycznych drzwi, by przywrócić Gdańskowi to, co jest gdańskie.

Zarząd Stoczni w Gdyni zlecił do Gdańska budowę określonych typów statków, by zapewnić załodze ciągłość pracy, by załoga mogła czerpać satysfakcję z jak zwykle z dobrze i rzetelnie wykonanej pracy.

Dobry rok finansowy w Gdyni (113,4 mln zł. zysku) pozwolił zainwestować część tych środków w nowy ośrodek kadłubowy na wyspie Ostrów, potem także w nowy ciąg malarski.

Nie zadowalało to jednak działaczy. „Łomotanie” do drzwi politycznych wykorzystali działacze PIS. I tak w 2005 r. w trakcie kampanii wyborczej, Lech Kaczyński ówczesny kandydat do fotelu Prezydenta RP obiecał, iż w zamian za poparcie polityczne w nadchodzących wyborach doprowadzi do „uniezależnienia się” Stoczni Gdańskiej od Stoczni Gdynia.

Najciekawsze było to, że nikt nie pytał ludzi biznesu, ani strategów od rozwoju przemysłowego, ani też środowiska okrętowców (np. „FORUM OKRĘTOWEGO”, czy też Towarzystwa „KORAB”) czy taki „rozwód” ma sens gospodarczy. Nikt oczywiście nie pytał zarządzających obiema stoczniami o zdanie. Działacze gdańscy żądali rozdzielenia obu stoczni...i już! Nikomu z tych działaczy nie przyszło do głowy, czy ta konsolidacja stoczni (zjawisko jak najbardziej pożądane w świecie kapitalistycznym – większy może więcej!) daje większą szansę na przetrwanie przemysłowi okrętowemu w Polsce, czy też nie. Więc o przyszłości obu zakładów zadecydowały wielkie emocje małych ludzi.

Kiedy na rynku okrętowym pojawiła się dekonstrukcja i w Gdyni pojawiły się pierwsze kłopoty i jej pierwsze oznaki pojawiły się i w Gdańsku, rozpoczęło się nagłaśnianie rzekomych „afery”. Działacze związkowi stawali na głowie, by wykazać, że całe zło pochodzi z Gdyni. Inwestycji prowadzonych za pieniądze z Gdyni nie zauważano. Za to ludzi, którzy z „nadania” Gdyni sprawowali tam władze, już tak. Dla przypomnienia warto przypomnieć, iż wobec Prezesa mgr inż. Bogumiła Banacha i jego zastępczyni mgr inż. Elżbiety Dudziuk, prowadzono tak ohydny kampanię, iż jej bezkompromisowość, zacierzenie i używanie najpodlejszych kalumnii, a przy tym organizowanie hałaśliwych i brutalnych wieców w różnych miejscach, nie wyłączając sądów (każdy uczestnik tych wieców otrzymywał sumę najpierw 50, potem 100 zł. dziennie płaconych z kasy stoczni w Gdańsku!). Takie wiece odbyto pod mieszkaniem prezesa w Gdańsku i Vice Prezeski p. Dudziuk w Rumii. Działanie takie były tak niewyobrażalnie podłe i tak nikczemne, iż takie zachowania nie przystoi zwykłemu prostakowi, o co dopiero działaczom szczytującymi się ideałami „Solidarności”.

Koniec końców w sierpniu 2006 r. Agencja Rozwoju Przemysłu – właściciel udziałów Grupy Stoczni Gdynia doprowadziła do rozdzielenia obu Stoczni... Jednak zainwestowanych pieniędzy w inwestycję w Gdańsku nie zwrócono. W 2008 roku Stocznia Gdańska została sprzedana ukraińskiej grupie ISD.

Inaczej miała się sprawa Prezesa mgr inż. B. Banacha i jego zastępczyni mgr inż. Elżbiety Dudziuk. Działacze stoczniowej „Solidarności” złożyli doniesienie do Prokuratury, iż na wskutek ich działań Stocznia Gdańska utraciła nie mniej niż 205 mln zł. Domniemanie to wynikało z niezrozumienia między terminem ekonomiczno-prawnym „hipoteka kaucyjna” a zwykłym słowem kaucja. Najgorsze było to, że terminów tych nie rozumieli ani prokurator, ani sędzia i-szej instancji. Ani prokurator, ani sąd nie dociekali, jak wyprowadzono ze stoczni 205 mln. zł, gdzie ta kwota była zaksięgowana i w jaki sposób ta kwota znikła z aktywów stoczni. Mimo tak rażących zaniedbań sąd skazał obwinionych na 1 rok w zawieszeniu oboje pracowników (w tym czasie) Stoczni Gdynia). Skazani odwołali się od wyroku.... Natomiast sąd okręgowy do którego skazani się odwołali, wyrok uchylił dopatrując się w tym wyroku rażących zaniedbań prawnych ze strony zarówno prokuratury jak i prowadzącej sprawę sędzi.

Dopiero Sąd apelacyjny w dniu 3.02.2009r nie tylko uniewinnił obwinionych, lecz nie pozostawił „suchej nitki” na prawnikach przygotowujących akt oskarżenia jak i prowadzącej p. sędzinie sprawę w I-szej instancji. Sąd apelacyjny szczegółowo przeanalizował poczynania główne-

go świadka oskarżenia, czyli p. K Guzikiewicza i stwierdził, iż świadek nie rozumie procesów gospodarczych zachodzących pomiędzy przedmiotami gospodarczymi, nie rozumie terminów obowiązujących w tym obszarze, a także i to, że jest całkowicie niekompetentny, by wyrażać jakąkolwiek opinię dotyczących przedmiotu sprawy. Czy uniewinnieni poczuli satysfakcję? Tak, lecz bardzo gorzką, bo nikt nie zwróci udręki i prześladowań prowadzonych przez lata i nękających oboje niewinnie oskarżonych ludzi. Nawet prasa i media tak ochoczo publikowały oskarżenia na pierwszych stronach gazet, ale gdy zostali uniewinnieni wiadomość ta na ogół ukazywała się na końcach szpalt, na ogół na ostatnich stronach gazet i drukowanymi malutkimi literami.

26 listopad 1998. Stocznia Gdynia S.A. zakupiła 534.255 akcji zwykłych Spółki publicznej „Mostostal Gdańsk” S. A na Giełdzie papierów Wartościowych w Warszawie. Zasadniczym celem tego zakupu jest wspólna realizacja przez „Mostostal Gdańsk S.A. i stocznnię Gdynia S.A. przedsięwzięć inżynierskich w gospodarce morskiej.

4 grudzień 1998. W Sądzie Rejonowym w Gdańsku złożony został wniosek o zarejestrowanie nazwy: „Stocznia Gdańska – Grupa Stoczni Gdynia S.A.”



Kontenerowiec 8138/5 (1850 TEU) „PEGAZUS” opuszcza por w Gdyni i udaje się do „pracy”

15 grudzień 1998. Ukazał się pierwszy numer gazety zakładowej „Wiadomości Stoczniowe” w nakładzie 5 tys. egzemplarzy z przeznaczeniem dla załóg stoczniowych zarówno Gdyni jak i Gdańska.

Koniec roku 1998. Dzięki wysokim cenom na statki sprzedawane w latach 1997 – 1998 rok 1998 okazał się być najlepszym w historii Spółki. Spółka zanotowała zysk netto Stoczni Gdynia S.A. w wysokości 113,4 mln zł przy sprzedaży w rozmiarze 202 tys. CGT (CGT – zobiektywizowana jednostka miary produkcji stoczniowej – jednostka bezwymiarowa), a rentowność wyniosła 8,5 %. W następnych latach dał się zaobserwować spadek cen statków o około 20 do 30 %, lecz pomimo tego działalność Stoczni Gdynia nadal przynosiła zysk.

3 luty 1999. Zgodnie z decyzją Zarządu Stoczni wprowadzony został system bezpieczeństwa pracy zgodnie z projektem EVISA II (Evaluation and Improvement of Safety) realizowany pod patronatem norweskiej firmy certyfikującej DET NORSKE VERITAS (DnV). W pierwszym etapie prac system ten wdrożony został na wydziale prefabrykacji kadłubów K – 2. W tym dniu odbył się pierwszy audyt oceniający system bezpieczeństwa pracy w stoczni

6 luty 1999. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Stoczni Gdynia S.A. Akcjonariusze podjęli uchwałę o podwyższeniu kapitału akcyjnego Spółki o wartość 60 mln. zł. Po podwyższeniu kapitał akcyjny wynosi 210. 771.270 zł.



Kontenerowiec 8184/1 (2700 TEU) 'ELBWOLF' wg projektu mgr inż. W. Żychskiego podczas końcowych prac na wodzie.

30 kwiecień 1999. Chrzest i wodowanie kontenerowca 1850 TEU z serii 8138/10 na pochylni Stoczni Gdańskiej – Grupa Stoczni Gdynia S.A. Statek jest przeznaczony dla armatora niemieckiego „ALPHA SHIP GmbH MS POSEIDON & Co. KG” Matką chrzestną była małżonka Premiera RP Pani Ludgarda Buzek. Jest to pierwsze wodowanie w Stoczni Gdańskiej funkcjonującej w nowej strukturze właścicielskiej.

„Era” samochodowców z serii 8168

20 maj 1999. Przekazano Armatorowi pierwszy z serii samochodowiec budowa nr 8168/1. Statek rozpoczynał w Stoczni Gdynia S.A. nowy rozdział w dziedzinie konstrukcji statków do przewozu 6.000 samochodów osobowych klasy Mercedes, które mogły być rozmieszczone na dwunastu pokładach wewnętrznych. Statek zawierał unikalne w świecie rozwiązania konstrukcyjne od rozwiązań elastycznych kadłuba (w jego górnej części – powyżej pokładu P5) poprzez system ochrony pożarowej (dwa chłodzone zbiorniki z ciekłym CO₂, rewelacyjny system wentylowania przestrzeni ładunkowej (rewersyjny) itp. Itd. duma i chluba Stoczni. Druga (po statku B-53 statki typu „MELITOPOL”) najdłuższa (25) seria statków w historii Stoczni Gdynia S.A.



Samochodowiec nr budowy 8168 do przewozu do 6.000 samochodów klasy Mercedes Benz. Generalny Projektant mgr inż. Wojciech Żychski, Główny Projektant mgr inż. Janusz Postek. Statków tych Stocznia Gdynia zbudowała 25 sztuk.

Autor niniejszego opracowania (EP) uważa, że tak doskonały projekt wymaga bliższego przedstawienia go ogółowi, by w ten sposób oddać trud tworzenia tak pięknej konstrukcji przez projektantów statku, projektantów technologii, jak i ogromną rzeszę tych, którzy tą serię statków budowali na przestrzeni prawie 10 lat. Do wykonawców zaliczyć trzeba wszystkich, od budowniczych – czyli koordynatorów budowy, tysięcy stoczniovców, którzy poprzez swój osobisty wysiłek i trud tchnęli w to „żelastwo” prawdziwego ducha statku, który swoimi walorami technicznymi tak oczarował armatora, że ten nie zawahał się zainwestować ogromnych pieniędzy w ich zakwaterowanie. Zatem niech będą dumni Ci, którzy tworzyli to wspaniałe dzieło ludzkiego umysłu i rąk.

Pierwszy Statek był dla stoczniovców prawdziwym wyzwaniem. Od stępki do pokładu nr 5 statek posiadał kadłub mocny. Od pokładu P5 do P13 statek był budowany z odpowiednio, cieńszej blachy, po to, by był lżejszy, by parametry związane z niezatapialnością, właściwym położeniem środka ciężkości i metacentrum spełniały warunek i prawidłowego okresu kołysań z burty na burtę (musi być płynny, bez niepotrzebnych przyspieszeń) co gwarantuje statkowi bezpieczną żeglugę.

Statek nr 1 był budowany z zapałem, ale i pewną ostrożnością, gdyż wszystko było nowe, miejscami dziwne i trudne do przekucia tego, co było na rysunku konstrukcyjnym, w konkretny kształt w rzeczywistości. Nie zawsze i nie każdemu starczało wyobraźni, by bez błędów wykonać swój przypisany zakres prac. Gdy kończyliśmy pierwszy statek, okazało się budowaliśmy go ponad 13,5 miesiąca. Po zdaniu statku na specjalnej naradzie w Sali za „szkłem” p. Prezes Szlanta powiedział krótko („Dziękuję państwu za trud i wysiłek włożony w budowę tego statku, ale w Korei Południowej taki sam statek budują w okresie 12 miesięcy! Jeżeli nie skrócimy cyklu budowy do czasu porównywalnego z czasem Koreańskim, to nie mamy czego szukać na rynku budowy statków”). Po naradzie jej uczestnicy wyszli przybici ...

Przy budowie statku nr dwa wichura zwała suwnicę bramową i poważnie zakłóciła proces montażu kadłuba. Przez co siłą rzeczy nie udało się skrócić cyklu budowy.

Kadłub trzeciego statku montowany był w SD II z sekcji, a bez suwnicy bramowej trudno było marzyć o znacznym skróceniu cyklu budowy.

W między czasie (słowa Prezesa) zapadły mi w pamięć (dop. EP) i szukałem jako Gł. Technolog Budowy rozwiązania tego niełatwego zadania. Doszedłem do przekonania, iż taki statek należy budować z dużych klocków, maksymalnie wyposażonych na placu montażu (do granicy udźwigu suwnicy (940 ton) i takie klocki montować w SD II.

Wielkomodułowa Budowa samochodowców w Stoczni Gdynia S.A.

Aby wprowadzić to novum postanowiłem wprowadzić nową nazwę takiego „klocka kadłubowego” odtąd zwany „MODUŁEM KADŁUBOWYM” w skrócie „MODUŁEM”, co należy zdefiniować jako wydzieloną technologicznie część kadłuba, tworzącą pewną przestrzenną bryłę, posiadającą wymaganą do transportu przez suwnicę bramową samodzielną sztywność, wyposażoną do możliwie największego zakresu wyposażenia, przy założeniu nie przekraczania tej „zaczarowanej” granicy 940 ton. Dokonałem zatem dokładnej analizy konstrukcji kadłuba, podzieliłem ten kadłub na „klocki”, które wg moich wstępnych obliczeń powinny spełnić wcześniej postawione warunki ciężarowe. I wykonałem szkic tych klocków, biorąc po prostu nożyczki i z Planu Generalnego statku, odpowiednio pomniejszonego tak, by całość zmieściła się na formatach A3.

Tak pomyślanemu przedsięwzięciu sprzyjała nowa formuła tworzenia dokumentacji konstrukcyjnej wdrażana właśnie przez Biuro TK, mająca spowodować wcześniejszy etap montażu wyposażenia, a więc w sekcjach i na Placach Montażu.

Po stworzeniu tego rysunku (dwa formaty A3) przedstawiłem tą propozycję, najpierw w gronie mojego biura (Główni Technolodzy Budowy), następnie poprosiłem naszych technologów kadłubowych (pp. Stanisława Żychskiego, Jerzego Czarneckiego, Tomasza Gutę) o surowe spojrzenie na tak podzielony kadłub i oszacowanie masy każdego Modułu. O dziwo, ci wybitni specjaliści od podziału każdego kadłuba jaki dotąd budowała stocznia orzekli, iż podział jest do przyjęcia jako zasada, a przy przejściu do szczegółowego podziału i tak wiele rzeczy będzie wymagało uszczegółowienia, ale to robią przecież na co dzień, na każdym statku i na pewno nie będzie z tym problemu.

Przemyślałem jeszcze jeden element tak opracowanej idei. Postanowiłem podzielić czas, jaki planiści z Biura Planowania Centralnego przewidzieli na cały cykl dokowy zwykle „pokazywany” w Harmonogramie Budowy Statków zwanym w Stoczni HBS – em. I postanowiłem ten czas podzielić na ilość MODUŁÓW do wstawienia do doku i stąd wyliczyłem ilość dni pomiędzy wstawianiem jednego modułu i kolejnego po nim. Określiłem też, kolejność ich wstawiania przy założeniu, iż wstawianie następnego modułu musi poprzedzać pospawanie styków modułów już wstawionych, by konstrukcja tworzyła dobrze usztywnioną bryłę kadłuba. Wyszła zatem ciekawa zasada kolejności montażu tych MODUŁÓW.

Pozostało mi „wysondować” obszar produkcji a szczególności tą jej część, która dotyczyła kadłuba. Szefem kadłubowym w owym czasie by wyjątkowy inżynier kadłubowy, racjonalista z krwi i kości, otwarty na to, co nowe i co najważniejsze nie stroniący od dyskusji z takimi jak ja, przecież nie będący kadłubowcem. Wprosiłem się zatem na rozmowę i przedstawiając te dwa formaty A3 wyłuszczyłem ideę tego pomysłu. Pan inż. Bogumił Banach, bo o nim mowa, szczegółowo oglądał tą propozycję, zadał mi kilkanaście pytań, na które odpowiedziałem chyba w miarę roztropnie i usłyszałem taką propozycję: To jest doskonały pomysł! Konstrukcja tego statku o poziomym systemie załadunku, idealnie pasuje, by zastosować to, co tu jest „namalowane”. Kupuję ten pomysł na takiej zasadzie, że zostawisz mi te arkusze. Ja się nad tym tematem chętnie pochylę. Chętnie dlatego, bo pomysł mi się bardzo podoba i widzę w takim podejściu duży potencjał nowości. Za dwa dni otrzymasz opinię na piśmie. Bo jeśli to ma naprawdę „ręce i nogi” to musisz mieć wsparcie kogoś, kto się na tej robocie zna!

Opinia wystawiona przez p. inż. B. Banacha istotnie była pozytywna i otrzymałem na jednej stronie formatu A4 warunki, które muszą być spełnione, by wdrożyć ten pomysł. W międzyczasie do naszego Biura, do pracy przysłała absolwentka Wydz. Bud. Okrętów Politechniki Gdańskiej p. Teresa Rzeszewicz, która jak się okazało opanowała sztukę projektowania Kadłuba i innych elementów przestrzennych za pomocą wspomaganie komputerowego. Gdy zobaczyła mój (trochę nieporadny) szkic nowej idei „MODUŁÓW” orzekła, że zaraz może usiąść za klawiaturą i na komputerze wykonać projekt w taki sposób, że przedstawi to wszystko w eleganckiej i przejrzystej formie, na takich samych formatach A3

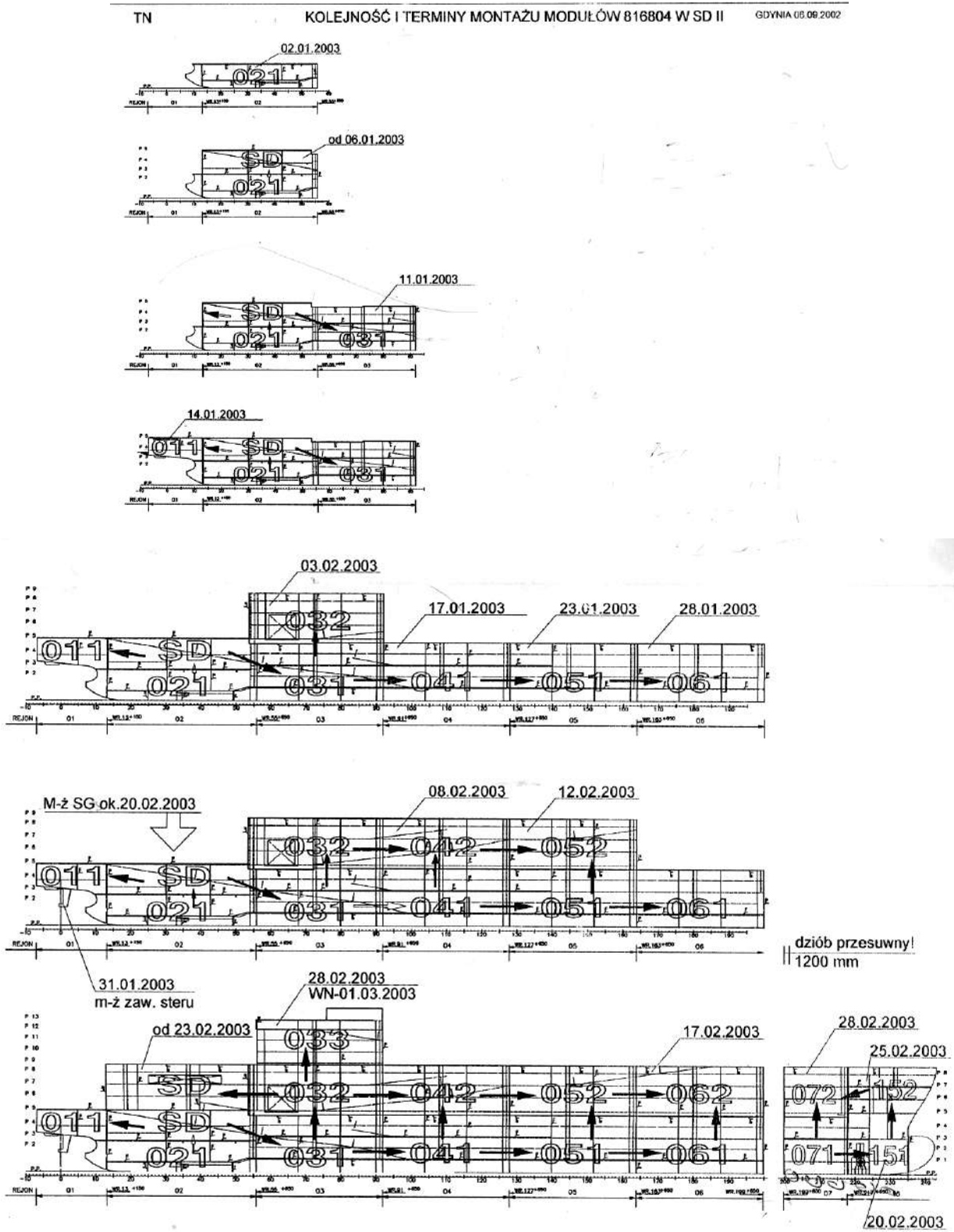
Kiedy ów dokument był gotowy, zdumiała mnie jego forma, przejrzystość i co tu dużo mówić, ... był po prostu ładny!

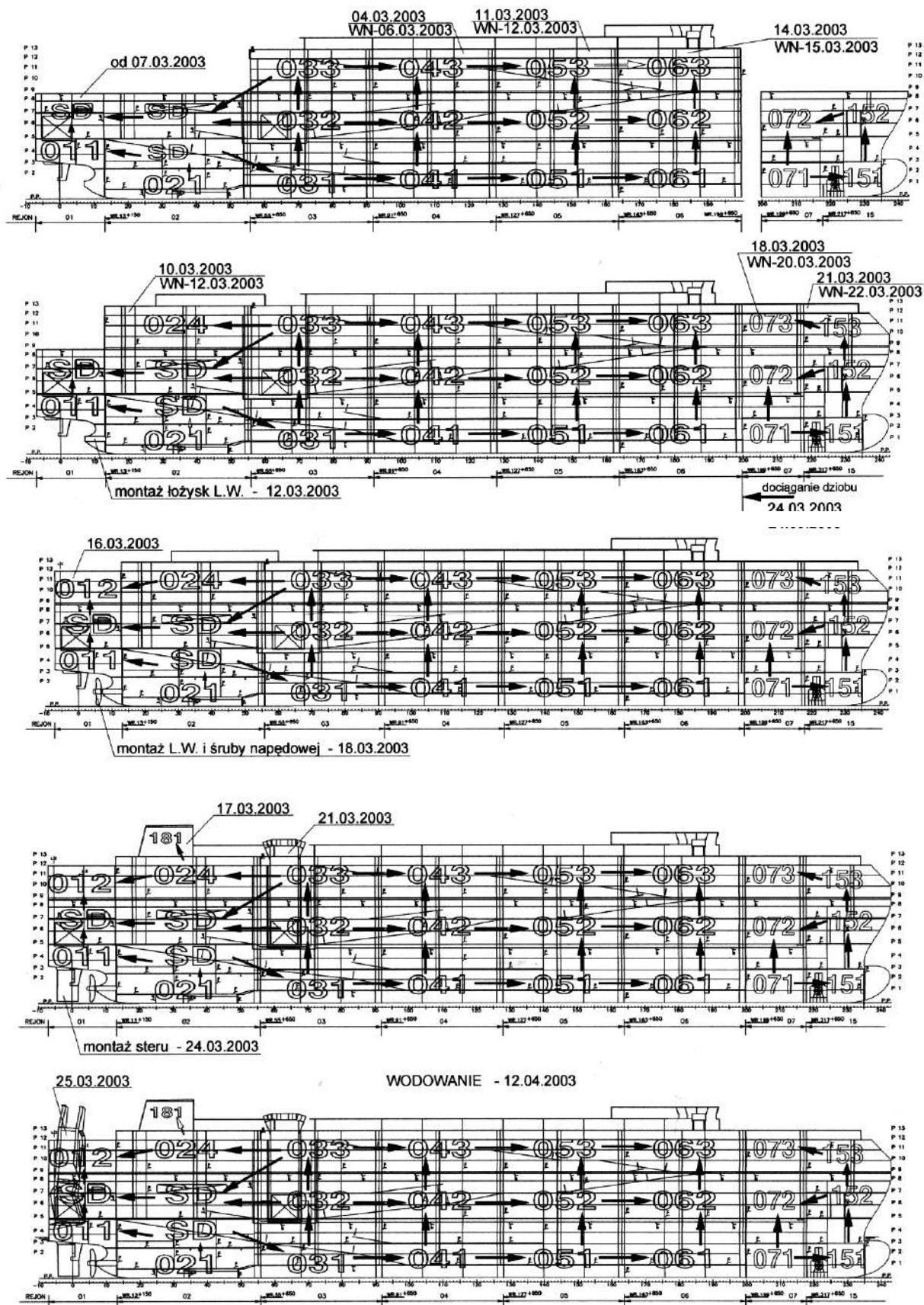
Mając doskonały w formie dokument omówiłem go z K-kim Biura Budowy samochodowców p. Władysławem Szczepkowskim ... p. Władek powiedział krótko „dawaj papiery” to weźmiemy się do roboty. Obiektywnie muszę przyznać, że nie tylko ja pamiętałem słowa Prezesa na temat cyklu budowy, który trwa stanowczo za długo. Tak więc do kogo się nie udałem, to każdy chyba miał w pamięci te słowa, dlatego też dostrzegli szansę na przyspieszenie procesu budowy.

Uzyskałem duże poparcie Dyrektora Produkcji p. Aleksandra Hermana, którego poprosiłem o wypożyczenie jego sali konferencyjnej tzw. „JAJO”, do której zaprosiliśmy (wspólnie z K-kim Biura Budowy) przedstawiciele Wydz. produkcyjnych z którymi utworzyliśmy Zespół wdrożeniowy (za przyzwoleniem Dyr. Prod.) nowej technologii montażu samochodowców. Na pierwsze spotkanie Zespołu przyszedł Dyr. Produkcji i powiedział krótko: Panowie, ten pomysł to jest być albo nie być Stoczni. Oczekuję zaangażowania w realizację tej idei na każdym wydziale. To musi wyjść nam na dobre. Gdy będę mógł, będę przychodził na te spotkania, by sprawdzić, jak idzie praca ZESPOŁU. Proszę z każdego posiedzenia tworzyć notatkę, na której chcę widzieć poruszane zagadnienia i rozdzielane zadania i ich rozliczanie. Na koniec p. Dyrektor dodał zwracając się do mnie: masz do mnie wejście o każdej porze dnia. Jak będą trudności, proszę przychodzić i referować, to w czym mogę pomóc.

Podobną reakcję usłyszałem w Biurze Projektowym. W międzyczasie napisałem „Założenia Technologiczne Budowy statku 8164/4, w którym to dokumencie szczegółowo zaprezentowałem ideę nowej technologii budowy, ale też zawarłem wytyczne, co do zawartości dokumentacji roboczej przypisanej do każdego modułu Kadłubowego. Te wytyczne powieliłem w takiej ilości, ile było zespołów projektowych w każdej pracowni Biura Projektowego. Z każdym zespołem miałem kilkugodzinne spotkania, celem omówienia i przybliżenia tej metody projektantom a przy okazji i wysłuchałem ich opinii, o tym przedsięwzięciu. Prace ruszyły pełnym tempem.

Tak przedstawia się omawiany dokument w wykonaniu komputerowym.





Opracowanie: inż. E. Piór, mgr inż. T. Rzeszewicz

Wydał: inż. E. Piór

Pod skrótem imienia T. Rzeszewicz kryje się p. Teresa Rzeszewicz wówczas młoda p. inżynier, ambitna i zdolna entuzjastka projektowania konstrukcji statków w systemach CAD/CAM,

czyli mówiąc ogólnie ze wspomaganie komputerowym. Jej pierwszą pracą wykonaną w zespole technologów kadłubowych był powyższy dokument.

W tym miejscu chciałbym czytelnikowi przedstawić trochę bliżej sylwetkę p. Teresy Rzeszewicz, gdyż jej chęć do pracy jako konstruktora i projektantki technologicznego podziału kadłuba była fascynująca sama w sobie. Pani Rzeszewicz została przyjęta do pracy w biurze „NT” (2.07.1997 r), tuż po uzyskaniu absolutorium na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej (jeszcze nie obroniła pracy dyplomowej). Uznała, że lepiej jest zatrudnić się w stoczni i pracować nad swoją pracą dyplomową, co powinno być dla niej pewnym ułatwieniem, gdyż wówczas ma się dostęp do opracowanych już konstrukcji kadłubowych, do których można się porównywać, lub też do właśnie nowoprojektowanych kadłubów.

Po przydzieleniu pierwszych prac z zakresu podziałów technologicznych kadłubów okazało się – co było dużym zaskoczeniem dla jej starszych kolegów, że świetnie poruszała się w systemach komputerowych, wspomagających proces projektowania, nie tylko technologii kadłubów, ale i konstrukcji kadłubów. Wszyscy zachodzili w głowę, jak i gdzie tak młoda dziewczyna zdążyła nabyć aż tak wysokich kwalifikacji. A Pani Teresa po prostu chciała się tej sztuki nauczyć i wykorzystywała wszystkie zajęcia na uczelni, by nabywać umiejętności projektowych – stąd po prostu okupowała wszelkie laboratoria (gdzie dla studentów były dostępne stanowiska komputerowe do nauki procesów projektowania) by osiągnąć założony przez siebie cel.

Gdy po paru miesiącach pracy zorientowała się, że uczestniczy w opracowywaniu dokumentów technologicznych serii statków 8168, zadała swoim przełożonym pytanie, czy może za temat swej pracy dyplomowej obrać tematykę projektowania wielkogabarytowych modułów kadłubowych właśnie tej serii statków. Taką zgodę otrzymała. Powyższe uzgodniła z swoją uczelnią, by ten temat mógł być tematem jej pracy dyplomowej. Uczelnia chętnie wyraziła zgodę, gdyż p. Teresa zarekomendowała numer przyszłej budowy... Zatem na uczelni szybko zorientowano się, że statek ten będzie najnowszym „dzieckiem” stoczni w Gdyni... a zdaniem uczelni, w Gdyni powstają naprawdę nowatorskie konstrukcje, zatem Wydział budowy Okrętów będzie w posiadaniu najnowszej konstrukcji tego fragmentu statku, którą w swej pracy przedstawi p. Teresa, jaką swoją pracą dyplomową.

Oczywiście całe opracowanie było wykonywane w obowiązującym już systemie wspomaganie komputerowego (System „TIBON”). P. Rzeszewicz swoją pracę wykonywała w domu, na własnym komputerze, by po pokazaniu jej kolegom i po należytej krytyce przekonwertowała swój projekt na system TRIBON i tak krok po kroku jej praca nabierała cech „rasowego” projektu inżynierskiego. Po pewnym czasie dowiadujemy się, że tą pracę przyszła Pani inżynier już ukończyła i może zawieść ją na uczelnię i jest gotowa obronić ją przed Komisją Egzaminacyjną na Wydziale Budowy Okrętów P.G.

My z kolei zaproponowaliśmy jej, czy nie zechciała by zaprezentować swojej pracy dyplomowej kadłubowcom – praktykom w stoczni... A może coś znajdą, proponują poprawki. Wtedy dodawaliśmy, jej praca będzie jeszcze lepsza... Wiedzieliśmy z praktyki, iż kobieta projektująca kadłuby, to doprawdy rzadkość w Polskim przemyśle okrętowym i bardzo chcieliśmy, by pani Teresa miała dobrze napisaną i narysowaną pracę dyplomową....

Pani Teresa po namyśle się zgodziła! Zatem poprosiliśmy władze w Stoczni o udostępnienie Sali w Ośrodku Informacji Techn. Ekonomicznej, wyposażonej w przenośny duży ekran. Ośrodek ten był wyposażony w projektor sterowany komputerowo przez co wszystko to, co było na komputerze, mogło być prezentowane na tymże ekranie.

Zaprosiliśmy zatem sporą grupę pracowników z wydziałów kadłubowych – przyszli zaciekawieni wszyscy kierownicy Wydz. kadłubowych, ich zastępcy a nawet kierownicy służb technologicznych z poszczególnych wydziałów kadłubowych. Przybył sam też Szef Wydziałów Kadłubowych p. inż. B. Banach.

Prezentacja okazała się być czymś nadzwyczajnym i ciekawym wydarzeniem. Wszyscy kadłubowcy, którzy przyszli na tą prezentację (było ich ponad 20!) zadawali mnóstwo celnych i niezwykle dociekliwych pytań, by sprawdzić, co też przyszła p. inżynier umie... (tych pytań było ponad 60! – zapisywaliśmy je, by się do nich odnieść, nawet po zakończonej prezentacji...) Całe to „przesłuchanie” podsumował sam Szef Kadłubowy p. inż. B. Banach, który podkreślił, iż jest w swoim życiu pierwszy raz na takiej prezentacji pracy dyplomowej i dodał, że trzeba aktu niezwykle odwagi, by poddać się „obdukcji” takim wyjadaczom jak my kadłubowcy – praktycy. Ponadto dodał jeszcze, że stocznia powinna umożliwić wielu studentom nie tylko po Wydz. Budowy Okrętów dawać szanse na wykonywanie prac dyplomowych właśnie z przemysłu, gdyż skraca to cykl przygotowania młodego narybku do pracy w każdej firmie, a zatem jest to zyskowne przedsięwzięcie dla obu zainteresowanych stron. Na koniec dodał, iż wg niego „jest Pani już pełnoprawnym inżynierem budowy okrętów, gdyż wg naszej, kadłubowców – praktyków oceny, Pani praca może otrzymać tylko najwyższą notę na uczelni. Zatem serdecznie witamy Panią w gronie kadłubowców Stoczni w Gdyni...”

Nie muszę dodawać, iż słowa p. inż. B. Banacha były prorocze... Praca dyplomowa p. Teresy Rzeszewicz została najwyższej (ocena bdb.) oceniona na uczelni w roczniku, który bronił prace dyplomowe na Wydz. Budowy Okrętów. Pan Dziekan Wydz. Bud. Okrętów wręczając dyplom dodał z uśmiechem, iż dzięki Pani pracy dyplomowej moi asystenci podciągną się z wiadomości praktycznych, którą Pani praca nosi w sobie i to w pełnym zakresie...

My zaś (jako zespół) zdawaliśmy sobie sprawę, że takie przedstawienie pracy dyplomowej w stoczni uzmysłowi kadłubowcom, że na horyzoncie „zdarzeń stoczniowych” pojawiła się młoda, sympatyczna, pełna zapału do pracy pani inżynier, którą inni powinni poznać nawet poprzez tak niekonwencjonalne postępowanie, jak z jej pracą dyplomową. Takie „wejście” w gruncie rzeczy otwiera wiele tzw. drzwi w kontaktach służbowych w czasie pracy i ewentualnych uzgodnień projektowych, jakie zawsze się zdarzają na styku projektantów ze służbami technicznymi wydziałów produkcyjnych. Nasze przewidywania okazały się być całkowicie trafne.



Oto młody „narybek” inżynierski w Stoczni Gdynia S.A. mgr inż. Teresa Rzeszewicz, tuż po obronie pracy dyplomowej.

Po niedługim czasie p. Teresa była serdecznie witana jako „stara” znajoma, której wiedza i kwalifikacje pozwalały jej tworzyć (projektować) dopracowane dokumenty technologiczne kadłuba przedstawiane służbom technologicznym w Biurze PKT i na wydziałach kadłubowych stoczni. Młoda wówczas p. inżynier została odtąd niekwestionowanym autorytetem w zakresie projektowania wielkowymiarowych, przestrzennych konstrukcji, nie tylko okrętowych w systemach Cad/Cam-owskich.

Gdy przyszedł czas budowy kolejnego samochodowca wg nowej technologii. Stocznia była doskonale przygotowana do nowego wyzwania... Wyglądało na to, że wszyscy po prostu chcieli odnieść sukces. I tak też się stało. **Nie do wiary! Kolejny statek wg nowej technologii zbudowano w zaledwie 9 miesięcy i 27 dni** Oto, co znaczy, dobrze i rzetelnie przygotowana zarówno konstrukcja, jak i technologia, a także dobrze zorganizowana produkcja. A kiedy dostawy materiałów były na czas, to takie przedsięwzięcie z góry musiało być skazane na sukces. Bo tego sukcesu naprawdę pragnęli wszyscy!



Na powyższej fotce widać posadowiony na kadłubie MODUŁ M033 (najwyższa część trochę węższa stanowi fragment jednopoziomowej nadbudówki – czyli części mieszkalnej dla załogi) z przodu widać jasnoszare pилersy na które zostanie posadowiony MODUŁ M043. Na pokładzie spoczywa fragment rampy zjazdowej, którą trzeba włożyć na ten pokład jeszcze przed wstawieniem MODUŁU M043.



Ta sama przestrzeń ładunkowa na gotowym statku 8168 – samochodowcu. Takich przestrzeni jest w sumie 10!



Oto pomieszczenia ogólne załogi na statku 8168 zaprojektowane przez „nadwornego architekta” Stoczni p. dr inż. Jana Necla. Uwagę zwracają subtelnie dobrane kolory tego pomieszczenia...



A oto dzieło Pracowni Siłowni okrętowych TKS na statku 8168 Linia Wałów, to dzieło p. mgr inż. Stanisława Kralewskiego



Siłownia statku 8168/1 Na pierwszym planie silniki spalinowe napędzające prądnice Elektr. (3 szt.)



To też praca siłowniarzy, z pracowni TKS statek 8168. To fragment orurowania systemu chłodzenia Silnika Głównego i zespołów prądotwórczych.



Najważniejsze miejsce w siłowni statku. Centrala Manewrowo Kontrolna (w skrócie CMK)



Tak wygląda kuchnia na statku 8168 To jest niewątpliwy sukces aranżacyjny pracowni TKW. Osoba, która tu pracuje na co dzień, na większości statków jest nazywana „parzygnatem”, chociaż „kuk” brzmi daleko bardziej elegancko.



A tak wygląda stanowisko dowodzenia statkiem 8168 to tu pracuje p. Kapitan. System sterowania Silnikiem Głównym umożliwia sterowanie nim z mostka, o ile z siłowni ta możliwość zostanie przekierowana na mostek! Na pulpicie widoczne dwa duże ekrany systemów radarowych....



Od lewej: inż. Edmund Piór autor nowatorskiej technologii budowy samochodowców metodą MODUŁOWĄ; obok Kierownik Biura Budowy wielu samochodowców Władysław Szczepkowski piekielnie skuteczny kierownik budowy wielu statków, zawsze wyznaczany na najtrudniejsze budowy.

Aby zakończyć tą historię opowiem jeszcze jedno zdarzenie dla mnie niezwykle miłe! Otóż, gdy w Gdańsku – Oliwie odbywały się po raz któryś z rzędu Targi „BALTEXPO”. Zostałem zaproszony na te Targi do stoiska Stoczni Gdynia S.A. Gdy usiadłem przy stoliku dla gości, podszedł do mnie p. Inż. Bogumił Banach wraz z legendą polskiego okrętownictwa p. prof. dr inż. Jerzym Dofferrem. Oczywiście zerwałem się na „równe nogi” by z należnym szacunkiem przywitać się z taką znakomitością... i słyszę głos Bogusia: „Panie Profesorze, to jest właśnie p. inż. Edmund Piór ze Stoczni Gdynia S.A., autor i pomysłodawca technologii montażu samochodowców w technologii wielkomodułowej” ... Pan profesor przez dłuższą chwilę mi się przygląda, skinął ręką byśmy usiedli. i po pewnej chwili słyszę takie oto stwierdzenie p. Profesora... „Ja sobie kolegi nie przypominam jako mojego studenta technologii budowy okrętów”... Odpowiedziałem, iż Pan profesor nie może mnie pamiętać, gdyż nie studiowałem na Wydziale Budowy Okrętów, lecz na Wydziale

Budowy Maszyn na Politechnice Gdańskiej. Pracę dyplomową wykonywałem pod kierownictwem prof. Michaleckiego z Silników Spalinowych...” Po pewnej chwili p. Profesor lekko się uśmiechając pyta mnie: „Jak Pan śmiał wchodzić na podwórko kadłubowców?” Odpowiedziałem, że w życiu już tak jest, iż wiele rzeczy jest już ustalonych, uporządkowanych..., aż przyjdzie taki jeden, co w to nie wierzy i wątpi w takie mniemanie i po prostu robi to, co robi. I Pan Profesor uśmiechnął się i powiedział ...” tak właśnie tworzy się postęp

Próby morskie

Prace przygotowawcze do prób morskich.

Prace przygotowawcze każdego statku do prób w morzu zawsze „szły” dwutorowo. Pierwszym i najważniejszym, było ukończenie montażu statku i przeprowadzenie prób na uwięzi (nazwa „na uwięzi” wynika z tego, że statek jest zacumowany – uwięziony za pomocą cum – do nabrzeża) wg programu prób sporządzanego przez Biuro Projektowo – Konstrukcyjne. Wg tego programu należało przeprowadzać uruchamianie wszystkich mechanizmów maszyn i urządzeń, a także systemów rurowych, elektrycznych, radiowo – nawigacyjnych itd. itp. Każda pozycja tych prób była zapisana w określonej kolejności, zaś kontrolerzy jakości sporządzali program odbiorów w punktach, umieszczonych w kratkach, które po zdaniu dla armatora i Towarzystwa Klasyfikacyjnego były skreślane na wzór skreśleń znakiem „X” analogicznie jak w grach liczbowych... np. w toto-lotku. Stąd przyjęła się nazwa tych punktów jako „toto-lotek”. W trakcie prac w ramach tych prób, ze strony Dyrektora Produkcji padało zawsze pytanie, ile punktów TOTO dzisiaj spadło?

Ukończenie prób na uwięzi pozwalało kierownictwu stoczni na podjęcie decyzji o terminie wyjściu statku w rejs próbny (próby morskie). Do tego były potrzebne następujące dokumenty:

- Program Prób w Morzu, który opracowywało Biuro Projektowo – Konstrukcyjne. Dokument liczył prawie 100 stron formatu A4 i był uzgadniany z armatorem i Towarzystwem Klasyfikacyjnym. Za wydanie tego dokumentu odpowiadał Główny Konstruktor.
- Harmonogram Prób w Morzu opracowywał biorąc za podstawę ww. Program Prób w Morzu Gł. Technolog Budowy. Największą trudność sprawiało takie ułożenie kolejności prób, by wszystkie próby harmonijnie wchodziły jedna za drugą, by czas pobytu statku w morzu był możliwie krótki. Koszt prób to setki tys. złotych! Przykład takiego harmonogramu na wybrany statek w załączeniu w dalszej części rozdziału.
- Limit osób – uczestników prób morskich. Dokument ten sporządzał Gł. Technolog Budowy i zatwierdzał go Dyrektor Techniczny Stoczni. Dokument ten wywoływał duże emocje wynikające z tego, iż wynagrodzenie za próby było wysoko płatne: 8 godzin pracy oraz dodatkowe 8 godzin liczone jak klasyczne nadgodziny. Z tym, że pierwsze 2 nadgodziny były 50 %, a następne 6 godz. były 100 % płatne. Stąd było silne parcie wszystkich zainteresowanych na „załapanie” się na próby morskie. Limit Osób – uczestników prób morskich był przedkładany w Wydz. Bezpieczeństwa Żeglugi w Urzędzie Morskim w Gdyni do akceptacji i był potem podstawą do skompletowania załogi obsługującej statek, jak i dla stoczniovców i przedstawicieli firm „obcych” zaokrętowanych na ten rejs próbny.
- Zawiadomienie Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wyjściu statku w rejs próby z informacją o sposobie obróbki ścieków i zdawania ścieków na ląd. Wzór takiego wystąpienia poniżej.

Konieczne były jeszcze dokumenty składane przez stocznnię do Administracji Morskiej Państwa – czyli do Wydziału Bezpieczeństwa Żeglugi Urzędu Morskiego w Gdyni. Były to:

- „Informacje Dla Inspekcji Urzędu Morskiego w Gdyni” w celu uzyskania „KARTY BEZPIECZEŃSTWA” na odbycie jednorazowej podróży morskiej.

- Rozmieszczenie środków ratunkowych jednostki/statku.

Te dwa dokumenty sporządzał Kapitan Żeglugi Wielkiej zatrudniony przez stocznię. Te dwa dokumenty dostarczał do Urzędu Morskiego, który wyznaczał swoich doświadczonych oficerów, którzy dokonywali Inspekcji statku, sprawdzali systemy statku, sprawdzali kwalifikacje załogi statku itp. W ramach sprawowania inspekcji mieli prawo zarządzać uruchomieniem dowolnej instalacji i urządzenia gwarantującego bezpieczeństwo żeglugi. Po zakończeniu Inspekcji Inspektorzy wnioskowali do K-ka Wydz. Bezpieczeństwa Żeglugi Urzędu Morskiego w Gdyni o wystawienie zgody na wyjście statku w rejs próbny. Poniżej przedstawiam wymagane dokumenty:



STOCZNIA GDYNIA S.A.
 ul. Czerwonołaska 2, 81-908 GDYNIA, P301
 KOD DZIEŁY PRACOWNICZEJ: Kierownik Zakładu: Stocznia Gdynia S.A. 0000000000
 KOD DZIAŁALNOŚCI: Bank Polska S.A. 81 902 16 11 0000000000 2001 111 0
 NIP 580 010 23 82
 Wzrost: 2104, Data: 19-11-2002, Gdynia dnia: 19-11-2002

**PAŃSTWOWY WOJEWÓDZKI
 INSPEKTORAT SANITARNY
 w Gdańsku**

Dotyczy: wyjścia w próby morskie jedni. Nr. bud. 8234/02 - odprowadzania ścieków sanitarnych

W związku z wyjściem w próby morskie jednostki 8234/02, zgodnie z wymogiem zawartym w pkt. 12 pisma z dnia 87.04.12 znak: XI-442/590/87, uprzejmie informujemy, że statek 8234/02 wyposażony jest w instalację obróbki ścieków sanitarnych zgodną z wymogami Konwencji MARPOL 73/77 i posiadającą uznanie IMMT.

Urządzenie to obrabia ścieki sanitarne przy pomocy procesu biologicznego przy czym obrabiane ścieki w ostatniej komorze podlegają dodatkowo dezynfekcji chlorem przed oddaniem na zewnątrz.

Dodatkowo istnieje możliwość podania ścieków na pokład (dla pompowania do pozostałkowego pojemnika) oraz do zbiornika ścieków stażkowych.

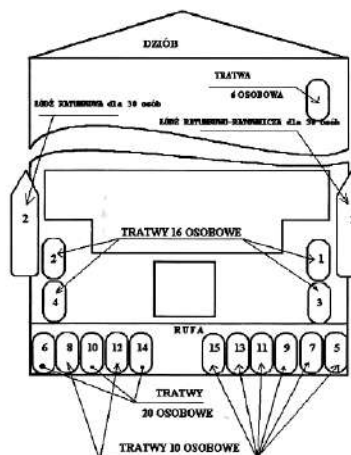
W czasie prób morskich instalacja będzie pracowała normalnie tak jak w czasie eksploatacji statku.

Planowany czas prób morskich - 66 godz.
 Maksymalna ilość uczestników prób - 121 osób



**Rozmieszczenie środków ratunkowych
 jednostki 8234**

Załącznik nr 1



Zbiórca wykaz środków ratunkowych jedn 8234			Środków		
Rodzaj środka rat.	Ilość	Dot. osób	LOKALIZACJA	Dot. na burcie	
Tratwa pneumatyczna	4	16	LB	PB	32
Łódki ratunkowe	2	30	LB	PB	30
Tratwa pneumatyczna	3	20	RUFA STATKU		60
Tratwa pneumatyczna	8	10	RUFA STATKU		80
Tratwa pneumatyczna	1	5	DZIÓB STATKU		0
Tratwa pneumatyczna	0	0	RUFA STATKU		0
Razem ŚRODKÓW RATUNKOWYCH NA BURcie :				202	
Maksymalna liczba uczestników prób morskich :				150	
Statek posiada				26,3 % rezerwy w środkach ratunkowych	

Informacja zawarta w tej transmisji jest poufna i służy tajemnicy zawodowej. Fax skierowany jest tylko i wyłącznie do osoby, lub osób wymienionych powyżej. Jeżeli osoba, której adres otrzymał ten fax nie jest jego adresatem lub jego przedstawicielem zostaje niniejszym powiadomiona, że zapominając się z treścią, odpowiedzialnie lub kopiując ten fax oraz zawartych w nim informacji jest zakazane. Jeżeli fax otrzymany został przypadkowo przez niepowołaną osobę, prosimy o natychmiastowe poinformowanie nadawcy telefonicznie. Dziękujemy.

Zwracam uwagę, iż ilość środków ratunkowych jest ponad dwukrotnie większa od ilości uczestników prób w morzu. Jest to warunek obligatoryjny jako pokłosie po katastrofie statku pasażerskiego Titanic w 1912 roku.

WZÓR 4

Stocznia Gdynia S.A.
ul. Chałubińskiego 1, 81-008 GDYNIA, 83-201
oddział do naprawy i remontów okrętów (Stocznia) Sądowego 2004/000205408
KONTAKT: Dział Techniczny, ul. Chałubińskiego 1, 81-008 GDYNIA, tel. 52 1240 3015/1111 0000 4307 7390
fax: 52 1240 3015/1111 0000 4307 7390
e-mail: sklad@stocznia.gdynia.pl

INFORMACJE DLA INSPEKCYI URZĘDU MORSKIEGO w GDYNI
[KARTA BEZPIECZENSTWA na jednostkową podłóż]

Nazwa statku	M/V „MORNING COURIER”	Nr IMO	9285639	GT	57267
Złak wytwórcy	SPVZ	MMSI	311 921 906	Moc maszyn (kW)	15820
Armator	STOCZNIA GDYNIA S.A.	Przeznaczenie statku	samochodowiec	Rok budowy	2005
Data inspekcji	24 maj 2005 rok	Miejsce inspekcji	Gdynia		
Przedstawiciele armatora	Kapitan statku	NAZWISKO I IMIĘ	Wojciech Kowalski (dotyczy Podłóżki dla statku) (główny)		
	Szef wydziału poki	NAZWISKO I IMIĘ	P. 57 30,0 % i obciążenie gęstością 2 - 0,07 20,4 %		
	Radiooperator	NAZWISKO I IMIĘ			
	Oficer pokoi	NAZWISKO I IMIĘ	Czas trwania prób statkowych - dwa tygodnie		
	Starys mechaniczny	NAZWISKO I IMIĘ	Środki ratunkowe dla maszyny 124 / 27%		

11. Inne dokumenty:

- Załącznik A: Bita nocna
- Załącznik B: Bita ratunkowa
- Załącznik C: Data maszynowa
- Załącznik D: Wykaz technologicznego sprzętu ratunkowego i ogólnego statku
- Załącznik E: Wykaz technologicznego sprzętu pomocniczego dla planu obrony - etap IV
- Załącznik F: Schemat rozmieszczenia zbiorników ratunkowych
- Załącznik G: Wskazy na wypicie w próbach awaryjnych

WYMAGANE PODSTAWOWE WYPOSAŻENIE (dział podłóżki)

Lp.	Opis	T	N				
1	Reaktywność, instrukcja podłóżki, oznaczenia i rozmieszczenie	+	+				
2	Maję, awaryjne, podłóżki oraz przewidywania na open tagli, Wskazy (Zaplanar) nr 16/95	+	+				
3	Spręż awaryjny	+	+				
4	Urządzenia słuchowe / słuchowe, czujniki, kontrola	+	+				
5.	Środki ratunkowe (obrona)	rodzaj	ilość	dnia	uwagi	T	N
		rodzaj	ilość	dnia	uwagi		
		rodzaj	ilość	dnia	uwagi		
		rodzaj	ilość	dnia	uwagi		
		rodzaj	ilość	dnia	uwagi		
		rodzaj	ilość	dnia	uwagi		
		rodzaj	ilość	dnia	uwagi		
6.	Środki ratunkowe (ratunek)	rodzaj	ilość	dnia	uwagi	T	N
		rodzaj	ilość	dnia	uwagi		
		rodzaj	ilość	dnia	uwagi		
		rodzaj	ilość	dnia	uwagi		
		rodzaj	ilość	dnia	uwagi		
		rodzaj	ilość	dnia	uwagi		
		rodzaj	ilość	dnia	uwagi		

WYMAGANE PODSTAWOWE WYPOSAŻENIE (dział podłóżki) c.d.

Lp.	Opis	T	N				
6/7	Przeładunek (mostek)	Rakietki spadochronowe	12	czerwone	ostat do	maj 2008	+
		Flakiety świetlno-dymne	2	szkrytki mostka		maj 2008	+
		Wyświetlacz linii ramkowej	4	komplety		maj 2008	+
		Rakietki spadochronowe	6	czerwone		maj 2008	+
7.	Przeładunek (podziemia)	Flakiety dymne	2	ponarzędziowy	maj 2008	+	
		Pochodnie ręczne	6	czerwone	maj 2008	+	
8.	Środki sygnalizacji dźwiękowej; buzzer - syrena - dźwięk okrętowy						
9.	Wyposażenie ratownicze zgodnie z Zerowaniem URTV P				Załącznik 1	+	

WYMAGANE PODSTAWOWE WYPOSAŻENIE (dział maszynowy i obrony przeciwpożarowej)

Lp.	Opis	T	N			
10.	Pompy	rodzaj	ilość	uwagi	T	N
		rodzaj	ilość	uwagi		
		rodzaj	ilość	uwagi		
		rodzaj	ilość	uwagi		
		rodzaj	ilość	uwagi		
11.	Telegraf maszynowy					
12.	Przekładnia redukcyjna - nawrotna / redukcyjna - sterowanie sprzęgłem					
13.	Śruby nastawne - sterowanie: mostek / lokalne					
14.	Sprężarka powietrza - zawór bezpieczeństwa zapobiegający					
15.	Zbiorniki sprężonego powietrza z zaworami bezpieczeństwa zapobiegającym					
16.	Koczek ciśnieniowy - alarm - automatyka palenisków					
17.	Zawory szybkozamykające na zbiornikach paliwowych - oznakowane					
18.	Sondy zbiorników paliwa posiadają zamknięcie					
19.	Wyciek awaryjny z silowni - jest dostęp i si oznakowane					
20.	Zagry silowni czyste					
21.	Wentylacja silowni					
22.	Akumulatory	rodzaj	ilość	uwagi	T	N
		rodzaj	ilość	uwagi		
23.	Oświetlenie awaryjne - oznakowanie i sprężenie					
24.	Informacja o postępowaniu z awariami - oznakowana - wywiszka					
25.	Telefony bezprzewodowe - sygnalizacja - awaryjność					
26.	Złabki wyłazkowe mechanizmów i wentylatorów					
27.	Spręż chłodniczy					
28.	Zawór awaryjnego isania zener - oznakowany					
29.	Płoty podłóżki w silowni zamocowane					
30.	Przedział maszynowy czysty					
31.	Stół instalacji wodno - hydrantowa z amunicyjną					
32.	Stół instalacji gazowej - rodzaj CO ₂ (dla obrony silowni)					
33.	Lokalne instalacje gazowe - rodzaj CO ₂					
34.	Podręczny sprzęt gaśniczy na stanowiskach, zamocowany wg planu obrony etap IV zaw. przez (H/M)					
35.	Aparaty oddechowe z wyposażeniem strażackim					
36.	Oznakowanie pomieszczeń brzoimowych stół instalacji gazowej					
37.	Stół instalacji sygnalizacyjno - wykrywczy					
38.	Oznakowanie dróg ewakuacyjnych					
39.	Dodatkowe instalacje gaśnicze - rodzaj					
40.	Oznakowanie kadłuba statku - marka - port naczerzty - stół wolnej burty					
41.	Zamknięcie otworów mających wpływ na szczelność kadłuba					
42.	Zamocowanie łącznych przedziałów, ładunków itp.					
43.	Nadburcie, reling, obciążeniowa podłóżki, zejściowce - kompletne					
44.	Urządzenia do urządzania środków ratunkowych - oznakowanie - sprężenie					
45.	Dodatkowe wyposażenie statku:					

Realizacja Prób w morzu

Próby morskie w stoczni obrosły legendą, o których najzarliwiej opowiadają ci, którzy na nich nigdy nie byli. Chciałbym zatem (jako wielokrotny organizator prób i jednocześnie Sekretarz Komisji Zdawczej statku) uporządkować tę wiedzę, podając do wiadomości zasady, jakim takie próby podlegają. Jaki na próbach jest reżim pracy i obowiązki jej uczestników podczas tej bardzo złożonej operacji logistycznej.

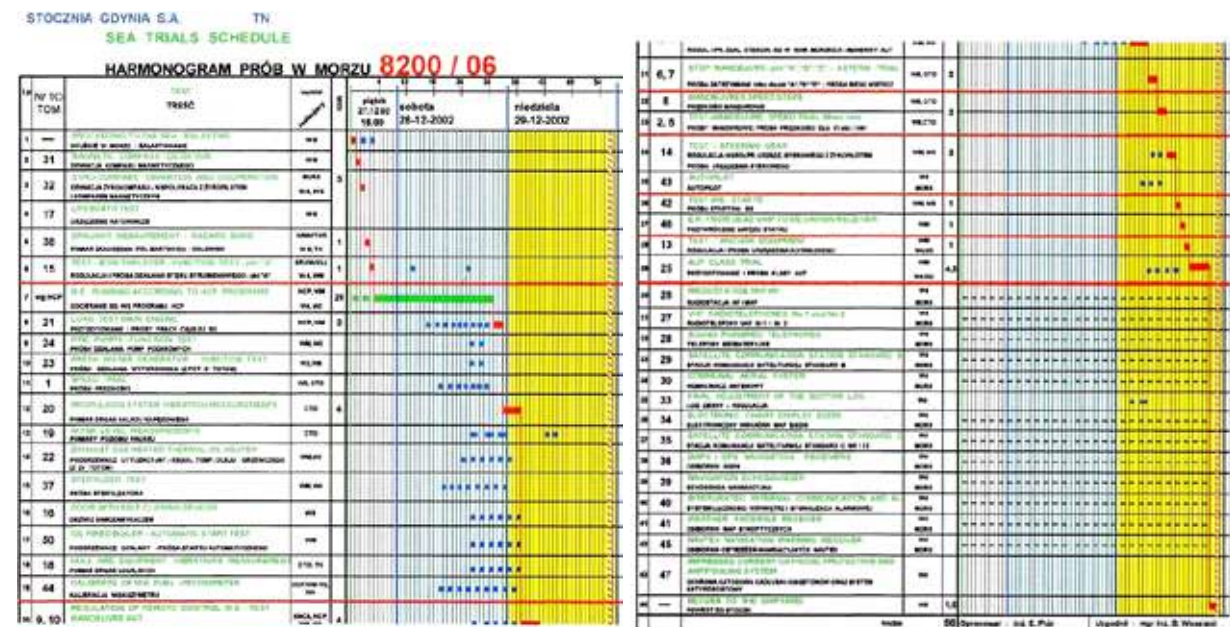
A więc czas pracy. Stocznia w swym regulaminie obowiązującym podczas prób zapewnia wyżywienie na koszt stoczni i zapewnia 8 godzin wypoczynku! A więc na statku w próbach morskich obowiązuje czas pracy w ilości 16 godzin na dobę!

Statek jest non stop w ruchu i wszystko jest kontrolowane, sprawdzane na oczach przedstawicieli Armatora (w tym załogi szkieletowej armatora) i Towarzystwa Klasyfikacyjnego. Całość prac na statku jest zaprogramowana wg Harmonogramu Prób w Morzu, którego autorem jest zawsze Główny Technolog Budowy, zaś po uzgodnieniach z Armatorem i Towarzystwem klasyfikacyjnym zatwierdza go Główny Inżynier Budowy.

Przykładowy Harmonogram Prób w Morzu na statek (symbol Budowy 8200/06) pokazuje poniższy załącznik:

W zakresie posiłków obowiązują następujące zasady; Śniadanie 7:00 do godz. 8:00, obiad 13:00 do 14:00, zaś kolacja 18:00 do 19:00. Posiłki odbywają się na zmiany ze względu na szczupłość (ilość miejsca) mesy. Pracownicy pracujący w nocy otrzymują dodatkowo porcję nocną (kromkę pieczywa, masło i kawałek wędliny).

Pracownicy nadzoru (k-k Biura budowy, budowniczy, kierownicy oddziałów produkcyjnych, Główny Projektant, Główny Technolog Budowy, Główny Inspektor Jakości, st. mistrzowie i mistrzowie) spotykają się dwa razy dziennie (po śniadaniu i po kolacji) i omawiają poszczególne zakresy prób. Główny Insp. Jakości informuje oficjalnie, które punkty z programu prób zostały zakończone pomyślnie, do których punktów są uwagi. Uwagi są analizowane i przez Biuro Budowy są adresowane do poszczególnych wykonawców do dalszego procedowania, aż do uzyskania akceptacji. Na ogół w próbach ujawnionych jest około 200 uwag, które w większości przypadków są „załatwiane” (zdane) jeszcze podczas prób w morzu.

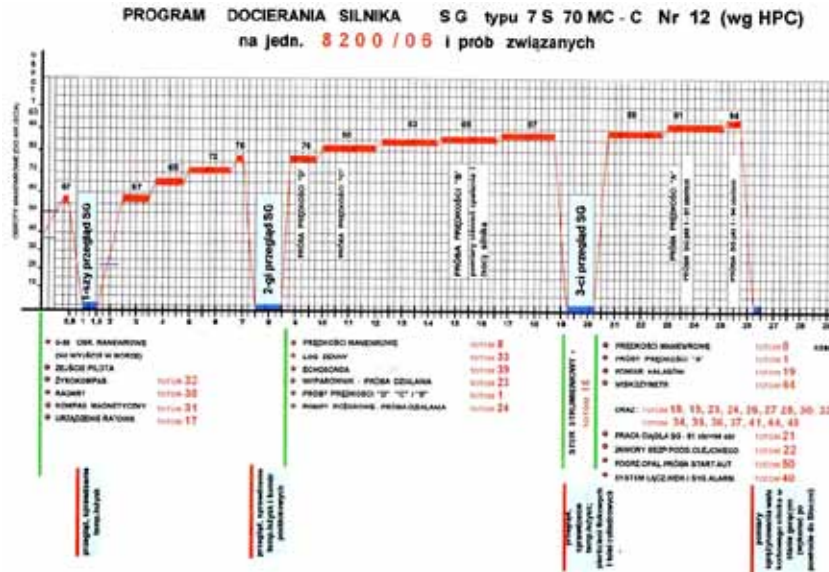


Oznaczenia na wykresie oznaczają:

Linia ciągła czerwona – czas trwania próby;

Linia ciemna przerywana oznacza prace przygotowawcze, które trzeba realizować przed „podejściem” do zdania tej pozycji harmonogramu dla Armatora i Towarzystwa Klasyfikacyjnego.

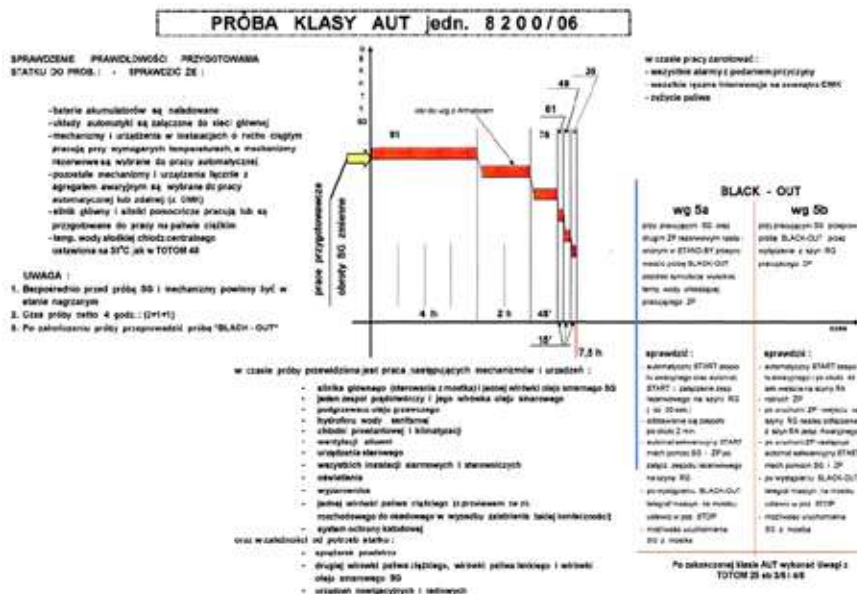
Z uwagi na to, iż silnik napędu głównego mimo to, iż był złożony u producenta w całość i u niego pracował przez pewien czas na stanowisku próbnym, to jednak, aby go przewieźć z Poznania (producent H. Cegielski Poznań) do Gdyni został rozebrany na części. Zatem stocznia składa go w całość pod nadzorem producenta i silnik musi przejść dobową próbę docierania wg ściśle określonych reguł tzn. przez ściśle określony czas pracy na jednoznacznie określonych obrotów/minutę). To docieranie trwa 1 dobę. Program docierania silnika oraz próby towarzyszące, które wymagają pracy tego silnika są realizowane w tym samym czasie. Przykładowy Harmonogram docierania silnika typu 7 S 70 MC nr 12 (wg HCP) opracowany zawsze przez Głównego Technologa Budowy przedstawia poniższy załącznik:



Poniżej wykresu wymienione są punkty (zaznaczone kolorem czerwonym) z programu Prób w Morzu „przypisane” do poszczególnych obrotów silnika głównego (SG). Zwracam uwagę, że jedna kratka na wykresie to jedna godzina pracy SG.

W czasie docierania SG pracownicy Wydz. W-1; W-2 i W-4 mają ręce pełne roboty, bo ilość punktów do obserwacji i pomiarów pracy SG jest tak znaczna, że trzeba się nieco nabiegać, żeby nadążyć za wchodzeniem SG na kolejne obroty. Przy czym trzeba zaznaczyć, iż automatyka pracy SG jest dopiero regulowana i całe sterowanie tym silnikiem spoczywa w rękach obsługi. A tu co chwilę „wchodzi alarm” i trzeba biegać po siłowni i określić przyczynę tego alarmu... i odpowiednio reagować. Po zakończeniu docierania, SG jest oddany do dyspozycji pozostałych punktów wg załączonego harmonogramu prób z tym, jednakże, iż teraz trwa przygotowanie do próby pracy całej siłowni do pracy automatycznej tzw. Klasa AUT. Próba ta odbywa się na ogół pod koniec prób morskich...

Poniższy załącznik opracowany przez Głównego Technologa Budowy pokazuje harmonogram Próby klasy AUT na statku symbol budowy 8200/06:



Na czas przeprowadzenia tej próby cała siłownia (wszystkie wejścia i wyjścia wraz z windą osobową są zaplombowane, by nikt nie mógł dotykać nastaw automatyki w siłowni!) Całość zamknięcia siłowni jest skrupulatnie sprawdzona przez przedstawicieli stoczni, Armatora i Tow. Kla-

syfikacyjnego. Przed samą próbą poprzez system nagłaśniania stanowiący integralną część statku są emitowane komunikaty w tylu językach ilu jest nacji na statku o próbie klasy AUT, zaś i wszyscy uczestnicy prób mają zakaz wstępu do siłowni!

Zaliczenie tej próby jest zwieńczeniem pracy wszystkich stoczniovców... Pomyślnie zakończona próba Klasy AUT to oznacza, że załoga armatora wyruszając w swój pierwszy rejs po przejściu statku od stoczni, włączy automatykę SG i całej siłowni i statek sam płynie.... W głównym pomieszczeniu w siłowni, a więc w Centrali Manewrowo-Kontrolnej pełni dyżur zawsze upoważniony mechanik, zaś urządzenia pracujące w klasie AUT rejestrują swoją pracę w systemie komputerowej rejestracji danych i każda odchyłka jest alarmem w siłowni, na mostku nawigacyjnym ... I w kabinie Starszego Mechanika. Podczas rejsu sterowanie SG jest przekazywane na mostek... Wówczas „dyrygentem” pracy SG staje się kapitan statku

Bywają w stoczni rejsy próbne nietypowe od innych. Otóż na statku o symbolu budowy 8168/1 m/s „HUAL TRANSPORTER” została zamustrowana p. mgr Urszula Wrzesień – Dyrektor ds. Pracowniczych Stoczni. Zamiarem Pani Dyrektor było zapoznanie się z zadaniami pracowników wydziałów produkcyjnych (najwyższej klasy specjalistów zdających statki armatorom), poznanie ich kwalifikacji i zapoznanie się z charakterem tej pracy i wymaganiami kwalifikacyjnymi.... Pani dyrektor miała bardzo pracowite dni pracy. Każdego dnia towarzyszyła jednemu, wybranemu wydziałowi we wszystkich pracach na całym statku. Patrzyła, obserwowowała całość prac... zaś na koniec dnia, a więc po wieczornej operatywce (w której też uczestniczyła) udawała się do pomieszczeń danego wydziału na osobiste rozmowy załogą tego wydziału w celu poznania specyfiki prac, jak też ich wykształcenia, stażu pracy i innych wymagań stawianym tej grupie pracowników. Nie omieszkała zapytać się o zarobki i o inne odczucia załogi związane z pracą w stoczni. Najpierw było trochę konsternacji, gdyż był to pierwszy przypadek w historii stoczni, iż Dyrektor ds. Pracowniczych zawitał na statek osobiście.

Po rozmowach na pierwszym wydziale wszyscy byli ciekawi, o co P. Dyrektor pytała... Gdy pierwsi interlokutorzy uchylili rąbka tajemniczych rozmów, wnet dusze stoczniovców otworzyły się dla pani dyrektor i reszta rozmów poszła gładko i stały się one po prostu sympatyczne.

Pani dyrektor poznała najtrudniejszy odcinek pracy stoczniovców i jak sama potem powiedziała, iż nigdy w życiu nie dowiedziała się tyle o pracy ludzi z bezpośredniej produkcji, co przez te parę dni podczas prób w morzu. Był to kapitalny zastrzyk wiedzy, szczerze i z sympatią powierzony jej przez tych, z którymi rozmawiała.

Te pozytywne odczucia pracowników stoczni oczywiście dotarły do Komisji Zdawczej Statku, zatem postanowiliśmy odpowiednio uhonorować panią Dyrektor, organizując dla niej autentyczny chrzest morski w najpełniejszej tradycji morskiej na jaką było nas (komisję) stać. Nie omieszkałam dodać, iż mnie (autora tego tekstu umieszczonego na dyplomie – dop. EP) przypadł obowiązek wysłedzenia kim jest p. Dyrektor, jakie miała koleje życia, gdzie się uczyła itd.

Ponieważ jako komisja mieliśmy na wyposażeniu laptopa, więc naszemu najmłodszemu inżynierowi (Przemkowi Kaszubowskiemu) powierzyliśmy opracowanie dyplomu, do którego treść napisał sam, wyęzając umysł, by w odpowiednim stylu napisać to, co chciałby napisać Sam Władca Mórz i Oceanów Jego Boskość NEPTUN.

Organizując tą ceremonię podszedłem do p. Kapitana (kpt. Ż. W. St. Pilot Robert Waszyk) pytając czy wyrazi zgodę na taką uroczystość... i zadałem pytanie, czy p. Kapitan ma ubranie z dystynkcjami kapitańskimi... I usłyszałem taką odpowiedź: „Zawsze, ale to zawsze, kiedy wypływam w morze, zabieram ze sobą galowy strój kapitana. Tylko Bóg i Neptun wiedzą do którego portu marynarz zawinie...”

Tak więc rozpoczęliśmy przygotowania do uroczystości... O niej wiedzieli wszyscy, za wyjątkiem p. Dyrektor. Ochmistrz p. Henryk Jeryś postarał się o dobrą kawę i ciasteczka. Po zakończo-

nej operatywce p. Dyrektor zostaje powiadomiona, iż Komisja Zdawcza oraz p. Kapitan zapraszają ją na spotkanie w ważnej sprawie...

Gdy Pani Dyrektor weszła do saloniku Komisji Zdawczej spostrzegła p. Kapitana stojącego w galowym mundurze, trzymającego w ręku zwinięty w rulon papier. Gdy tylko zamknęły się drzwi, wszyscy uczestnicy wstali z miejsc przyjmując odpowiednią pozę jak do poważnej uroczystości, zaś p. Kapitan rozpoczął w takie oto słowa: „Szanowna Pani Dyrektor, gdy Pani pracowała uczestniczyła w wieczornej operatywce w Biurze Budowy, odwiedził mnie Jego Wysokość Król Mórz i Oceanów NEPTUN i nie zastawszy łaskawej Pani u mnie na mostku, polecił mi osobiście wręczyć Pani dyplom, na który Pani solidnie zapracowała! Jego Wysokość NEPTUN polecił mi również, abym głośno i wyraźnie przeczytał to, co Jego Wysokość napisał w tym oto dyplomie...”

I Pan Kapitan solidnie odczytał cały tekst od NEPTUNA, czyniąc na P. Dyrektor wrażenie jakiego się nie spodziewała!

Poniżej przedstawiam kopię dyplomu od NEPTUNA, który na ręce p. Dyrektor wręczył w Jego zastępstwie kpt. Żegluga Wielkiej – St. Pilot p. Robert Waszczyk.



Treść zawarta w tym dyplomie rzeczywiście oddawała odczucia pracowników, z którymi pani dyrektor rozmawiała, więc w odczuciu większości z nas wszystko było prawdą...Ja zaś zostałem obdarowany uśmiechem za przepytanie P. Dyrektor z lat młodości, a szczególnie za odkrycie, iż p. Dyrektor w ogólniaku nosiła sympatyczny pseudonim „Szprotka” – myślę, że młodej, szczupłej i wysokiej dziewczynie ten pseudonim odpowiadał po prostu prawdzie...

Poniższa fotka przedstawia moment, gdy p. Kapitan Robert Waszczyk czyta treść dyplomu od JW. NEPTUNA



Potem była kawa, ciasteczka i miłe wieczorne rozmowy... o pracy, stoczni i o morzu. zawsze tajemniczym, skrytym i sprzyjające tym, którzy je ukochali jako podstawę swojej egzystencji...

Równoległe z Panią Dyrektorem podobny dyplom otrzymał Główny Projektant Statku mgr inż. Janusz Postek.



Dyplom z chrztu morskiego na statku m/s „Hual Transporter” (symbol budowy 8168/01) otrzymuje od JW. Króla Mórz i Oceanów NEOPTUNA mgr inż. Janusz Postek Główny Projektant statku. Dyplom wręcza z „poręk JM. NEPTUNA p. Kapitan Żeglugi Wielkiej St. Pilot Robert Waszczyk.

29 czerwiec 1999. Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Stoczni Gdynia S.A. zatwierdziło sprawozdanie finansowe Spółki za rok 1998 oraz udzieliło pokwitowania Radzie Nadzorczej i Zarządowi Spółki. Akcjonariusze podjęli kilka istotnych uchwał; m.in. przeznaczenia części zysków netto za rok 1998 w wysokości ponad 4,5 mln. zł. Na wypłatę – po raz pierwszy w historii stoczni – dywidendy oraz o emisji obligacji Spółki.

20 październik 1999. Zgodnie z Uchwałą Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy Stoczni Gdynia S.A. z dnia 6. 02. 1999 podwyższony został kapitał akcyjny Spółki o wartość 60 mln. zł w drodze emisji akcji serii „C”. Nowe akcje objął sektor bankowy i ubezpieczeniowy.

Katastrofa w stoczni

4 grudzień 1999. W wyniku gwałtownej wichury około godz. 4:15 nad ranem przewrócona została suwnica bramowa (B II) nad suchym dokiem SD II. Na szczęście ofiar w ludziach nie było i żaden statek stojący na kilbłokach w doku nie został uszkodzony. Zniszczony całkowicie został żuraw portalowy o unosie 20 ton. Uszkodzona została brama doku i naruszona została konstrukcja suchego doku w jego górnej części.



II. Prawdopodobnie podobna gwałtownej wichury walczy suwnicy bramowej KONTE u silnika 900 ton

Zaledwie 4 godziny wcześniej przewrócona została podobna suwnica w duńskiej stoczni Odense o unosie 1.200 ton. (największa w Europie). Przez te 4 godziny suwnica w Gdyni była największą suwnicą w Europie. Późniejsze, bardzo szczegółowe analizy wykazały, iż gwałtowny wicher miał charakter impulsowy. Co chwila wiatr łagodniał i co chwila gwałtownie przybierał na sile.

Dane te dostarczyła stacja meteo Uniwersytetu Gdańskiego umieszczona na Helu. W wyniku bardzo silnego naporu wiatru, na tyle silnego, iż wyrwane zostało sztormowe mocowanie prawej „nogi” (patrząc na suwnicę od strony Wydz. K-2). Na skutek tego, prawa część suwnicy pchana wicherem zaczęła przesuwać się po torze, aż górna belka wysunęła się z jarzma (w którym zawsze mogła się przemieszczać m. in. ze względu za zmianę temperatur (okres zima – lato). Belka zwała się na plac montażu z wielkim hukiem. Miejscowe stacje geofizyczne zarejestrowały wstrząs o sile około 4,2 – 4,5 stopnia Richtera. Było to pierwsze tak silne trzęsienie ziemi w Gdyni, odkąd zainstalowano urządzenia pomiarowe!

Powołano Komisję awaryjną do ustalenia przyczyn zdarzenia. Jej ustalenia przekazano do Prokuratury Rejonowej. Która po zbadaniu sprawy nie wdrożyła postępowania karnego.

Stoczniove służby finansowe (mgr Maria SZMUL) w oparciu sporządzony i zatwierdzony protokół wystąpiły do Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji „WARTA” (ubezpieczyciela stoczni) o odszkodowanie za utracone mienie wielkiej wartości.

Ponieważ „WARTA” była reasekurowana m. in. przez brytyjskie firmy ubezpieczeniowe, to firmy te przeprowadziły własne dochodzenie w powyższej sprawie i po zakończeniu dochodzenia wypłaciły Stoczni kwotę, odpowiadającą wartości suwnicy, dźwigu portalowego o unosie 20,0 t i innych szkód wyrządzonych przez upadającą suwnicę w dniu zdarzenia.

W Szefostwie Technicznym Stoczni wobec braku suwnicy 900 ton rozpoczęto zmieniać proces montażu kadłubów w doku SD II. Statki odtąd były montowane z sekcji o maksymalnej masie około 145 ton. Zakres prac był olbrzymi. Mniejsze sekcje komasowano z większymi a to wymagało obliczenia na nowo środków ciężkości, należało obliczyć od nowa uchwyty transportowe, zakupić większą ilość lin stalowych, z których wykonywano w stoczni nowe zawiesia dla zmienionych parametrów związanych z masami sekcji.

Tą olbrzymią pracę wykonali pracownicy Działu Konstrukcji Oprzyrządowań pod kierunkiem inż. Józefa LANCA. Jeszcze więcej pracy mieli technolodzy kadłubowi w Biurze TT, którzy musieli od nowa określać wielkości sekcji do montażu w doku, łącząc mniejsze z większymi tak, by nie przekraczać tych zaczarowanych granic nośności dźwigów przy dokowych 145 ton. Tej pracy bez reszty oddali się pp. Stanisław Żychski. Inż. Jerzy Czarnecki, mgr inż. Tomasz Gut. Wysięk tych ludzi poskutkował bardzo szybkimi zmianami w dokumentacji technologicznej, skutkiem czego Wydział montażu kadłubów K – 3 otrzymywał niezbędne dane do realizacji transportu sekcji do montażu do doku w nowej sytuacji po utracie suwnicy bramowej.

P. Prezes Zarządu Stoczni Janusz Szlanta podjął decyzję o zakupie nowej suwnicy bramowej, tym razem (po zasięgnięciu opinii zespołu ekspertów stoczni Gdynia) podwyższając jej unos na 1.000 ton. Zamówienie zostało skierowane do firmy KONE w Finlandii, która to firma dostarczyła pierwszą suwnicę bramową dla SD II.

Rok 1999. Dobra sytuacja ekonomiczna Stoczni pozwalała w 1999 r, przeznaczyć znaczne środki na modernizację bazy produkcyjnej, co w powiązaniu z nowymi systemami projektowania i zarządzania ułatwiło podjęcie produkcji nowych typów statków: samochodowców (umożliwiających transport 6.000 samochodów osobowych średniej wielkości), kontenerowców 2.700 TEU, produktowców i zbiornikowców LPG. W 1999 nakłady inwestycyjne Stoczni wyniosły ponad 29 mln. zł.

W tym samym roku ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS przyznało tytuł „Statku Roku” dla kontenerowca 2.700 TEU; symbol budowy 8184. W rankingu firm publikowanych przez magazyny polskiego biznesu Stoczni Gdynia S.A. zajęła 8 miejsce.

W połowie 1999 r. rozpoczęto negocjacje z norweskim koncernem KWAERNER w sprawie zakupu stoczni Masa YARDS w Helsinkach i Turku w Finlandii, jednak bez sukcesu. Planowano również zaangażowanie kapitałowe w działalność Polskich Linii Oceanicznych, również bez pozytywnych skutków.

W tym samym roku oddano (w krótkich odstępach czasowych) dwa statki (nr budowy 8189/1 i 2) produktowce o nośności 22.000 ton. Statki te były budowane dla armatora: RIGEL REEDEREI GmbH & Co KG. Statki te MT „Wolgastern” zostały zaprojektowane przez Stoczniowe Biuro Projektowe. Generalnym Projektantem był mgr inż. Cezary Kaczmarski.



Fotografia przedstawia MT „Wolgastern” stojący w basenie stoczniowym tuż przed przekazaniem go do eksploatacji.

17 grudzień 1999. Po raz pierwszy w historii Stoczni odbyła się w tym samym dniu w odstępie niespełna godziny uroczystość chrztu dwóch statków chemikaliowców z serii 8189/1 i 2 dla armatora niemieckiego RIGEL REEDEREI GmbH & Co.

1 styczeń 2000. W ramach restrukturyzacji Stoczni Gdynia S.A. utworzona została spółka z o. o. pod nazwą Zakład Opieki Zdrowotnej – Przychodnia Specjalistyczna Stoczni Gdynia. W nowo otwartej spółce Stoczni Gdynia S.A. objęła 100 % udziałów.

2 styczeń 2000. W Stoczni Gdańskiej – Grupa Stoczni Gdynia S.A. oddano do użytku nowoczesną cyfrową centralę telefoniczną, której operatorem została firma NETIA. Nowa centrala wypo-

sażona została w urządzeniu firmy Siemens o pojemności 1.600 numerów z możliwością jej rozbudowy powyżej 2 000 numerów.

5 styczeń 2000. W Katowicach została podpisana umowa kredytowa na kwotę 41 mln. \$ USA pomiędzy Stocznią Gdynia S.A. a konsorcjum polskich banków, którego organizatorem były dwa banki: PKO BP i Bank Śląski S.A. Konsorcjum 6 banków sfinansowało budowę trzeciego z serii 8168 Ro – Ro samochodowca dla armatora izraelskiego.

11 styczeń 2000. W Warszawie Stocznia Gdynia S.A. i Kredyt Bank podpisały umowę o emisji 3 – letnich obligacji na kwotę 100 mln. zł.

4 luty 2000. W spółce Euro – Cynk Gdynia, w której Stocznia Gdynia S.A. posiada ponad 75 % udziału w kapitale został przekazany do eksploatacji nowy piec cynkowniczy – największy w regionie pomorskim. Całkowicie zautomatyzowany piec zdolny jest ocynkować ogniowo 3 000 kg wsa-
du w ciągu 1. godz.

6 maj 2000. W szóstej edycji plebiscytu o tytuł Biznesmena roku 1999 w województwie pomorskim, którego organizatorem była Konwencja Przedsiębiorców Regionu Gdańskiego, jury wybrało Prezesa Zarządu Stoczni Gdynia S. A. Janusza Szlantę.

12 maj 2000. Sześć firm z województwa pomorskiego uhonorowano statuetkami GRYFA GOSPODARCZEGO – nagrody pomorskiej 2000 dla najlepszej firmy regionu wytypowanych przez Sejmik Województwa Pomorskiego. Wśród wyróżnionych znalazła się Stocznia Gdynia S.A. jako laureatka mediów przyznanej za zwycięstwo z zorganizowanym wcześniej plebiscycie przez: Dziennik Bałtycki, Telewizję Gdańsk i Radio Plus.

13 maj 2000. Po raz pierwszy w historii Stoczni Gdynia S.A. odbyło się jednoczesne wodowanie trzech statków. Z suchego doku (SDII) na wodę spłynęły dwa chemikaliowce z serii 8189/ 3 i 4 oraz samochodowiec z serii 8168/3.

21 maj 2000. W Stoczni Gdynia S.A. gościli związkowcy zrzeszeni w Europejskiej Federacji Metalowców EMF.

23 – 25 maj 2000. W holenderskiej miejscowości Apeldoorn odbyło się 55 Zgromadzenie Ogólne Europejskiej Organizacji Association of European Shipbuilders and Shiprepairers (AWES) grupującej producentów okrętowych w Europie. W porządku obrad tego zgromadzenia był m. in. wybór prezesa tej organizacji na lata 2000 – 2001. Na stanowisko to wybrany został Janusz Szlanta Prezes Zarządu Stoczni Gdynia S.A.

5 czerwiec 2000. W greckim Pireusie rozpoczęły się 4 – dniowe Międzynarodowe Targi Morskie „POSIDONIA 2000” Stocznia Gdynia S.A. na tej imprezie wystąpiła ponownie, po sześciu latach przerwy.

Kolejne gazowce do transportu gazu skroplonego seria 8185

6 czerwiec 2000. Z suchego doku SD I Stoczni Gdynia S.A. zwodowano pierwszy z serii gazowiec do przewozu gazów skroplonych w temperaturze minus 50 st. C typu 8185 dla armatora norweskiego BERGEN DY SHIPPING AS. Projektantem Generalnym tego statku jest mgr inż. Antoni Rylke.

Właściwi ludzie pamiętali problemy związane z budową poprzednich gazowców (B-550 i B-551). Pamiętano o tym, iż na jednym, poprzednim statku (B-550) w wyniku pożaru w przestrzeni pomiędzy dnem zewnętrznym zbiornika (w czasie nakładania izolacji) a dnem wewnętrznym poszycia statku w wyniku pożaru zginęli trzej pracownicy Stoczni.

Równocześnie zapamiętano kłopoty z identyfikacją stali NV2-4, która najwyższą wytrzymałość miała w temperaturze minus 50 st. C. Przez co była znacznie droższa od stali dotąd stosowanej w Stoczni. Ta identyfikacja była prawdziwą zmurą służb stoczni, ponieważ po wypaleniu elementów do produkcji i montażu kadłuba, oznakowanie dotychczasowe blach było już niewidoczne, zatem należało jednoznacznie oznakowywać każdy kawałek blachy, by móc je zidentyfikować na każdym etapie produkcyjnym. Było absolutnie niedopuszczalne, by blacha zwykłej jakości stanowiła element konstrukcji zbiornika, gdyż zwykła stal w tak niskiej temperaturze jest zwyczajnie krucha jak szkło. Zastosowana pomyłkowo w zbiorniku ładunkowym doprowadziła by w czasie eksploatacji statku do niewyobrażalnej katastrofy!

Drugi problem związany z identyfikacją blach ze stali NV2-4 rozwiązał mgr inż. B. Tarnacki w ten sposób, iż blachy NV2-4 były wstępnie (przed „wejściem” na wydz. K-1 czyszczone z obu stron ścierniwem do klasy Sa 2,5 (wg normy szwedzkiej) i natychmiast malowane gruntem czasowej ochrony koloru zielonego specjalnie na tą okoliczność zamówioną u dostawcy farb. Farba musiała spełniać ostre wymagania, by nie była szkodliwa dla procesu spawania), zaś pozostałe stale gruntem w kolorze szarym. Problem identyfikacji został ostatecznie rozstrzygnięty ku zadowoleniu armatora i Towarzystwa Klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS.

O pierwszy problemie (śmierci 3 pracowników) ówczesny Główny Technolog Budowy nie tylko pamiętał, ale także szukał alternatywnych rozwiązań, by taki dramat się już nie powtórzył. Zatem, gdy tylko podpisano kontrakt na dostawę tych statków, było oczywistym, iż Głównym Technologiem Budowy może być ten, kto ma największe doświadczenie technologiczne związane z budową tego typu statku. Był nim mgr inż. Bolesław Tarnacki.

Przy przygotowaniu tej serii do budowy, B. Tarnacki postanowił zmienić miejsce nakładania izolacji na wszystkie powierzchnie zbiorników pryzmatycznych. Zamiast montować tę izolację po wstawieniu zbiorników do kadłuba statku (tak było poprzednio), postanowił montować tę izolację na zewnątrz kadłuba, jeszcze przed wstawianiem ww. zbiorników na statek stojący w doku. Propozycja zawierała pomysł, by na placu montażu pomiędzy dokami, a więc poza zasięgiem suwnic bramowych wygospodarować miejsce, by utworzyć „mini” linię technologiczną przeznaczoną do montażu z sekcji większych fragmentów tych zbiorników z następującym wskazaniem. Gdy gazowiec będzie montowany w SD I, to wówczas każdy zbiornik składać się będzie z 3 części (możliwość unosu przez suwnicę nad tym dokiem wynosi około 450 ton). Natomiast, gdy gazowiec byłby montowany w SD II, to każdy zbiornik składałby się z dwu części (suwnica nad SD II ma użyteczny unos około 940 ton).

Istotą pomysłu autora było ustawienie na końcu tego mini ciągu montażu zbiorników Halę zamykaną z obu stron w kierunku wjazdu i wyjazdu (łatwiejsze utrzymanie warunków klimatycz-

nych dla nakładania izolacji). Hala winna więc być wyposażona w instalacje wentylacji, sprężonego powietrza, wodną, parową i oświetleniową w wersji przeciw wybuchowej. Hala ta winna mieć odrębny system ogrzewania, gdyż temperatura spieniania pianki poliuretanowej wymagała utrzymania stałej temperatury w całym cyklu nakładania tej izolacji. Kształt wewnętrzny hali musiał odpowiadać krzywiznom zbiorników pryzmatycznych, przy czym na odpowiednio ukształtowanych ścianach należy umocować stałe rusztowania do prowadzenia prac izolacyjnych (izolacja piankowa była wtryskiwana w odpowiednich porcjach, by określone „Pole na zbiorniku” wypełnić samo spieniającą się pianką, wypełniając określoną objętość wydzielonego pola.

Każdy zbiornik (wykonywany ze stali typu NV2-4) będzie montowany w trzech częściach w kolejności, w jakiej będą montowane na statku. Każdy zbiornik będzie składany na odpowiednio dużej, stabilnej platformie o unosie ponad 500 ton. Platforma wraz ze zbiornikiem (składający się z 3 części) będzie przemieszczana do wnętrza hali po odpowiednio skonstruowanym torowisku, które rozpoczynać się będzie na początku mini ciągu a kończyć, gdy po nałożeniu izolacji gotowe trzy części stojące na jednej platformie wysunięte zostaną po za halę tak, by można ją było zamknąć i prowadzić prace izolacyjne na następnej platformie ze stojącymi na niej kolejnymi trzema częściami następnego zbiornika.

Ponieważ wysunięta platforma ze stojącym na niej zaizolowanym zbiornikiem musi być przemieszczona pod zasięg suwnicy bramowej, wówczas należy ułożyć torowisko w kierunku zamierzonej jazdy i przemieścić tą platformę pod zasięg suwnicy. Każda platforma wyjeżdżając z hali najeżdża na „piętrowe wózki”, których koła na jednym poziomie są ustawione względem siebie pod kątem 90 stopni w stosunku do tych, na niższym poziomie. Jedne koła pozwalają wyjechać platformie z hali. Platforma wyjeżdżając z hali, najeżdża na wózki pozwalających poruszać pod kątem prostym w stosunku do kierunku poprzedniej jazdy.

Aby przekonać kierownictwo stoczni (nakłady finansowe!) do tego pomysłu należało napisać odpowiedni dokument pod nazwą „Założenia Techniczne i Warunki do nakładania izolacji zbiorników LPG po za Statkiem”. Tak więc samorzutnie zawiązał się dwuosobowy zespół inżynierów (Głównych Technologów Budowy w składzie Inż. inż. Bolesław Tarnacki i Edmund Piór), który zaprojektował całość przedsięwzięcia i napisał Założenia Wstępne do zaprojektowania hali do nakładania izolacji zb. Ładunkowych (LPG).

Do opracowania pisemnego został załączony projekt (rysunek) wstępny hali z pełnymi wymiarami, ze wskazaniem koniecznych instalacji wewnętrznych, oraz sformułowano pogląd, iż hala musi posiadać ściany i sufit izolowane, by móc łatwo utrzymać wymaganą temperaturę w czasie nakładania tej izolacji. Tak opracowany dokument trafił na najwyższe szczeble zarządzania w Stoczni i został zaakceptowany. Dokument ten jak i projekt wstępny hali został doręczony firmie budowlanej jako nieodłączna część umowy, którą Stocznia podpisała z firmą wykonawczą na wybudowanie takiego obiektu

Dodam tylko, że niewielką część izolacji na zbiorniku LPG montowano wewnątrz kadłuba a to tylko dlatego, że zbiornik składał się z trzech części i te części należało połączyć poprzez spawanie po wstawieniu ich do kadłuba i dopiero po zdaniu szczelności zbiornika na polu stykowym, już wewnątrz statku nakładano izolację w pasie o szerokości 1 metra po całym obwodzie zbiornika. Na jednym zbiorniku były dwa takie pola stykowe. Dodać należy również, iż podczas nakładania izolacji na dwóch statkach nie było żadnego wypadku związanego z zapaleniem się tej pianki a przy okazji okazało się, że cykl montażu statku w wyniesionym izolowaniu poza kadłub pozwolił skrócić cały cykl budowy statku o ponad 1 miesiąc!



Na fotografii widać zbiornik LPG – 1/3 jego część z już zamontowaną izolacją przemieszczoną pod zasięg suwnicy bramowej nad SD I przygotowywaną do transportu i umieszczeniu tego fragmentu do kadłuba wewnątrz montowanego statku stojącego na kilbłokach w SD I.

Natomiast fotografia umieszczona poniżej, przedstawia opisaną halę. Hala ta stoi tam do dzisiaj.

Warto zaznaczyć także, iż pomysł na tak zbudowaną mini linię technologiczną do montażu zb. LPG i Halą do nakładania izolacji znalazł uznanie wśród realizatorów całości przygotowania tej mini linii, do tak pomyślanej technologii i organizacji prac. Każdy z realizatorów poszczególnych fragmentów prac, a więc technologów wszystkich szczebli (TT i Wydz. Produkcyjnych), konstruktorów z Pracowni TKW, kierownictwa Wydz. PWN wnieśli ogrom pracy, by ten nowy proces z wykonywaniem izolacji na zewnątrz kadłuba, był efektywny i doskonale przygotowany.



Hala do nakładania izolacji z pianki poliuretanowej na zbiornikach LPG po za statkiem. Jej wymiary: długość = 36,00 m; szerokość = 34,00 m; wysokość = 18,00 m.

Do tej organizacji dostawca materiałów i urządzeń do spieniania pianki firma Unitor – firma odpowiedzialna za nadzór nad procesem spieniania – wniosła wiele cennych uwag zarówno w fazie przygotowania całości prac kadłubowych jak również do samego przygotowania tej hali do procesu nakładania izolacji. Ta daleko idącą pomoc techniczna ze strony Unitoru we wszystkich aspektach tego przedsięwzięcia, była wręcz wzorowa. Każdy uczestnik tych prac był najpierw przeszkolony u wykonawcy, skutkiem czego dokładnie respektował wszystkie jego uwagi. Pracownicy Wydz. PWN byli bardzo kreatywni i po przeanalizowaniu swojego zakresu prac wnieśli wiele istotnych zmian do tego procesu nawet do dokumentacji Unitoru, przyczyniając się do bezpiecznej i terminowej pracy. Cały proces był rekordowo krótki, osiągnął bardzo wysoką jakość, co pozwoliło Stoczni zdać statek w wymaganym terminie. Firma Unitor do dzisiaj szczydzi się tą współpracą do dnia dzisiejszego.

29 czerwiec 2000. Na uroczystym spotkaniu z okazji Dnia Stoczniońca wręczono 14 pracownikom platynowe, 52 pracownikom złote i 52 pracownikom srebrne odznaki „Zasłużony Pracownik Stoczni Gdynia S.A.”

30 czerwiec 2000. Zwyczajne Walne zgromadzenie Akcjonariuszy Stoczni Gdynia S.A. zatwierdziło sprawozdanie finansowe Spółki za 1999 rok oraz udzieliło pokwitowania Radzie Nadzorczej i Zarządowi Spółki. Akcjonariusze podjęli kilka uchwał m. in. przeznaczenia części zysku netto za 1999 rok w wysokości ponad 4,2 mln. zł. Na wypłatę dywidendy.

1 lipiec 2000. Po raz pierwszy na terenie Stoczni Gdańskiej – Grupa Stoczni Gdynia S.A. zorganizowany został Rodzinny Festyn Rekreacyjno – Rozrywkowy z okazji „Dnia Stoczniońca” dla pracowników Stoczni Gdańskiej i Stoczni Gdynia S.A. tworzących Grupę Stoczni Gdynia S.A. W festynie wzięła rekordowa ilość uczestników – m ponad 11 tysięcy osób.

4 lipiec 2000. Podczas pobytu w trójmieście odwiedził Stocznnię Gdynię S.A. premier Norwegii Jens Stoltenberg z grupą norweskich biznesmenów. Premier Norwegii spotkał się z Zarządem

Stoczni, a następnie zwiedził rejon suchego doku SD I, gdzie budowany był drugi gazowiec LPG z serii 8185 dla armatora norweskiego.

27 lipiec 2000. Symbolicznym wbicia łopaty w ziemię przez trzech prezesów: Janusza Szlanę – Prezesa Stoczni Gdynia S.A., Bogumiła Banacha – Prezesa Zarządu Stoczni Gdańskiej – Grupa Stoczni Gdynia A.A. i Lecha Walczaka – Prezesa Zarządu Mostostalu Gdańsk S.A. zainaugurowano w Stoczni Gdańskiej budowę nowoczesnego ciągu konserwacyjno-malarskiego, mającego ogromne znaczenie dla podniesienia jakości i technologiczności nakładanych farb okrętowych na statkach budowanych w tej stoczni. Ciąg ten, podobnie jak w Gdyni, prowadzi czyszczenie stalowych części kadłuba metodą strumieniowo – ścierną z odzyskiwaniem i segregowaniem ścierniwa, a także pozwala nakładać powłoki malarskie z usuwaniem oparów farb, do specjalnych urządzeń zapobiegających przedostawaniem się ich do atmosfery.

28 lipiec 2000. Stocznia Gdynia S.A. podpisała dwa kontrakty na dostawę do stoczni suwnic. Pierwszy kontrakt dotyczył dostawy 14 suwnic przeznaczonych dla 7 statków wielozadaniowych z serii 8228 o nośności 45.000 ton każdy. Statki te zostaną zbudowane w latach 2002 – 2003 na zamówienie armatora z USA WESTWOOD SHIPPING LINES. Drugi kontrakt obejmuje budowę nowej suwnicy bramowej dla suchego doku II w miejsce zniszczonej przez huragan w dniu 4.12.1999 r. Kontrakt będzie realizować fińska firma KONE. Po analizie torowiska (jego wytrzymałości) podjęto decyzję, iż nowy udźwig wyniesie 1.000 ton. Kontraktowy termin dostawy grudzień 2001 rok. Wartość obu kontraktów wyniosła 75 mln. Euro (około 300 mln. zł.)

29 sierpień 2000. Bardzo uroczysty, niecodzienny chrzest odbył się w Stoczni Gdyni S.A. Chrzczono samochodowiec z serii 8168/3 do przewozu 6.000 samochodów osobowych średniej wielkości. Statek odbiera armator z Izraela „CRYSTAL RAY SHIPPING” Ceremonię chrztu celebrował rabin Shmuel Avidor Hacoheń oraz ksiądz Krzysztof Niedałtowski. Statek nosi nazwę „CRYSTAL RAY”. W uroczystości chrztu statku uczestniczyła liczna grupa przedstawicieli Parlamentu i korpusu Dyplomatycznego Izraela. Podczas tej uroczystości armator pan Rami Ungar przekazał dla stoczniowców prezent w postaci ambulansu Fiat Ducato.

5 – 9 wrzesień 2000. Przez cztery kolejne dni w gdańskiej hali „OLIVIA” odbywały się 10 międzynarodowe Targi Morskie „BATEXPO 2000” Na organizowanych co dwa lata targach wśród ponad 400 wystawców z 21 państw na swoim stoisku prezentowana była Cała Grupa Stoczni GDYNIA S.A.

15 wrzesień 2000. W Stoczni Gdynia S.A. odbyła się uroczystość chrztu pierwszego gazowca LPG z serii 8185/1 do przewozu skroplonych gazów w temperaturze minus 50 St. C. Statek został zbudowany dla armatora norweskiego BERGESEN DY AS. Statek otrzymał nazwę „BERGE Danuta”. Na cześć żony Prezydenta RP Lecha Wałęsy armator zażyczył sobie, by jego pierwszy gazowiec nosił to imię.

Uwagę zwraca kolor pokładu i nadbudówki statku. Kolor ten armator stosuje na wszystkich statkach swojej floty. Nawet odcień zieleni jest zastrzeżony patentem i nosi nazwę: „Bergesen Green”.



■ 8185/1 – BERGE DANUTA, gazowiec LPG, 28.09.2000 r., Norwegia

W 2000. roku oddano do eksploatacji drugi samochodowiec z serii 8168. Sama budowa była realizowana jak na każdym statku. Natomiast chrzest statku był zgoła inny. Armator statku p. Rami Ungar zaprosił do Gdyni właśnie na chrzest tego statku wybitnego aktora teatralnego i filmowego p Chaima Topola. Nie wiem, czy wszyscy pamiętają, ale p. Topol jest znany z wielu ról zarówno filmowych jak i teatralnych. Ale jedna rola weszła do kanonów światowego musicalu, a ta za rolę jako Tewie Mleczarz w znanym musicalu pt. „Skrzypek na Dachy”, który prapremierę miał w najświetniejszym teatrze świata, bo na Broadwayu w Nowym Jorku w USA. Brawurowa zagrana rola przyniosła p. Topolowi uznanie na całym świecie. Dość powiedzieć, że musical ten grany był w tym teatrze przez 10 lat bez przerwy!

Pan Topol na chrzcie statku zaśpiewał fragment pieśni z tego musicalu... Niesamowite wrażenie na stoczniowcach zrobił jego głos... Potężny, silny... o wspaniałym brzmieniu. Reakcja zgromadzonych stoczniowców była równie potężna co jego głos.



Chaim Topol w wersji filmowej tego musicalu, obok p. Topol w dniu chrztu statku w Stoczni w Gdyni

Drugim akcentem tzw. „inności” było to, że chrzest odbył się w dwóch obrządkach. Pierwszym był chrzest tradycyjny, drugi zaś był dla stoczniowców niezwykle egzotyczny, gdyż odbył się w obrządku japońskiej religii „Shinto”. Ten drugi chrzest nie był przypadkowy, gdyż statek z serii 8168/02 został przez armatora wycarterowany przez firmę z Japonii. Zatem zgodnie ze zwyczajem tego kraju i ich religii dokonano ceremonii chrztu, Tak bardzo egzotycznej dla stoczniowców.



A tu przedmiot chrztu dwóch religii statek serii 8168/02 wg projektu mgr inż.. Wojciecha Żychskiego

26 do 30 wrzesień 2000. Odbyła się Międzynarodowa wystawa morska SMM w Hamburgu (Shipbuilding, Machinery & Marine Technology) Na największych tego typu targach na świecie uczestniczyła również Grupa Stoczni Gdynia S.A.

21 do 22 listopad 2000. W Gdańsku w Dworze Artusa odbyły się dwudniowe obrady 134. Posiedzenia Komitetu Wykonawczego Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Okrętowych – AWES (Association of European Shipbuilders and Shiprepaires). Było to pierwsze posiedzenie tej organizacji w Polsce. Posiedzeniu przewodniczył Prezes AWES na kadencję 2000 – 2001 i jednocześnie Prezes Zarządu Stoczni Gdynia S.A.

4 grudzień 2000. W ramach podpisanego kontraktu Stoczni Gdynia S.A. z firmą KONECRANES na dostawę 14 suwnic na 7 statków wielozadaniowych i budowę suwnicy bramowej o unosię 1.000 ton o ogólnej wartości 75 mln. Euro (około 300 mln. zł.), firma KONECRANES – światowy producent suwnic – przekazała Instytutowi Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni nowej generacji endoskop firmy „PENTAX” o wartości 46.tys. złotych.

15 luty 2000. Na terenie utworzonej z majątku Stoczni Gdynia S.A. wytwórni gazów technicznych Spółki EUROGAZ Gdynia odbyła się uroczystość zakończenia kolejnej budowy – nowej napełnialni acetylenu. Napełnialnia acetylenu zbudowana została w rekordowym czasie – w 10,5 miesiąca, licząc od daty otrzymania pozwolenia na budowę.

17 grudzień 2000. W 30 rocznicę wydarzeń Grudnia `70 w Gdyni w uroczystości pod pomnikiem upamiętniającym ofiary grudnia w 1970 roku przy ulicy Czechosłowackiej uczestniczył Prezes Rady Ministrów Jerzy Buzek. Po apelu poległych Premier uczestniczył w spotkaniu w Stoczni Gdynia S.A. w którym uczestniczyli przedstawiciele rodzin ofiar i poszkodowanych w grudniu 1970 roku. Premier Jerzy Buzek spotkał się także z Zarządem Stoczni Gdynia S.A.

28 grudzień 2000. Zgodnie z obowiązującą Ustawą o ochronie osób i mienia oraz decyzją Pomorskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji w Gdańsku w miejsce Działu Zabezpieczenia zakładu – Straży Przemysłowej Stoczni Gdańskiej I Stoczni Gdynia S.A. powołany został Dział Zabezpieczenia Zakładu – Służba Ochrony Stoczni.

Rok 2000. Stocznia nadal odnotowała wzrost przychodów. Łączna wartość przychodów Spółki w 2000 roku wynosiła 2.219 mln.zł., co stanowi wzrost o 40 % w stosunku do roku poprzedniego. Grupa Stoczni Gdynia S.A. osiągnęła zysk netto w wysokości ponad 11 mln. zł – nieco mniej niż w roku poprzednim. Od stycznia 2000 r. stocznia rozpoczęła emisję 3 – letnich obligacji na łączną kwotę 100 mln. zł.

Do ważniejszych inwestycji w Stoczni Gdynia S.A. w roku 2000 należy zaliczyć:

- montaż dwóch dźwigów firmy KONE (150 ton unosu każdy) w rejonie SD II, przeniesionych ze Stoczni Gdańskiej;

- podpisano kontrakt na z fińską firmą KONECRANES na dostawę i montaż w 2001 suwnicy bramowej o unosie 1 000 ton nad dokiem SD II;
- prowadzono też inwestycję na terenie „C” Stoczni Gdańskiej (Wyspa Ostrów).

W ramach restrukturyzacji powołano w 2000 r:

- „Euro – Cynk Gdynia” Spółkę z o. o., obejmującą cynkownię i galwanizernię, z kapitałem zakładowym w wysokości 2 265 Tys. zł, z czego 75 % objęła Stocznia Gdynia S.A.
- „Zakład Opieki Zdrowotnej – Przychodnia Specjalistyczna Stoczni Gdynia” Sp. Z o. o. na bazie Stoczniowej Przychodni Zdrowia z kapitałem zakładowym wynoszącym 2.131,2 tyś. Zł. Z czego 100 % objęła Stocznia Gdynia S.A.

W 2000 roku wdrożono:

- system komputerowego wspomaganie i projektowania produkcji statków „TRIBON”,
- system SAP R/3 (księgowość i zarządzanie finansami), zintegrowany z systemem zarządzania gospodarką materiałową i tpp.
- system kontroli ruchu osobowego, kontroli dostępu i rejestracji czasu pracy.

Ogółem nakłady inwestycyjne w Stoczni Gdynia S.A. w roku 2000 wyniosły 20,1 mln. zł.

Z końcem 2000 r. Stocznia Gdynia objęła 27% udziału w kapitale Stoczni Północnej w Gdańsku.

Na koniec 2000 r., Stocznia Gdynia S.A. posiadała 60 kontraktów o łącznej wartości około 2 miliardów dolarów USA.

W roku 2001 W ramach restrukturyzacji powołano:

- EUROLUK – Grupa Stoczni Gdynia S.A. Sp. z o.o. z Prezesem inż. Józefem Szafrąncem. Podstawowa produkcja to pokrywy lukowe.
- EUROMAL – Grupa Stoczni Gdynia sp. Z o. o. (działalność w zakresie malowania i konserwacji statków i konstrukcji pływających).
- EURO RUSZTOWANIA _Grupa Stoczni Gdynia Sp. Z o. o. (zakres działania to montaż ruszto- wań na statkach w budowie).

lipiec 2001. W połowie roku uruchomiono w ELBLĄGU zakład Stoczni Elbląska – Grupa Stoczni Gdynia S.A. Zakład zlokalizowany na terenie przemysłowym „ELZA” Holding S.A. (przy nabrzeżu portowym rzeki Elbląg). Działalność produkcyjną Stoczni w Elblągu oficjalnie rozpoczęła 30 lipca 2001 r. Prefabrykowano tam sekcję okrętowe dla Stoczni Gdynia S.A. Przychody ze sprzedaży usług Stoczni Elbląskiej od rozpoczęcia do końca roku przekroczyły wartość 2 mln. zł.



Kontenerowiec nr bud. 8200/1 (2670 TEU) „CSCL GENOA/BRAVO” wychodzi w morze ... Projekt Generalnego Projektanta mgr inż. Wojciecha Żychskiego. Głównym projektantem na tym statku była mgr inż. Anna Harańczyk

ROK 2001. Łączna wartość przychodów spółki ze sprzedaży w 2001 r. wyniosła 1.872 mln. zł. Zysk netto wyniósł nieco ponad 4 mln. zł.

Nakłady inwestycyjne przeznaczone na zakup i modernizację majątku trwałego wyniosły:

- w Stoczni Gdynia S.A. ponad 31 mln. zł.
- w Stoczni Gdańskiej Grupa Stoczni Gdynia S.A. ok. 29 mln. zł.
- w Stoczni Elbląskiej – Grupa Stoczni Gdynia S.A. ok. 1 mln. zł.

Portfel zamówień statków zwiększono o 6 kontraktów uprawomocnionych oraz 4 kontrakty opcyjnie na budowę kontenerowców o pojemności od 1100 TEU do 4500 TEU, 2 drobnicowce o nośności 48 000 DWT każdy i 2 Ro – Ro samochodowce do przewozu 5 000 samochodów osobowych średniej wielkości.

W 2001 r. Stocznia Gdynia S.A. została uhonorowana nagrodą Prezydenta RP „Najlepszy Eksporter” W roku 2001 Royal Institution of Naval Architects przyznało tytuł statku Roku dla:

- masowiec 48 000 DWY „CEDAR ARROW (budowa o nr 6684/1)
- kontenerowiec 2670 TEU „CSCL GENOA” budowa o nr. 8200/1)
- kontenerowiec 2670 TEU „WESTERMOOR” (budowa o nr. 8230/1)



Kontenerowiec nr bud. 8230/1 (2670 TEU) „WESTERMOOR” udaje się w pierwszy rejs po ładunek. Projekt statku opracował mgr inż. Wojciech Żychski

ROK 2002. Po upadku Stoczni Szczecińskiej produkcja okrętowa została uznana przez banki za działalność wysokiego ryzyka. Banki uzależniły udzielanie kredytów stoczniom od uzyskania gwarancji rządowych pomimo faktu, że przez cały rok 2002 Stocznia spłacała kolejno i spłacała wszystkie kredyty, zaciągnięte na budowę statków. Opieszałość w udzielaniu gwarancji i trudności w uzyskiwaniu kredytów doprowadziły Stocznię do utraty płynności finansowej. W tej sytuacji Stocznia zdecydowała się skorzystać z szansy na wsparcie prowadzonego procesu restrukturyzacji jaką dawała firmom w trudnej sytuacji finansowej Ustawa z dnia 30 października 2002 r. o pomocy publicznej dla przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu dla rynku pracy)

(W opinii jaką zaprezentował Prezes Szlanta obietnica gwarancji rządowych spowodowała pogorszenie sytuacji Stoczni, gdyż spowodowała opieszałość banków w udzielaniu kredytów – po prostu czekały, aż gwarancje zostaną udzielone. Wobec opóźnienia udzielenia gwarancji opóźniło się udzielenie kredytów, a to z kolei spowodowało utratę płynności finansowej Stoczni).

Nowa suwnica o unosie 1.000 ton w stoczni

16 luty 2002 o godz. 10:00 odbyła się uroczystość oddania do użytku nowej suwnicy bramowej o unosie 1.000 ton. Nowa suwnica przemieszczać się będzie po tym samym torowisku co stara zniszczona przez huragan (4.12.1999r.) Masa suwnicy wynosi 3.650 ton. Rozstaw nóg to 153 metry. Nowa suwnica wytrzyma wiatr o prędkości 46,3 m/sek. Poprzednia miała ten parametr do 42,0 m/sek. Sama suwnica jest znacznie nowocześniejsza od swej poprzedniczki, ma bowiem sterowanie elektroniczne.

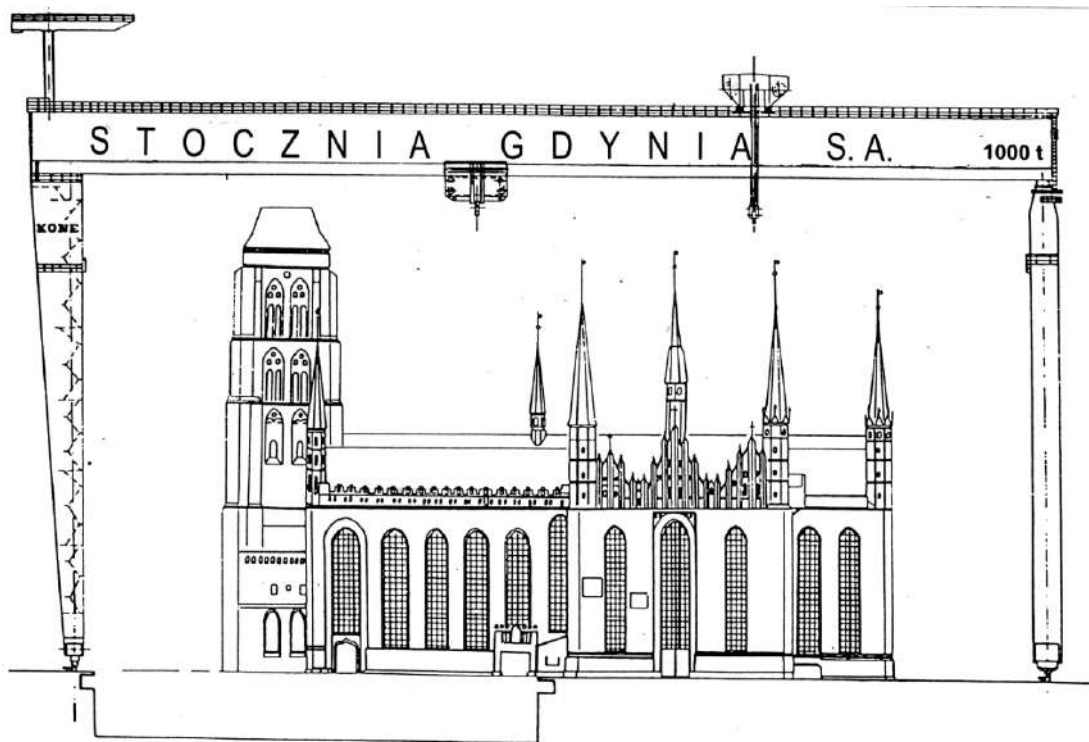
Firma KONEKRANES udzieliła następujących gwarancji:

Na konstrukcję stalowego ustroju 15 lat;

Na powłoki malarskie 5 lat,

Na mechanizmy 18 miesięcy

I dodam taką oto ciekawostkę (dop. E) Za „Komuny” kabaret Jana Pietrzaka – „Pod Egidą” naśmiewał się pokracznych bloków mieszkalnych budowanych w tamtym czasie, które były tak krzywe, że „winda skosem jeżdżą” Śpieszę więc żartownisiom donieść, iż w nodze suwnicy bramowej umieszczona jest winda osobowa (dla operatora – ma do pokonania 85 metrów wysokości), która naprawdę „skosem jeździ”! Jedyne usprawiedliwienie dla żartownisiów jest to, iż tą windę zamontowali pracownicy firmy KONEKRANES.



Oto zobrazowanie wielkości Suwnicy B II. Cała Bazylika Mariacka w Gdańsku (największa murowana Bazylika na świecie) spokojnie mieści się suwnicą z Stoczni Gdynia S.A. (domena Publiczna – dop. EP)



Montaż suwnicy przez holenderską firmę „Mammoet”



Widok cieszący oczy każdego stocznio-wca i każdego mieszkańca Gdyni. Oto największa suwnica bramowa w Europie.

Rok 2002. Związki zawodowe funkcjonujące w Stoczni ogłosiły strajk. W roku tym zwolniono 600 pracowników. Rozpoczął się koszmar pracowników – zaczęło brakować pieniędzy na wypłaty dla pracowników. Związki zawodowe wyraziły zgodę na wypłaty zaliczkowe.

30 października 2002. Ministerstwo Gospodarki opublikowało Raport przedstawiający podjęte i planowane wobec stoczni przez rząd działania oraz przewidywane skutki ich zaniechania. W Raporcie napisano:

- Gdyby doszło do upadku sektora państwowego, państwo musiało by wyłożyć 600 mln zł. na odprawy i 135 mln zł. na zasiłki dla bezrobotnych. A to przy założeniu, że pracę straci około 60.000 osób, a połowa z nich nie znajdzie innego zatrudnienia;
- Do bilansu należy dołożyć 390 mln zł. utraconych wpływów na ZUS,
- 70 mln zł. ubędzie państwu z tytułu podatku od osób fizycznych;
- pozostają trudne do oszacowania sumy podatków od osób prawnych i podatków



Statek wielozadaniowy nr bud. 8222/1 typu Ro – Lo wg projektu mgr inż. Andrzeja Kozickiego

W tym roku oddano armatorowi STENA FERRIES LIMITED LONDON ENGLAND c/o STENA MARITIME AG ZUG SWITZERLAND statek o symbolu budowy 8226/1. Nazwa statku STENA CARIBBEN. Statek ten za swoją innowacyjność został wyróżniony jako wzorcowy produktowiec/chemikaliowiec. Statek posiadał 17 zbiorników ładunkowych i w każdym mógł przewozić odmienny (rodzajowo) ładunek. Na pokładzie statku umieszczono dwa duże zbiorniki gazu LPG. Inną cechą nowatorską zastosowaną przez stoczniowe Biuro Projektowe była centralna pompownia hydrauliczna, która zasilala oddzielne pompy dla każdego rodzaju ładunku.



Produktowiec/chemikaliowiec statek nagrodzony za innowacyjność zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych. Generalnym projektantem jest mgr inż. Cezary Kaczmarski.

21 styczeń 2003. Stocznia Gdynia S.A. złożyła wniosek o wszczęcie postępowania restrukturyzacyjnego, a Prezes Zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. zatwierdził 6.06.2003 r. Plan Restrukturyzacji Spółki Stocznia Gdynia, który zakładał m. in. reorientację portfela zamówień i skoncentrowanie się Stoczni na budowie statków najbardziej dla niej opłacalnych, a więc kontenerowców, samochodowców i zbiornikowców LPG. Powodzenie Planu wymagało zawarcia umowy restrukturyzacyjnej z wierzycielami (co nastąpiło 24.07.2003r) oraz podwyższenia kapitału zakładowego spółki co najmniej o kwotę 120 mln. zł. przez Skarb Państwa, czego niestety nie dokonano ani w przewidzianym terminie ani w pełnej, wymaganej kwocie.

Marzec 2003. Odwołano Janusza Szlantę z funkcji Prezesa Zarządu Stoczni Gdynia S.A. Nowym Prezesem Zarządu Stoczni Gdynia S.A. został Włodzimierz Ziółkowski. W 2003 roku stocznia zmniejszyła zatrudnienie o 1245 osób. Założyciele Stocznioowego Funduszy Inwestycyjnego (SFI) stają przed prokuraturą oskarżeni o doprowadzenie do straty przez Stocznnię Gdynię S.A. poprzez poręczanie jej majątkiem kredytów zaciąganych przez SFI.

15 styczeń 2004. Podjęto uchwałę o podwyższeniu kapitału zakładowego do wysokości 300 mln. zł.

Kwiecień 2004. Nowym Prezesem Zarządu Stoczni został Jerzy Lewandowski. W tym samym miesiącu zatwierdzono Plan Reorganizacji Stoczni.

Stoczniowcy żegnają wielkiego przyjaciela Stoczni Gdynia S.A. stoczniewego konsultanta naukowego

9 sierpień 2003. W wieku 88 lat zmarł prof. dr. Inż. Jerzy Doerffer wieloletni konsultant Stoczni im. „Komuny Paryskiej” jak i Stoczni Gdynia S.A. Pan Profesor – nestor polskich okrętowców, budowniczy statku s/s „SOŁDEK” – pierwszego po wojnie pełnomorskiego statku morskiego przeznaczonego do transportu ładunków sypkich – przede wszystkim do węgla.

Prof. Jerzy Doerffer całe swoje życie zawodowe związał z polskim okrętownictwem z zakresu technologii budowy okrętów. „Pierwszego stoczniewca” zasłużonego dla rozwoju naszej stoczni pożegnała delegacja Stoczni Gdynia S.A.



Śp. Prof. Doerffer był dla stoczniowców wzorem inżyniera i wyjątkowym wizjonerem przemysłu budowy statków – powiedział prezes Stoczni Gdynia S.A. Kazimierz Smoliński. W naszej stoczni pracują Jego wychowankowie, cenieni w świecie w branży inżynierowie, projektanci, technolodzy i budowniczy statków. Był wielkim autorytetem, człowiekiem szlachetnym i wrażliwym. Pozostawił po sobie wielki dorobek zawodowy w okrętownictwie.

Natomiast prof. Janusz Rachoń – rektor Politechniki Gdańskiej powiedział: „wspominam go jako człowieka niezwykle pogodnego, który nigdy nie narzekał...”

Wspomnijmy zatem niezwykłą drogę życiową tego wspaniałego człowieka i wybitnego inżyniera – okrętowca, a także wielkiego przyjaciela stoczni w Gdyni:

Prof. Doerffer urodził się 21 kwietnia 1918 r. w Wielkiej Łące, w woj. Poznańskim. W kwietniu 1936 r. rozpoczął studia wyższe w Wolnym Mieście Gdańsku na Politechnice Gdańskiej (wówczas zwanej Technische Hochschule) na Wydziale Okrętowo – Lotniczym.

W sierpniu 1939 roku wyjechał na praktykę zagraniczną do Stoczni J. Samuela Whit`a na wyspie Wight w Anglii. Tam też zastała go wojna. Od stycznia do kwietnia 1940 r. służył w Polskiej Marynarce Wojennej na ORP „Błyskawica”. W połowie kwietnia 1940 r. został odkomenderowany na studia na Uniwersytecie w Glasgow (Szkocja), gdzie dwa lata później uzyskał dyplom inżyniera budowy okrętów. W maju 1942 r. podjął pracę w Stoczni Vickers-Amstrong Ltd w Barrow in Furness. W grudniu 1945 r. powrócił do Polski. Z początkiem 1946 r. podjął pracę w Stoczni nr 1 (Stocznia Gdańska) na stanowisku kierownika Wydziału Budowy Okrętów. Traktowany jako „wróg klasowy” ponownie rozpoczął studia na Politechnice Gdańskiej. W marcu 1950 r. uzyskał polski dyplom magistra inżyniera budowy okrętów.

Jego pierwszą pracą okrętowca było zaprojektowanie stalowych kadłubów dla kutrów rybackich, które dotąd były budowane z drewna dębowego. Budowa tego typu jednostek pływających należała wówczas do bezprecedensowych wyzwań w dziejach polskiego budownictwa okrętowego.

6 listopada 1948 r. wodowano pierwszy w powojennej historii Polski pełnomorski statek z napędem parowym, którego budowę kierował prof. Doerffer. Statek ten pływał pod Polską banderą 31 lat.

P. Prof. Doerffer był wykładowcą na Wydziale Budowy Okrętów. Jego pasją była dziedzina Technologia Budowy Okrętów, której to pasji poświęcił swoje życie. Był wychowawcą wielu pokoleń okrętowców. W 1952 r. przeniósł się na stałe do Politechniki Gdańskiej, by z dniem 1 stycznia 1953 r. objąć kierownictwo nowo kreowanej Katedry i Zakładu Technologii Okrętów, którą zorganizował od podstaw i którą prowadził przez 36 lat.

Był rektorem Politechniki Gdańskiej. W 1988 r. nadano mu tytuł doktora honoris causa PG.

Pan prof. (jak wcześniej zasygnalizowałem – dop. EP) współuczestniczył w projektowaniu rozbudowy ośrodka kadłubowego Stoczni Im. „Komuny Paryskiej” w Gdyni (lata 1963-65). Był wiodącą postacią w przedsięwzięciu pod nazwą „Łączenie połówek statku na wodzie).

Cześć Jego pamięci!

Pierwsza Dama RP p. Jolanta Kwaśniewska chrzci statek w Gdyni

28 kwiecień 2004. Odbył się chrzest kolejnego samochodowca z serii 8168, tym razem był to statek nr 6 zamówiony przez p. Ramiego Ungara armatora z wyspy Man. Pan Rami Ungar jest właścicielem kompanii RAY CAR CARRIES.

Chrzest tego statku był niezwykle z wielu względów. Po pierwsze, Matką Chrzestną tego statku została p. Jolanta Kwaśniewska – Pierwsza Dama Rzeczypospolitej! (Żona p. Prezydenta Aleksandra Kwaśniewskiego.)

Sam chrzest był niezwykle uroczystością wynikającą z faktu, iż statek ten został wycarterowany japońskiemu armatorowi (Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.) do przewożenia japońskich samochodów (TOYOTA). Japoński armator poprosił p. Ramiego Ungara i stocznnię o wyrażenie zgody na przeprowadzenie chrztu statku wg. tradycji japońskiej religii „SHINTU” liczącej sobie dwa tysiące lat tradycji.



Ceremonia w wykonaniu kapłanów tej religii ma przynieść szczęście statkowi zarówno w biznesie, jak i w zakresie bezpieczeństwa dla ładunków i załogi. Po zakończeniu japońskiej ceremonii zakończonej rytualnymi tańcami zespołu Okada odbył się tradycyjny chrzest z udziałem rabina Lau i ojca Niedałtowskiego.

W swoim krótkim wystąpieniu p. Ungar podkreślił fachowość i ciężką pracę robotników i projektantów, a w dowód uznania dla ich trudu przekazał Stoczni fabrycznie nowy ambulans ratownictwa medycznego marki Mercedes Sprint z wyposażeniem zgodnym z standardami Unii Europejskiej.

Prezes Jerzy Lewandowski mówił w swoim przemówieniu o ciężkiej pracy, ale i o dumie z osiągnięć. Pan Prezes podkreślił, że tylko dzięki wspólnemu wysiłkowi załogi Stoczni i Zarządu możliwe jest osiągnięcie sukcesów

Nadeszła najważniejsza chwila, gdy p. Jolanta Kwaśniewska trzymając pękata i wcale nie małą butlę szampana wygłosiła tradycyjną formułę: „Płyn po morzach i oceanach świata sław imię polskiego stocznio-wca, armatora i jego załogę. Nadaję ci imię „AMBER ARROW”!



Pierwsza Dama Rzeczypospolitej tuż przed ceremonią chrztu towarzystwie k-ka Biura Budowy p. Władysława Szczepkowskiego.

Mimo wielkiej tremy p. Kwaśniewska z wrodzoną sobie elegancją zamachnęła się i butla z gromkim hałasem rozbiła się o burtę statku... W chwilę potem p. Prezydentowa przyznała, że ... trochę zadrżała mi ręka i głos. Ta butla była wyjątkowo duża. Miałam świadomość, iż nie rozbicie jej to pech dla statku... więc przyłożyłam się ze wszystkich sił, by nie zawieść stocznio-wców w Gdyni... To już czwarty statek, którego jestem matką chrzestną. Ten jest największy i wzbudza mój ogromny podziw, dla polskiej myśli technicznej. Poznałam konstruktorów tego statku. Niezwykle ważne jest to, że także wyposażenie jest tu polskie”



Na fotografii Pani Prezydentowa w rozmowie z Generalnym Projektantem tej serii statków mgr inż. Wojciechem Żychskim. Pomiędzy rozmówcami Prezes Stoczni Gdynia S.A p. Jerzy Lewandowski. Z kieliszkiem w ręku K-k Biura Budowy p. Władysław Szczepkowski. Fotografia ze zbiorów p Wł. Szczepkowskiego.

Statek „Amber Arrow” jest wielkogabarytowym, wielopokładowym (13 pokładów wewnętrznych) statkiem typu Ro-Ro przeznaczonym do przewożenia 6.000 samochodów osobowych, które wjeżdżają na pokłady za pomocą dwóch ramp. Jedna rampa pozwala na załadunek poprzez wjazd rufowy (nośność tej rampy to 150 ton), druga zaś rampa pozwala na wjazd poprzez rampę (o nośności 22 tony) umieszczoną na prawej burcie statku. Nadbudówka, w której „mieszka” załoga znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku), zaś zanurzenie statku wynosi 10 metrów. Długość statku to 199,98 m. szerokość to 32,26 m (dopuszczalna szerokość statku pozwalająca przepłynąć mu przez Kanał Panamski).

Silnik napędu głównego firmy Watsrila – Cegielski typu 7RTA 62 U O MOCY 15.540 kW i przy 113 obr/min pozwala statkowi pędzić po morzach i oceanach z prędkością 20,2 węzła (37,42 km/godz.) Statek jest wyposażony w pełną automatykę siłowni (praca bez wachtowa), zaś najnowocześniejsze wyposażenie (dwa systemy radarowe nawigacyjne) pozwalają mu na pełne bezpieczeństwo żeglugi.



Statek z serii 8168/6 „Amber ARROW” w pełnej krasie... Na rufie widoczna rampa rufowa, zaś we wnęce rufowej w pobliżu lewej burty w kolorze pomarańczowym widać łódź ratunkową, która w przypadku konieczności ewakuacji załogi może „zeskoczyć” (z całą załogą) do wody...

W Unii Europejskiej

1 maj 2004. Wejście Polski do Unii Europejskiej. Od tej pory wszystkie działania Państwa zaangażowane w proces restrukturyzacji sektora stoczniowego musiały uzyskać zgodę Komisji Europejskiej – Komisarza ds. Konkurencji Unii Europejskiej. Na szczeblu rządowym prowadzone były działania w celu dostosowania indywidualnych programów restrukturyzacyjnych do wymogów stawianych przez Komisję Europejską.

14 maj 2004. Minister Skarbu Państwa podjął decyzję o dokapitalizowaniu Stoczni Gdynia S.A. kwotą 80 mln. zł. co pozwoliło na objęcie przez Skarb Państwa akcji uprzywilejowanych. Skarb Państwa zwiększył tym samym swój udział w kapitale zakładowym spółki do 46 %, przez posiadając 57,3 % głosów na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy.

1 lipiec 2004. Na podstawie zatwierdzonych przez Urząd Morski w Gdyni dokumentów:

- Ocena Aktualnego Stanu Ochrony Obiektu Portowego oraz
- Planu Ochrony Obiektu Portowego

Obiekt Portowy: Stocznia Gdynia S.A. – Suche Doki i Nabrzeża uzyskał Certyfikat „Potwierdzenie Zgodności Obiektu Portowego” wydany przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej.

W wyniku tragicznych wydarzeń z dnia 11 września 2001 w USA, mając na celu przeciwdziałanie aktom terroru i innym przejawom złej woli skierowanym przeciwko statkom i obiektom portowym, Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), na 22 sesji w listopadzie 2001 uzgodniło konieczność wprowadzenia nowych środków związanych z ochroną statków i obiektów portowych uczestniczących w światowym łańcuchu logistycznym.

W tym celu w grudniu 2002 została zwołana Konferencja Dyplomatyczna ds. Bezpieczeństwa na morzu, która przyjęła przygotowany przez MARINE SECURITY COMMITTEE projekt poprawek do istniejących postanowień Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu z 1974 roku (SOLAS 74), a w tym Międzynarodowy Kodeks Ochrony Statków i Urządzeń Portowych (ISPS). W ten sposób stworzone zostały ramy dla współpracy statków i portów w celu polepszenia wykrywania i przeciwdziałania aktom terroryzmu zagrażającym bezpieczeństwu w transporcie morskim i przemyśle okrętowym.

Kodeks ISPS stanowi integralną część Konwencji SOLAS 74 i zawiera szczegółowe wymagania obligatoryjne w zakresie ochrony na morzu i lądzie w obiektach portowych dla umawiających się rządów państwa członkowskich IMO, władz portowych i firm armatorskich. Kodeks ISPS wszedł w życie 1 lipca 2004 roku. Po raz pierwszy postanowienia Konwencji SOLAS odnoszącej się dotychczas wyłącznie do statków morskich dotyczą również portów obsługujących żeglugę morską. W zakresie ochrony nabrzeży, obiektów typu portowego i statków postanowienia Kodeksu ISPS odnoszą się również do stoczni. Polska jako członek IMO podpisała i ratyfikowała Konwencję, która w pełni obowiązuje na terenie naszego kraju.

Wrzesień 2004. Izraelski Armator Rami Ungar (jeden z głównych odbiorców Statków budowanych przez Stocznnię Gdynia S.A. wykupił wierzytelności Stoczni o wartości 54 mln zł i zgłosił ofertę odkupienia pakietu akcji od SFI.

13 październik 2004. W Stoczni Gdynia odbyła się uroczystość chrztu Ro-Ro samochodowca do przewozu 6 tys. samochodów osobowych, który został zbudowany na zamówienie Armatora „Calm Maritime Ltd.” z Wyspy Man.

Statek otrzymał nazwę „Morning Calm”, z matką chrzestną była Pani Nam Hyun Um – żona Prezydenta koncernu Hyundai Motor Europe.

Ceremonię chrztu celebrowali Naczelny Rabin Izraela, Israel Meir Lau i Ksiądz Krzysztof Niedałtowski.

Statek będzie czarterowany przez kompanię żeglugową „Eukor” i będzie przewoził samochody Hyundai i Kia na linii między Południową Koreą i Europą.

Ro-Ro samochodowiec „Morning Calm” jest ósmą jednostką z serii 8168 zbudowaną w Stoczni Gdynia.

Statek ma nośność 21 000 ton, a miarą jego wielkości jest łączna powierzchnia pokładów, wynosząca prawie 5,5 ha oraz całkowita zdolność przewozowa, wynosząca 6600 standardowych samochodów japońskich typu Nissan.

Statki z tej serii należą do największych jednostek budowanych aktualnie na świecie. Ich gabaryty odpowiadają 10 piętrowemu, 10 klatkowemu blokowi mieszkalnemu. Masa stali użytej do budowy kadłuba i wyposażenia statku to ponad 16 tys. ton, a na pomalowanie statku zużyto 290 tys. litrów farb.

Na XII Międzynarodowych Targach Morskich „Baltexpo 2004” Stocznia Gdynia zdobyła nagrodę „Złotej Kotwicy” za najlepszy produkt, za jaki uznano właśnie Ro-Ro samochodowiec z serii 8168.

30 listopad 2004. W Stoczni Gdynia S.A odbyła się uroczystość chrztu czwartego statku z serii 8228 zbudowanego na zamówienie armatora amerykańskiego „WESTWOODSHIPPING LINES. INC.”

Statek otrzymał nazwę „Westwood Olympia” a matką chrzestną była Pani Arlene Sullivan – żona członka zarządu firmy „WAYERHAUSER COMPANY

Statek „Westwood Olympia” jest wielozadaniową jednostką przystosowaną do przewożenia bardzo zróżnicowanych ładunków. Konstrukcja statku umożliwia przewożenie ładunków masowych, ciężkich wyrobów stalowych, ponad 2000 kontenerów, pojazdów mechanicznych a równocześnie transport drewna, pakietów celulozy oraz bel papieru, wymagających specjalnych warunków w trakcie załadunku i przewozu.

Jednostka wyposażona jest w specjalny system wentylacji i osuszania powietrza a gładkość powierzchni ścian ładowni wykonana jest z bardzo dużą precyzją ze względu na stawiane wymagania przy przewozie wysoko przetworzonego papieru. Jednocześnie statek wyposażony jest w specjalne, sterowane hydraulicznie mechanizmy blokujące kontenery (przewożone w ładowni w 6 warstwach) przed przesuwaniem się przy znacznych przechyłach statku na fali.

Jednostka jest również wyposażona w bardzo specjalistyczne urządzenia do załadunku (dwie suwnice o udźwigu 45 ton każda) posiadające zadaszenia oraz osłony zabezpieczające papier w czasie przeładunku przed wpływami atmosferycznymi, a jednocześnie służącymi do obsługi pokryw lukowych o ciężarze 120 ton każda.

Budowa statku odbywała się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas (DNV). Statek będzie pływał pod banderą Wysp Bahama, jego a macierzystym portem będzie Nassau. Będzie obsługiwał linię żeglugową Korea Płd. – Japonia – Zachodnie Wybrzeże USA.

Rok 2005. W nowy rok Stocznia Gdynia S.A. weszła ze stratą z poprzednich lat w wysokości 816,2 mln zł. Natomiast kwota pomocy publicznej udzielonej od 2003 roku sięgnęła 1 miliard, 174 miliony 700 tysięcy zł. Składały się na to:

- dotacje bezpośrednie ze Skarbu Państwa i Agencji Rozwoju Przemysłu (ARP)
- umorzenie (np. długu wobec PZU lub miasto Gdynia);

Mimo to strata w 2005 r. wynosiła 158,2 mln zł (pomimo dopłaty do 5 budowanych statków w wysokości łącznej 38,8 mln zł. Rozpoczęły się kłopoty z terminowym wypłacaniem pensji

pracownikom Stoczni. Problem narastał tak bardzo, iż gdy na koncie Stoczni pojawiały się wpłaty za sprzedaż statków, środki te natychmiast zajmowali wierzyciele. Służby finansowe Stoczni musiały odpowiednio zareagować i wypracowały formułę „rozproszonych kont”. Środki z wpłat armatorów pojawiały się na koncie bankowym Stoczni, by po około 15 minutach rozproszyć się po innych kontaktach nie znanych wierzycielom...



Samochodowiec na 2.100 samochodów osobowych klasy Mercedes Benz, nr bud. 8245 w pełnej krasie. Gen. Proj. Mgr inż. Wojciech Żychski.

Rok 2006. Od marca 2004 r. nastąpił ponad dwukrotny wzrost cen stali na rynkach światowych – cena blachy okrętowej z ok. 300 dolarów USA za tonę w marcu 2004 do ponad 750 dolarów USA za tonę w marcu 2005r. W przypadku Stoczni Gdynia S.A. koszty blach okrętowych i profili stalowych stanowiły średnio 41 % całkowitych kosztów materiałowych i 24 % kosztów ogółem statków zdanych przez Stocznię do marca 2006 r. i do kontraktów Stoczni zaczęła wprowadzać klauzule zabezpieczające dotyczące wzrostu cen stali.

W przypadku kontraktów dotyczących statków zdawanych w okresie 2000 – 2006, a zawieranych we wcześniejszych okresach, jedynie w przypadku 6 z 54 kontraktów udało się Stoczni wynegocjować wprowadzenie takich klauzul. Z drugiej zaś strony sytuacja na rynku nie wskazywała w tamtych latach na konieczność zawarcia takich klauzul.

Do 3 budowanych w 2006 r. statków Stoczni uzyskała dopłatę 24,3 mln złotych.

28 czerwiec 2006. W sali Ośrodka Informacji Stoczni Gdynia S.A. odbyło się spotkanie z parlamentarzystami pomorskimi. (pod hasłem – Parlamentarzyści pomorscy ponad podziałami w Stoczni Gdynia S.A.) W spotkaniu uczestniczyło kilkunastu parlamentarzystów reprezentujących różne opcje polityczne. Obecni byli m.in. M. Płażyński (wicemarszałek Senatu), T. Cymański, D. Arciszewska, A. Szymański, Z. Kozak (PiS), J. Budnik, J. Wałęsa, A. Zielińska-Głębocka, przedstawiciel T. Aziewiczza (PO), M. Ostrowska i J. Senyszyn (SLD) oraz L. Woszczerowicz (Samoobrona).

Celem spotkania było zapoznanie parlamentarzystów z regionu z aktualną sytuacją i znaczeniem stoczni dla Pomorza i całego przemysłu okrętowego, przedstawienie programu restrukturyzacji oraz sformułowanie oczekiwań stoczniowców wobec władz państwowych (realizacja deklaracji rządu o wspomaganie w ratowaniu stoczni, podjęcie rozwiązań w zakresie oddłużenia przedsiębiorstw stoczniowych zależnych od Skarbu Państwa). Członek Zarządu Arkadiusz Aszyk przedstawił przygotowany do wdrażania program restrukturyzacji Stoczni Gdynia S.A.

Stoczni Gdynia, jak i cały polski przemysł okrętowy, osiągnęła w ubiegłym roku znacznie lepsze wyniki niż w latach poprzednich – powiedział prezes Zarządu Kazimierz Smoliński. – Stocznie mają co robić i budują statki z powodzeniem. W 2005r. Grupa Stoczni Gdynia przekazała ar-

matorom 10 statków o wartości według cen sprzedaży ok. 430 mln USD. Plan Grupy w 2006r. zakłada zbudowanie i przekazanie armatorom 13 statków o wartości według cen sprzedaży ok. 640 mln USD – (10 statków ze Stoczni Gdynia, 3 – ze Stoczni Gdańskiej – Grupa Stoczni Gdynia S.A.). Zmagamy się jednak z bolesnymi skutkami zadłużenia, które powstało w ostatnich latach.

Rozmowa była szczerą i konkretną. Intencja jasna – prośba do pomorskich parlamentarzystów o aktywne działanie wspomagające. Stocznia bezzwłocznie potrzebuje pomocy ze strony rządu, przede wszystkim Ministerstwa Skarbu Państwa jako większościowego właściciela Stoczni. Konieczne są decyzje o charakterze strategicznym (otwarcie możliwości doinwestowania, oddłużenia i prywatyzacji stoczni). Zadeklarowana pomoc finansowa w niewielkim stopniu jest zrealizowana. Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. ociąga się z decyzjami w sprawie obiecanej pożyczki (60 mln zł), która jest niezbędna do realizacji bieżących płatności stoczni.

Zarząd, załoga Stoczni i organizacje związkowe oczekują od parlamentarzystów zdecydowanych działań, aby doprowadzić do szybkich i konkretnych decyzji zmierzających do pomocy stoczni i poprawy sytuacji.

- To co zależy od nas – restrukturyzacja stoczni, poprawa organizacji, niezbędne odchudzenie administracji, lepsza, oszczędniejsza gospodarka materiałowa – będzie konsekwentnie realizowane – zapewnił prezes Zarządu Stoczni Kazimierz Smoliński. – Rozpoczynamy wdrażanie programu restrukturyzacji, który został zaprezentowany przedstawicielom Komisji Europejskiej i spotkał się z przychylną opinią. Realny staje się także plan usamodzielnienia się Stoczni Gdańskiej. Trwają negocjacje w tej sprawie.
- Działania Zarządu Stoczni (restrukturyzacja, realizowana sprzedaż Stoczni Gdańskiej oraz pozyskanie inwestorów dla Stoczni Gdynia) powinny być wsparte decyzjami władz, według jasnej i spójnej strategii państwa wobec sektora przemysłu okrętowego – powiedział wice-marszałek Senatu Maciej Płażyński.

W dyskusji podkreślano, że w przypadku upadłości Stoczni Gdynia S.A. istnieje groźba zwiększenia bezrobocia w Polsce o blisko 100 tys. pracowników. Sytuacja ekonomiczno-finansowa stoczni ma niebagatelny wpływ na nastroje społeczne wśród pracowników. Brak wspomagania ze strony głównego właściciela stoczni oraz instytucji powołanych do pomocy może spowodować upadłość całego sektora okrętowego. Konsekwencje ekonomiczne takiej sytuacji szacowane są w całej branży oraz przedsiębiorstwach kooperacyjnych na ponad 3,3 mld zł.

Interpelacja poselska w sprawie stoczni

Po spotkaniu w Stoczni 15 parlamentarzystów pomorskich podpisało się pod interpelacją do premiera w sprawie wyjaśnienia działań i strategii rządu wobec Stoczni, przygotowaną przez posłów: Zbigniewa Kozaka (PiS) oraz Jarosława Wałęsę (PO). Posłowie domagają się interwencji finansowej Skarbu Państwa, który posiada większość akcji gdyńskiej spółki. Ich zdaniem, bez pomocy państwa, Stoczni Gdynia grozi upadłość.

- Parlamentarzyści są zaniepokojeni brakiem konkretnych decyzji, które pomogłyby Stoczni Gdynia wyjść z kryzysu – powiedział poseł Z. Kozak.

Parlamentarzyści zwracają uwagę, że opieszałość w podjęciu konkretnych działań będzie skutkowałą ogromnymi stratami ekonomicznymi, społecznymi i na trwałe może wyeliminować Polskę z rynku produkcji okrętowej. Poseł PiS, Jacek Kurski stwierdził, że sprawa oddzielenia Stoczni Gdańskiej od Gdyni wkrótce będzie pomyślnie załatwiona – zgodnie z zapowiedziami PiS oraz prezydenta Lecha Kaczyńskiego

29 czerwiec 2006. Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy podjęło od dawna oczekiwaną decyzję o podwyższeniu kapitału Stoczni Gdynia S.A. – o wartość od 40 mln zł do 500 mln zł. O taką wartość może zostać podwyższony kapitał zakładowy spółki. Decydujący głos w tej sprawie miał reprezentant Skarbu Państwa.

Ponadto WZA podjęło uchwały o:

- zatwierdzeniu sprawozdania finansowego spółki za 2005r.
- zatwierdzeniu sprawozdania Zarządu z działalności spółki w 2005r.

Dwie firmy zagraniczne wyraziły zainteresowanie zakupem nowych akcji Stoczni Gdynia S.A. (Ray Car Carriers Limited oraz ZPD STEEL spółka z o.o. z grupy Donbas).

W lipcu zostanie przeprowadzone badanie własne Stoczni, w sierpniu należy spodziewać się potwierdzenia ofert, a w kolejnych miesiącach – ostatecznych negocjacji i przeprowadzenia procedury objęcia akcji.

28 lipiec 2006. Zarząd Stoczni Gdynia prowadził negocjacje z oferentami (konsorcjum ENERGA, ARP, Holding Stocznia Gdańska), aby urealnić warunki sprzedaży majątku.

Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. – jeden z podmiotów zainteresowanych przejęciem Stoczni Gdańskiej – aktywniej włączyła się w realizację projektu oddzielenia Stoczni Gdańskiej od Stoczni Gdynia.

W wyniku porozumienia 27 lipca 2006r. Agencja Rozwoju Przemysłu przejęła ok. 32% akcji Stoczni Gdańskiej. Pozostałe – ponad 68 proc. akcji – ma być sprzedana w kolejnych etapach realizacji porozumienia. ARP zamierza także zakupić za gotówkę mniejszościowe pakiety udziałów w 3 spółkach zależnych od Stoczni Gdynia S.A.'

2 sierpień 2006. Stoczni Gdynia odbył się uroczysty chrzest Ro-Ro samochodowca zbudowanego dla armatora Ray Car Carriers Limited z Wyspy Man. Matką chrzestną „TALIA” została Angelika Skaug – żona współwłaściciela norweskiej Grupy Wilh. Wilhelmsen Ingara Skauga – czołowego na światowym rynku operatora specjalizującego się w przewozie samochodów.

„TALIA” to czternasty statek z serii 8168 (na 19 zakontraktowanych). Jego nośność wynosi 21.300 DWT – ładowność 6.600 samochodów osobowych. Statek został wycarterowany przez szwedzko-norweską firmę żeglugową „Wallenius Wilhelmsen” posiadającą ponad 150 Ro-Ro samochodowców (przewożą rocznie 4,6 mln aut). Od razu po chrzcie statek wpłynął w rejs. Będzie obsługiwał linię żeglugową Europa – Stany Zjednoczone pod banderą Wysp Bahama. Macierzystym portem jest Nassau.

„TALIA” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Rozmiary statku odpowiadają 10-piętrowemu i 10-klatkowemu blokowi mieszkalnemu. Łączna powierzchnia pokładów wynosi prawie 5,5 ha. Masa stali użytej do budowy kadłuba i wyposażenia statku to ponad 16 tys. ton. Natomiast łączna ilość farb zużytych do jego konserwacji wyniosła ponad 290 tys. litrów.

Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 m (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Osiągać będzie prędkość 20,2 węzła. Silnik główny firmy CE-GIELSKI / MAN B&W typu 7 S 60 MC-C ma moc 15.820 kW. Statek jest wyposażony w najnowocześniejszy system radiowo-nawigacyjny obejmujący m.in. automatyczny rejestrator danych z podróży, tzw. czarną skrzynkę oraz układy automatycznego sterowania wszystkimi funkcjami technicznymi i eksploatacyjnymi. Spełnia najnowsze wymagania Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu. Warto podkreślić, że to właśnie za Ro-Ro samochodowiec z serii 8168 Stocznia Gdynia zdobyła nagrodę „Złotej Kotwicy” na XII Międzynarodowych Targach Morskich „BALTEXPO 2004”.

Statek został zaprojektowany w stoczniowym biurze projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmarzkiego. Głównym inżynierem budowy statku jest Wacław Frączek, kierownikiem biura budowy – Władysław Szczepkowski, a głównym technologiemi – Grzegorz Werra. Jakość wykonania nadzorował Grzegorz Bury.

Budowa statku odbywała się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas (DNV). Jednostka finansowana była przez armatora, z gwarancjami Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych S.A.

„TALIA” jest piątym statkiem przekazanym w 2006 r. przez Stocznnię Gdynia S.A., a szóstym – przez Grupę Stoczni Gdynia. Obecnie Stocznia Gdynia S.A. buduje 6 statków: 2 kontenerowce o pojemności 2700-4500 TEU oraz 4 Ro-Ro samochodowce.



Kontenerowiec nr bud. 8276/1 (4546 TEU) „CHARLOTTE WULFF/MAERSK DIADEMA” Projekt: Generalny projektant mgr inż. Wojciech Żychski

29 sierpień 2006. W siedzibie spółki, w Gdyni przy ulicy Czechosłowackiej 3, odbyło się Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Stoczni Gdynia S.A.

WZA podjęło uchwały w sprawach zatwierdzenia: skonsolidowanego sprawozdania finansowego grupy kapitałowej Spółki za 2005r., sprawozdania Zarządu z działalności grupy kapitałowej Spółki w 2005r. oraz sprawozdania Rady Nadzorczej z oceny sprawozdań Zarządu w w/w sprawach.

Na wniosek przedstawiciela Ministra Skarbu Państwa dokonano zmian w składzie Rady Nadzorczej. Odwołano z Rady Nadzorczej Stoczni Gdynia S.A.: Jerzego Bielińskiego, Tomasza Dawida oraz Urszulę Mikołajczyk. Nowymi członkami 11-sobowej Rady Nadzorczej, której przewodniczy Maciej Libiszewski są: Piotr Słupski, Michał Garapich oraz Barbara Łasak-Jarszak.

W porządku obrad zaplanowano także podjęcie uchwały w sprawie określenia warunków i zasad złożenia przez Zarząd oferty objęcia nowo emitowanych akcji. Jednakże ten punkt porządku oraz punkty: przedstawienie przez Zarząd propozycji dotyczącej określenia warunków i zasad złożenia ofert na zakup nowych akcji oraz przedstawienie opinii Rady Nadzorczej w tej sprawie zostały – decyzją akcjonariuszy (na wniosek przedstawiciela Ministra Skarbu Państwa) – zdjęte z porządku obrad decyzją akcjonariuszy (na wniosek przedstawiciela Ministra Skarbu Państwa).

Przedstawiciel Ministra Skarbu Państwa złożył wniosek, aby te punkty porządku obrad były podjęte i przegłosowane na kolejnym Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy Stoczni Gdynia S.A.

Sierpień 2006. Agencja Rozwoju Przemysłu – właściciel udziałów Grupy Stoczni Gdynia S.A. – dokonała wydzielenia Stoczni Gdańskiej, Pod koniec 2007 r. większościowy pakiet akcji Stoczni Gdańskiej nabyła ukraińska grupa ISD Polska i przywróciła zakładowi nazwę Stoczni Gdańska S.A.

1 wrzesień 2006. W Stoczni Gdynia S.A. odbyła się uroczystość zmiany bandery na statku o nazwie „HERMANN WULFF”, zbudowanym na zamówienie niemieckiego armatora John-Peter Wulff Schiffahrtsgesellschaft mbH&Co. KG. Statek został przekazany armatorowi.

Będzie pływał pod banderą liberyjską, jego macierzystym portem będzie Monrovia. Jest to kontenerowiec o nośności 39.100 DWT do przewozu 2700 kontenerów, jest jedenastą jednostką z serii 8184 (na dziesięć jeszcze zakontraktowanych).

HERMANN WULFF „HERMANN WULFF” – kontenerowiec komorowy posiada zdolność przewozową 2.700 TEU (ekwiwalentnych kontenerów 20-stopowych). W pięciu ładowniach statek może przewozić 1.200 kontenerów 20-stopowych, a na pokładzie 1.500 kontenerów ułożonych w sześciu warstwach (w tym 300 kontenerów chłodzonych).

Budowa statku była finansowana z kredytu udzielonego przez NORD/LB Bank Polska Norddeutsche Landesbank SA, poręczonego przez rząd polski. Statek zbudowano pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego GERMANISCHER LLOYD.

Seria statków 8184 została zaprojektowana w Biurze Projektowym Stoczni Gdynia S.A. pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego. Głównym inżynierem budowy statku jest Maciej Lisowski, a kierownikiem biura budowy Zbigniew Kowalewski.

Głównym technologiem budowy statku jest Henryk Pietrzak, natomiast jakość wykonania nadzoruje inspektor Biura Jakości Sławomir Kreft.

Parametry techniczne statku

długość całkowita	196 m
szerokość	32 m
zanurzenie	10 m
silnik główny	Cegielski MAN B&W 7S70MC-C, moc 21 735 kW, 91 obr./min.
prędkość	21,5 węzła

Obecnie Stoczni Gdynia S.A. buduje pięć statków: jeden kontenerowiec o pojemności 4500 TEU oraz cztery Ro – Ro samochodowce. Ogółem w 2006 r. Stoczni Gdynia zamierza przekazać armatorom 13 statków o łącznej wartości ok. 640 mln USD. Dziesięć z nich zostanie zbudowanych w Stoczni Gdynia S.A. (sześć zostało już przekazanych), a trzy w Stoczni Gdańsk S.A. (dawnej Stoczni Gdańska – Grupa Stoczni Gdynia S.A.) (dwa statki zostały już przekazane).

Obecnie Stoczni Gdynia S.A. posiada uprawomocnione kontrakty na zbudowanie w latach 2006 – 2008 32 statków o wartości sprzedaży ok. 1,5 mld USD i 20 mln EUR.

28 wrzesień 2006. W Stoczni Gdynia S.A. z suchego doku SD II zwodowany został duży kontenerowiec komorowy, drugi z serii 8276 (na dwa zakontraktowane) o zdolności przewozowej 4546 TEU (ekwiwalentnych kontenerów 20-stopowych) i nośności 58.000 DWT. Jednostka budowana jest dla armatora niemieckiego MS „Viktoria Wulff” John-Peter Wulff Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG. z Kollmar.

Na podkreślenie zasługuje fakt, iż jest to największy kontenerowiec budowany obecnie w polskich stoczniach. Inne polskie stocznie nie budują tak dużych jednostek tego typu. Statek ma długość ponad 291 m i szerokość ponad 32 m, co umożliwi pływanie przez Kanał Panamski. Silnik główny wolnoobrotowy 7-cylindrowy typu Man B&W 7 K 98 MC o mocy 40 040

kW wyprodukowany w Korei Południowej pozwalać będzie na osiągnięcie prędkości eksploatacyjnej 24 węzłów. W ośmiu ładowniach kontenerowiec będzie mógł przewozić 2019 kontenerów 20-stopowych. Na pokładzie będzie przewoził 2527 kontenerów (ułożonych w siedmiu warstwach), w tym 700 kontenerów (40 stopowych) chłodzonych z tego 300 w ładowniach. Kontenerowiec o nazwie „VIKTORIA WULFF” zwodowany został w zaawansowanym stopniu gotowości technicznej wynoszącym ok. 70%. Jego budowa finansowana jest przez Bank Handlowy w Warszawie S.A.

Statek został zaprojektowany w Stoczniovym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego. Statek „VIKTORIA WULFF” budowany jest pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego GERMANISCHER LLOYD.

Obecnie Stocznia Gdynia S.A. buduje sześć statków: jeden kontenerowiec o pojemności 4546 TEU oraz pięć Ro – Ro samochodowców. Ogółem w 2006 r. Stocznia Gdynia zamierza przekazać armatorom 13 statków o łącznej wartości ok. 640 mln USD (10 – w Stocznia Gdynia S.A., 3 – w Stocznia Gdańsk S.A.). Sześć jednostek zbudowanych w Stocznia Gdynia S.A. i dwie zbudowane w Stocznia Gdańsk S.A. zostało już przekazanych armatorom.

W przyszłym tygodniu w Stocznia Gdynia S.A. będzie przekazany armatorowi kolejny samochodowiec.

Stocznia Gdynia S.A. posiada uprawomocnione kontrakty na zbudowanie w latach 2006 – 2008 32 statków o wartości wg. cen sprzedaży ok. 1,5 mld USD i 20 mln EUR.

4 październik 2006. W Stocznia Gdynia S.A. odbyła się uroczystość przekazania Ro-Ro samochodowca o nazwie „DANUBE HIGHWAY”.

W tym samym dniu zostały podpisane dokumenty handlowe i przekazanie statku armatorowi. Statek będzie czarterowany przez znanego armatora z Japonii „K-Line” (Kawasaki Kisen Kaisha, LTD).

Statek „DANUBE HIGHWAY” będzie przewoził samochody w obszarze Morza Japońskiego. Będzie pływał pod banderą Wysp Bahama.

Jest to trzecia jednostka z serii 8245 (na sześć zakontraktowanych) o nośności 7 750 DWT przystosowana do przewozu 2130 umownych samochodów osobowych japońskiego typu RT-43 (odpowiednik samochodu Nissan Bluebird). Statek zbudowany został na zamówienie firmy żeglownej „RAY CAR CARRIERS LIMITED” z Wyspy Man.

Samochodowiec z tej serii jest wielkogabarytowym, wielopokładowym (8 pokładów wewnętrznych) Ro-Ro samochodowcem, do którego załadunek i wyładunek odbywa się za pośrednictwem dwóch ramp rufowych o nośności 70 ton każda. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości ponad 25 metrów (licząc od dna statku). Znajdują się w niej również pomieszczenia mieszkalne dla 25 osób, w tym dla 23 oficerów i załogi.

Długość statku wynosi 148 m, szerokość 25 m, zanurzenie 7,90 m, a nośność (przy maksymalnym zanurzeniu) 7750 DWT. Statek osiągać będzie prędkość prawie 19 węzłów. Wyposażony jest w silnik główny firmy CEGIELSKI / MAN B&W typu 7 S 46 MC-C o mocy 9170 kW. Jednostka dysponuje najnowocześniejszym systemem radiowo-nawigacyjnym obejmującym m.in. automatyczny rejestrator danych z podróży tzw. „czarną skrzynkę”. Wszystkimi funkcjami technicznymi i eksploatacyjnymi statku można sterować automatycznie.

Samochodowiec spełnia najnowsze wymagania Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu.

Budowa tego statku odbywała się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV). Statek spełnia także surowe wymogi towarzystwa klasyfikacyjnego DNV dotyczące klasy lodowej. Ma jedną z najwyższych klas lodowych (powyżej są tyl-

ko lodołamacze). Oznacza to, że kadłub i układ napędowy zostały tak zaprojektowane, aby sprostać warunkom zimowym w Zatoce Fińskiej.

Seria tych statków finansowana jest z kredytów udzielonych przez PKO Bank Polski S.A. z gwarancjami Skarbu Państwa. Statek został zaprojektowany w Stoczniowym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Krzysztofa Czerskiego i głównego konstruktora Janusza Postka.

Głównym inżynierem budowy statku jest Przemysław Kaszubowski, a kierownikiem biura budowy Jacek Partyka. Głównym technologiem budowy statku jest Jerzy Czarnecki. Jakość wykonania nadzoruje inspektor biura jakości Andrzej Borowski.



„DANUBE HIGHWAY” jest siódmym statkiem przekazanym w tym roku przez Stocznnię Gdynia S.A. Obecnie Stocznia Gdynia S.A. buduje pięć statków: jeden kontenerowiec o pojemności 4500 TEU oraz cztery Ro-Ro samochodowce.

Stocznia Gdynia S.A. ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2006 – 2008) 31 statków o wartości sprzedaży około 1,5 mld USD i 20 mln EUR.

5 października 2006. W stoczni odbyło się posiedzenie Komisji Gospodarki Sejmu RP, które dotyczyło problemów Stoczni Gdynia S.A., i całego polskiego przemysłu okrętowego.



W posiedzeniu komisji uczestniczyło dwóch wiceministrów: Gospodarki – Paweł Poncyliusz, Skarbu Państwa – Michał Krupiński, a także prezes Agencji Rozwoju Przemysłu – Paweł Brzezicki. Obecny był Zarząd Stoczni, który pełnił rolę gospodarza tego spotkania oraz prezesi innych stoczni i przedstawiciele związków zawodowych, a także parlamentarzyści województwa pomorskiego.

Na początku głos zabrali wiceministrowie: reprezentujący resort gospodarki Paweł Poncyliusz, który zapoznał zebranych z informacją dotyczącą działań podejmowanych przez Ministerstwo Gospodarki w ramach realizacji „Strategii dla sektora stoczniowego na lata 2006 – 2010”. Ten sam temat – z punktu widzenia resortu Skarbu Państwa – przedstawił wiceminister Michał Krupiński.

Aktualną, niezwykle trudną sytuację finansową Stoczni Gdynia S.A., z podaniem jej głównych przyczyn, zaprezentował posłom Prezes Zarządu Stoczni Gdynia S.A. Pan Kazimierz Smoliński, a Członek Zarządu Pan Arkadiusz Aszyk zaprezentował posłom Plan Restrukturyzacji Stoczni.

Mocno, na tle innych, zabrzmiały wystąpienia stoczniowych liderów związkowych. Przedstawili bez ogródek w jakiej to sytuacji znalazła się nasza stocznia i jakie konsekwencje ponosimy za brak szybkich decyzji ze strony poszczególnych ministerstw i agend rządowych. Posłowie z komisji gospodarki jak i ministrowie zwiedzili również stocznnię i zapoznali się bezpośrednio z tokiem produkcji Stoczni jak i z ośrodkiem montażu Kadłubów wraz z dokami.



Oto obraz, jaki zobaczyli goście Stoczni z ministerstw i posłowie na Sejm RP.

3 listopad 2006. W Stoczni Gdynia S.A. z suchego doku SD I spłynął na wodę kolejny Ro – Ro samochodowiec. Jest to piętnasta jednostka z serii 8168 (na jednaście jeszcze zakontraktowanych). Statek o nazwie „MORNING COUNTESS” ma nośność 21 300 DWT i jest przystosowany do przewozu 6600 standardowych samochodów japońskich. Budowany jest na zamówienie firmy żeglugowej „RAY CAR CARRIERS LIMITED” z Wyspy Man.

Samochodowiec został zwodowany w wysokim stopniu gotowości technicznej wynoszącej około 80%. Było to siódme wodowanie w bieżącym roku.

„MORNING COUNTESS” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Osiągać będzie prędkość 20,2 węzła. Silnik główny firmy CEGIELSKI / MAN B&W typu 7 S 60 MC-C ma moc 15 820 kW przy 105 obr./min. Statek będzie dysponować najnowocześniejszym systemem nawigacyjnym oraz z automatycznym sterowaniem wszystkich funkcji technicznych i eksploatacyjnych. Jednostka spełniać będzie wymogi najnowszych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO.

Budowa tego statku odbywa się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV). Statek finansowany jest przez armatora z gwarancjami KUKA S.A.

Statek został zaprojektowany w Stoczniovym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego.

Głównym inżynierem budowy statku jest Wacław Frączek, a kierownikiem biura budowy Władysław Szczepkowski. Głównym technologiem budowy statku jest Bolesław Tarnacki. Jakość wykonania nadzoruje inspektor biura jakości Grzegorz Bury. Aktualnie Stocznia Gdynia S.A.

buduje pięć statków: jeden kontenerowiec o pojemności 4500 TEU oraz cztery Ro – Ro samochodowce.

Stocznia Gdynia S.A. ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2006 – 2008) 31 statków o wartości sprzedaży około 1,5 mld USD i 20 mln EUR.

19 grudzień 2006. Odybła się uroczystość chrztu i przekazania armatorowi Rami Ungarowi Ro-Ro samochodowca.

Statek otrzymał nazwę „TAIPAN”. Matką chrzestną jest pani Helene Anker – żona dyrektora norweskiej firmy R.S. Platou Shipbrokers A.S. Ceremonię chrztu celebrowali: David Lau – syn Naczelnego Rabina Izraela oraz ks. Edward Pracz – Europejski Koordynator Duszpasterstwa Ludzi Morza

„TAIPAN” to piętnasty statek z serii 8168 o nośności 21 300 DWT. Został zbudowany na zamówienie armatora Ray Car Carriers Limited z Wyspy Man. Statek został wyczarterowany przez szwedzko-norweską firmę żeglugową Wallenius Wilhelmsen. Jest zdolny do przewozu 6600 samochodów osobowych. Pływa pod banderą Wysp Bahama. Macierzystym portem jest Nassau.

– Chciałbym podziękować za zaufanie, jakim Armator obdarzył naszą stocznnię – powiedział Prezes K. Smoliński. – Pana Ramiego Ungara chcę zapewnić o naszym dążeniu, aby każda kolejna jednostka z tej serii była równie udana, zbudowana w terminie i była jeszcze piękniejsza. Jest to 11 statek przekazany w tym roku przez Grupę Stocznia Gdynia S.A. To najdobitniejszy dowód, że nasza Stocznia – mimo przejściowych problemów – przy dobrej współpracy z armatorem, instytucjami finansowymi i kooperantami – dobrze radzi sobie z realizacją kontraktów i jest w stanie spełniać oczekiwania kontrahentów.

„TAIPAN” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Rozmiary statku odpowiadają 10-piętrowemu i 10-klatkowemu blokowi mieszkalnemu. Statek został wyposażony w najnowocześniejszy system radiowo-nawigacyjny oraz układy automatycznego sterowania wszystkimi funkcjami technicznymi i eksploatacyjnymi. Spełnia najnowsze wymagania Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu. Warto podkreślić, że to właśnie za Ro-Ro samochodowiec z serii 8168 Stocznia Gdynia S.A. otrzymała nagrodę „Złotej Kotwicy” na XII Międzynarodowych Targach Morskich BALTEXPO.

Statek został zaprojektowany w stoczniowym biurze projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmarskiego. Głównym inżynierem budowy statku był Wacław Frączek, a kierownikiem biura budowy – Władysław Szczepkowski. Głównym technologiem był Bolesław Tarnacki. Jakość wykonania nadzorował Grzegorz Bury. Jednostka finansowana była przez armatora, z gwarancjami Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych S.A.

19 grudzień 2006. Komisja Europejska w Stoczni Gdynia S.A. (bliżej prywatyzacji?)

Przedstawiciele Komisji Europejskiej Dyrekcji ds. Konkurencji na czele z naczelnikiem Karlem Soukupem złożyli 19 grudnia 2006r. wizytę w Stoczni Gdynia S.A. Jest to kolejny etap prac nad procesem prywatyzacji.

Celem roboczej wizyty było poczynienie technicznych ustaleń związanych z notyfikowanym Komisji Europejskiej Planem Restrukturyzacji Stoczni. Głównym tematem rozmów było ustalenie tzw. środków kompensacyjnych związanych z pomocą publiczną udzieloną Stoczni Gdynia. Ma to na celu określenie rodzaju i wysokości środków kompensacyjnych, mających ograniczyć moce produkcyjne stoczni. Jest to standardowa procedura stosowana przez Komisję Europejską w przypadku udzielania pomocy publicznej przedsiębiorstwu. Ponadto obszarem zainteresowania Komisji Europejskiej były:

- czy zawarte w Planie Restrukturyzacji założenia przywrócą Stoczni trwałą rentowność,

- czy wartość planowanych inwestycji jest wystarczająca, aby stocznia osiągnęła poziom technologiczny dorównujący poziomowi stoczni zachodnioeuropejskich,
- czy wielkość wkładu własnego planowanego w programie stoczni jest wystarczająca aby zatwierdzić pomoc publiczną.

Nie zmienia to faktu, że aby doprowadzić do prywatyzacji, Ministerstwo Skarbu musi najpierw oddłużyć stocznnię ze „starych” długów publiczno-prawnych.

Na konferencji prasowej Prezes Zarządu Stoczni Kazimierz Smoliński stwierdził, że jest optymistą w sprawie pozytywnej opinii Komisji Europejskiej na temat pomocy publicznej udzielonej spółce. Zarząd Stoczni konsekwentnie wdraża Plan Restrukturyzacji i przygotowuje spółkę do prywatyzacji, która powinna nastąpić w I połowie 2007 r. Konieczne są, jednakże decyzje Ministra Skarbu Państwa w sprawie dokapitalizowania oraz ustaleń z inwestorem strategicznym kwestii oddłużenia 8 marca 2008 w Stoczni Gdynia S.A. z suchego doku SD II spłynął na wodę kolejny Ro – Ro samochodowiec. Jest to dwudziesta jednostka z serii 8168 (na sześć jeszcze zakontraktowanych). Statek o nazwie „GARNET LEADER” ma nośność 21 300 DWT i jest przystosowany do przewozu 6600 standardowych samochodów japońskich. Budowany jest na zamówienie firmy żeglugowej „RAY CAR CARRIERS LIMITED” z Wyspy Man.

Samochodowiec został zwodowany w wysokim stopniu gotowości technicznej wynoszącej ponad 85%. Było to pierwsze wodowanie w bieżącym roku.

Na szczególną uwagę zasługuje fakt, iż po raz pierwszy na tym statku zamontowany został w pełni sterowany elektronicznie silnik dwusuwowy wolnoobrotowy MAN Diesel typu 7S60ME-C7 wyprodukowany w zakładach H. Cegielski z Poznania. W silniku sterowanym elektronicznie wszystkie procesy tzn. od przygotowania do rozruchu, rozruch, praca w pełnym obciążeniu, a także w stanach awaryjnych będą kontrolowane i sterowane elektronicznie.

Kolejne Ro-Ro samochodowce z tej serii budowane w Stoczni Gdynia S.A. będą wyposażane w te nowoczesne silniki „GARNET LEADER” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Osiągać będzie prędkość ponad 20 węzłów. Statek będzie dysponować najnowocześniejszym systemem nawigacyjnym oraz z automatycznym sterowaniem wszystkich funkcji technicznych i eksploatacyjnych. Jednostka spełniać będzie wymogi najnowszych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO.

Budowa tego statku odbywa się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV). Statek finansowany jest przez armatora z gwarancjami KUKI S.A.

Statek został zaprojektowany w Stoczniovym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta **Cezarego Kaczmarekiego**.



Kierownikiem projektu jest Przemysław Kaszubowski, a kierownikiem biura budowy Jacek Partyka. Głównym technologiem budowy statku jest Piotr Rutkowski. Jakość wykonania nadzoruje inspektor biura jakości Grzegorz Bury.

Aktualnie Stocznia Gdynia S.A. buduje pięć statków: dwa kontenerowce o pojemności 2700 TEU oraz trzy Ro – Ro samochodowce. Stocznia Gdynia S.A. ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2008 – 2009) 17 statków o wartości sprzedaży około 900 mln USD i 20 mln EUR.



6 styczeń 2007. Stoczni Gdynia S.A. z suchego doku SD II spłynął na wodę Ro – Ro samochodowiec o nazwie „SEINE HIGHWAY”. Jest to czwarta jednostka z serii 8245 (na sześć zakontraktowane) o nośności 7 800 DWT przystosowana do przewozu 2130 umownych samochodów osobowych japońskiego typu RT-43 (odpowiednik samochodu Nissan-Bluebird, powszechnie używany w Japonii jako teoretyczna jednostka zdolności przewozowej samochodowców.). Statek budowany jest na zamówienie firmy żeglujowej „RAY CAR CARRIERS LIMITED” z Wyspy Man.

Jednostka została zwodowana w wysokim stopniu gotowości technicznej wynoszącej 80%. Było to pierwsze wodowanie w Stoczni Gdynia S.A. w tym roku.

Samochodowiec z tej serii jest wielkogabarytowym, wielopokładowym (8 pokładów wewnętrznych) Ro-Ro samochodowcem, do którego załadunek i wyładunek odbywa się za pośrednictwem dwóch ramp rufowych, obie o szerokości 6 m i nośności 70 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości ponad 25 metrów (licząc od dna

statku). Znajdują się w niej również pomieszczenia mieszkalne dla 29 osób, w tym 23 oficerów i załogi.

Jego długość wynosi 148 m, szerokość 25 m, zanurzenie 7,90 m, a nośność przy maksymalnym zanurzeniu wynosi 7750 DWT. Osiągać będzie prędkość 19 węzłów. Wyposażony jest w silnik główny firmy CEGIELSKI / MAN B&W typu 7 S 46 MC-C o mocy 9170 kW i obrotach 129 obr./min.

Posiadać będzie najnowocześniejszy system radiowo-nawigacyjny obejmujący m.in. automatyczny rejestrator danych z podróży tzw. „czarną skrzynkę” oraz automatyczne sterowanie wszystkich funkcji technicznych i eksploatacyjnych statku.

Samochodowiec spełniać będzie najnowsze wymagania Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu.



„SEINE HIGHWAY” czyli 8145/4 przekazany do eksploatacji. Statek z klasą lodową! Widok na rufę; widoczne dwa wjazdy do wewnętrznych przestrzeni ładunkowych (dwie rampy rufowe)

Budowa tego statku odbywa się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV). Statek spełniać będzie także surowe wymagania towarzystwa klasyfikacyjnego DNV dotyczące klasy lodowej. Statek posiadać będzie jedną z najwyższych klas lodowych (powyżej są tylko lodolamacze). Oznacza to, że kadłub i układ napędowy zostały tak zaprojektowane, aby sprostać warunkom zimowym w Zatoce Fińskiej.

Budowa statku finansowana jest z kredytów udzielonych przez PKO Bank Polski S.A. z gwarancjami Skarbu Państwa.

Statek został zaprojektowany w Stoczniovym Biurze Projektowym pod kierownictwem głównego projektanta: Janusza Postka.



Przekazanie statku 8245/04 odbył się w zimowej atmosferze (8 luty 2007 mówi samo za siebie) ... Mimo to jest to zawsze niezwykła chwila dla stoczniowców i ich gości. Każdy chce „nacieszyć oko” częścią swojej pracy, która to „częśćka” pięknie prezentuje się w dniu przekazania statku armatorowi.

Głównym inżynierem budowy statku jest Przemysław Kaszubowski, a kierownikiem biura budowy Jacek Partyka. Głównym technologiem budowy statku jest Jerzy Czarnecki. Jakość wykonania nadzoruje inspektor biura jakości Andrzej Borowski.

Obecnie Stocznia Gdynia S.A. buduje pięć statków: jeden kontenerowce o pojemności 2700 TEU oraz cztery Ro – Ro samochodowce. Ogółem w 2007 roku Grupa Stoczni Gdynia przekaże armatorom 12 statków o łącznej wartości 560 mln USD i 5 mln EUR. Dziesięć z nich zostanie zbudowanych w Stoczni Gdynia S.A., a dwa w Stoczni Gdańskiej.

Obecnie Stocznia Gdynia S.A. posiada uprawomocnione kontrakty na zbudowanie w latach 2007 – 2008 29 statków o wartości sprzedaży około 1,5 mld USD i 20 mln EUR.

8 luty 2007 Stocznia. Gdynia S.A. odbyła się uroczystość przekazania Ro-Ro samochodowca o nazwie „SEINE HIGHWAY”. W tym samym dniu zostały podpisane dokumenty handlowe i przekazanie statku armatorowi. Statek będzie czarterowany przez znanego armatora z Japonii, „K-Line” (Kawasaki Kisen Kaisha, LTD).

Statek „SEINE HIGHWAY” będzie przewoził samochody w obszarze Morza Bałtyckiego. Pływał będzie pod banderą Wysp Bahama. Jest to czwarta jednostka z serii 8245 (na sześć zakontraktowanych) o nośności 7 750 DWT przystosowana do przewozu 2130 umownych samochodów osobowych japońskiego typu RT-43 (odpowiednik samochodu Nissan-Bluebird). Statek zbudowany został na zamówienie firmy żeglugowej „RAY CAR CARRIERS LIMITED” z Wyspy Man.

Samochodowiec z tej serii jest wielkogabarytowym, wielopokładowym (8 pokładów wewnętrznych) Ro-Ro samochodowcem, do którego załadunek i wyładunek odbywa się za pośrednictwem dwóch ramp rufowych o nośności 70 ton każda. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości ponad 25 metrów (licząc od dna statku). Znajdują się w niej również pomieszczenia mieszkalne dla 25 osób, w tym 23 członków załogi.

Długość statku wynosi 148 m, szerokość 25 m, zanurzenie 7,90 m, a nośność (przy maksymalnym zanurzeniu) 7750 DWT. Statek osiągać będzie prędkość prawie 19 węzłów. Wyposażony jest w silnik główny firmy CEGIELSKI / MAN B&W typu 7 S 46 MC-C o mocy 9170 kW. Jednostka dysponuje najnowocześniejszym systemem radiowo-nawigacyjnym, obejmującym m.in. automatyczny rejestrator danych z podróży tzw. „czarną skrzynkę”. Wszystkimi funkcjami technicznymi i eksploatacyjnymi statku można sterować automatycznie. Samochodowiec spełnia najnowsze wymagania Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu.



Budowa tego statku odbywała się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV). Statek spełnia także surowe wymogi towarzystwa klasyfikacyjnego DNV dotyczące klasy lodowej. Statek ma jedną z najwyższych klas lodowych (powyżej są tylko lodołamacze). Oznacza to, że kadłub i układ napędowy zostały tak zaprojektowane, aby sprostać warunkom zimowym w Zatoce Fińskiej.

Seria tych statków finansowana jest z kredytów udzielonych przez PKO Bank Polski S.A. z gwarancjami Skarbu Państwa. Statek został zaprojektowany w Stoczniovym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Janusza Postka.

Głównym inżynierem budowy statku jest Przemysław Kaszubowski, a kierownikiem biura budowy Jacek Partyka. Głównym technologiem budowy statku jest Jerzy Czarnecki. Jakość wykonania nadzoruje inspektor biura jakości Andrzej Borowski. „SEINE HIGHWAY „ jest pierwszym statkiem przekazany w tym roku przez Stocznnię Gdynia S.A. Obecnie Stocznia Gdynia S.A. buduje pięć statków: jeden kontenerowiec o pojemności 2700 TEU oraz cztery Ro-Ro samochodowce. Stocznia Gdynia S.A ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2007 – 2008) 27 statków o wartości sprzedaży około 1,3 mld USD i 20 mln EUR.

13 luty 2007. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Stoczni Gdynia S.A. uzupełniło skład Rady Nadzorczej

Uzupełnienie składu Rady Nadzorczej

Po ogłoszonej przerwie w dniu 9 lutego 2007r. w obradach Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy Stoczni Gdynia S.A., na wniosek przedstawiciela Skarbu Państwa,

13 lutego 2007 r. odbyła się druga część Zgromadzenia Akcjonariuszy, na której powołano dwóch nowych Członków Rady Nadzorczej. Są to:

Marian Bąk – magister prawa, prezes zarządu Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa,

Wojciech Wierzchowski – magister prawa, adwokat – prowadzi kancelarię prawną.

Wybór nowych członków Rady Nadzorczej Stoczni Gdynia S.A nastąpił w związku z rezygnacją w listopadzie 2006 roku panów: Pawła Brzezickiego i Michała Grapicha.

Obecnie Rada Nadzorcza Stoczni Gdynia S.A. liczy 11 członków.

21 luty 2007. W Stoczni Gdynia S.A. z suchego doku SD II spłynął na wodę kolejny Ro – Ro samochodowiec. Jest to szesnasta jednostka z serii 8168 (na dziesięć jeszcze zakontraktowanych). Statek o nazwie „MORNING CHARISMA” ma nośność 21 300 DWT i jest przystosowany do przewozu 6600 standardowych samochodów japońskich. Budowany jest na zamówienie firmy żeglownej „RAY CAR CARRIERS LIMITED” z Wyspy Man

Samochodowiec został zwodowany w wysokim stopniu gotowości technicznej wynoszącej około 80%. Będzie to drugie wodowanie w bieżącym roku.

„MORNING CHARISMA” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Osiągać będzie prędkość 20,2 węzła. Silnik główny firmy CEGIELSKI / MAN B&W typu 7 S 60 MC-C ma moc 15 820 kW przy 105 obr./min. Statek będzie dysponować najnowocześniejszym systemem nawigacyjnym oraz z automatycznym sterowaniem wszystkich funkcji technicznych i eksploatacyjnych. Jednostka spełniać będzie wymogi najnowszych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO.

Budowa tego statku odbywa się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV). Statek finansowany jest przez armatora z gwarancjami KUKA S.A. Statek został zaprojektowany w Stoczniowym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego.

Głównym inżynierem budowy statku jest Wacław Frączek, a kierownikiem biura budowy Władysław Szczepkowski. Głównym technologiem budowy statku jest Piotr Rutkowski. Jakość wykonania nadzoruje inspektor biura jakości Andrzej Borowski. Aktualnie Stocznia Gdynia S.A. buduje pięć statków: jeden kontenerowiec o pojemności 2700 TEU oraz cztery Ro – Ro samochodowce.

5 kwiecień 2007. Stoczni Gdynia S.A. odbyła się symboliczna uroczystość przekazania armatorowi Ro-Ro samochodowca. Statek otrzymał nazwę „TARIFA”. Jego matką chrzestną była pani Yael Ungar – żona właściciela firmy żeglugowej Ray Car Carriers Limited pana Ramiego Ungara.

Ceremonię chrztu celebrował ksiądz Edward Pracz – Europejski Koordynator Duszpasterstwa Ludzi Morza.

„TARIFA” jest szesnastym statkiem z serii 8168 (na dziesięć jeszcze zakontraktowanych). Jego nośność wynosi 21 300 DWT. Będzie przewoził 6600 samochodów osobowych. Został zbudowany na zamówienie armatora „Ray Car Carriers Limited” z Wyspy Man. Statek będzie czarterowany przez szwedzko-norweską firmę żeglugową „Wallenius Wilhelmsen” posiadającą ponad 150 Ro-Ro samochodowców i przewożąc rocznie 4,6 mln aut. Samochodowiec będzie pływał pod banderą Wysp Bahama. Macierzystym portem jest Nassau. „TARIFA” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Rozmiary statku odpowiadają 10-piętrowemu i 10-klatkowemu blokowi mieszkalnemu. Łączna powierzchnia pokładów wynosi prawie 5,5 ha. Masa stali użytej do budowy kadłuba i wyposażenia statku to ponad 16 tys. ton. Natomiast łączna ilość farb zużytych do jego konserwacji wyniosła ponad 290 tys. litrów. Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Osiągać będzie prędkość 20,2 węzła. Silnik główny firmy CEGIELSKI / MAN B&W typu 7 S 60 MC-C ma moc 15 820 kW. Statek jest wyposażony w najnowocześniejszy system radiowo-nawigacyjny obejmujący m.in. automatyczny rejestrator danych z podróży, tzw. „czarną skrzynkę” oraz układy automatycznego sterowania wszystkimi funkcjami technicznymi i eksploatacyjnymi. Spełnia najnowsze wymagania Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu. Warto podkreślić, że to właśnie za Ro-Ro samochodowiec z serii 8168 Stocznia Gdynia S.A. zdobyła nagrodę „Złotej Kotwicy” na XII Międzynarodowych Targach Morskich „BAL-TEXPO 2004”.

Statek został zaprojektowany w stoczniowym biurze projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmarek. Głównym inżynierem budowy statku był Wacław Frączek a kierownikiem biura budowy Jacek Partyka. Głównym technologiem był Piotr Rutkowski. Jakość wykonania nadzorował Andrzej

Borowski. Budowa statku odbywała się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas (DNV). Jednostka finansowana była przez armatora, z gwarancjami Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych S.A. „TARIFA” jest trzecim statkiem przekazanym w tym roku przez Stocznnię Gdynia S.A. Statek finansowany był przez armatora z gwarancjami Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych S.A. Obecnie Stocznia Gdynia S.A. buduje cztery statki: jeden kontenerowiec o pojemności 2700 TEU oraz trzy Ro-Ro samochodowce.

Stocznia Gdynia S.A ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2007 – 2008) 26 statków o wartości sprzedaży ponad 1,2 mld USD i 20 mln EUR.

14 kwiecień 2007. W Stoczni Gdynia S.A. z suchego doku SD I spłynął na wodę kolejny Ro – Ro samochodowiec. Jest to siedemnasta jednostka z serii 8168 (na dziewięć jeszcze zakontraktowanych). Statek o nazwie „GLORIOUS LEADER” ma nośność 21 300 DWT i jest przystosowany do przewozu 6600 standardowych samochodów japońskich. Budowany jest na zamówienie firmy żeglujowej „RAY CAR CARRIERS LIMITED” z Wyspy Man.

Samochodowiec został zwodowany w wysokim stopniu gotowości technicznej wynoszącej około 80%. Jest to trzecie wodowanie w bieżącym roku.

„GLORIOUS LEADER” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Osiągać będzie prędkość 20,2 węzła. Silnik główny firmy CEGIELSKI / MAN B&W typu 7 S 60 MC-C ma moc 15 820 kW przy 105 obr./min. Statek będzie dysponować najnowocześniejszym systemem nawigacyjnym oraz z automatycznym sterowaniem wszystkich funkcji technicznych i eksploatacyjnych. Jednostka spełniać będzie wymogi najnowszych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO.

Budowa tego statku odbywa się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV). Statek finansowany jest przez armatora z gwarancjami KUKA S.A.

Statek został zaprojektowany w Stoczniovym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmarskiego.

Głównym inżynierem budowy statku jest Waław Frączek, a kierownikiem biura budowy Władysław Szczepkowski. Głównym technologiem budowy statku jest Bolesław Tarnacki. Jakość wykonania nadzoruje inspektor biura jakości Grzegorz Bury.

Aktualnie Stocznia Gdynia S.A. buduje pięć statków: jeden kontenerowiec o pojemności 2700 TEU oraz cztery Ro – Ro samochodowce.

Stocznia Gdynia S.A. ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2007 – 2008) 26 statków o wartości sprzedaży około 1,2 mld USD i 20 mln EUR.

29 maj 2007. Stocznia Gdynia S.A. odbyła się uroczystość chrztu statku Ro-Ro samochodowca. Statek otrzymał nazwę „GLORIOUS LEADER”. Jego matką chrzestną była pani Elżbieta Jakubiak – Szef Gabinetu Prezydenta RP.

Ceremonię chrztu celebrowali: David Lau – syn Naczelnego Rabina Izraela oraz ksiądz Edward Prac – Europejski Koordynator Duszpasterstwa Ludzi Morza.

„GLORIOUS LEADER” jest siedemnastym statkiem z serii 8168 (na dziewięć jeszcze zakontraktowanych). Jego nośność wynosi 21 300 DWT. Będzie przewoził 6600 samochodów osobowych. Został zbudowany na zamówienie armatora „Ray Car Carriers Limited” z Wyspy Man. Statek będzie czarterowany przez największego przewoźnika samochodów na świecie, japońską firmę NYK SHIPPING Ltd. Samochodowiec będzie pływał pod banderą Wysp Bahama. Macierzystym portem jest Nassau.

„GLORIOUS LEADER” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Rozmiary statku odpowiadają 10-piętrowemu i 10-klatkowemu blokowi mieszkalnemu. Łączna powierzchnia pokładów wynosi prawie 5,5 ha. Masa stali użytej do budowy kadłuba i wyposażenia statku to ponad 16 tys. ton. Natomiast łączna ilość farb zużytych do jego konserwacji wyniosła ponad 290 tys. litrów. Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Osiągać będzie prędkość 20,2 węzła. Silnik główny firmy CEGIELSKI / MAN B&W typu 7 S 60 MC-C ma moc 15 820 kW.

Statek jest wyposażony w najnowocześniejszy system radiowo-nawigacyjny obejmujący m.in. automatyczny rejestrator danych z podróży, tzw. „czarną skrzynkę” oraz układy automatycznego sterowania wszystkimi funkcjami technicznymi i eksploatacyjnymi. Spełnia najnowsze wymagania Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu. Warto podkreślić, że to właśnie za Ro-Ro samochodowiec z serii 8168 Stoczni Gdynia S.A. zdobyła nagrodę „Złotej Kotwicy” na XII Międzynarodowych Targach Morskich „BALTEXPO 2004”.

Statek został zaprojektowany w stoczniowym biurze projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmarek. Głównym inżynierem budowy statku był Wacław Frączek a kierownikiem biura budowy Władysław Szczepkowski. Głównym technologiem był Bolesław Tarnacki. Jakość wykonania nadzorował Grzegorz Bury. Budowa statku odbywała się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas (DNV). Jednostka finansowana była przez armatora, z gwarancjami Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych S.A.

„GLORIOUS LEADER” jest czwartym statkiem przekazanym w tym roku przez Stocznnię Gdynia S.A. Statek finansowany był przez armatora z gwarancjami Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych S.A. Obecnie Stoczni Gdynia S.A. buduje pięć statków: jeden kontenerowiec o pojemności 2700 TEU oraz cztery Ro-Ro samochodowce.

Stoczni Gdynia S.A ma uprawnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2007 – 2008) 25 statków o wartości sprzedaży ponad 1,2 mld USD i 20 mln EUR.

3 czerwiec 2007. Stoczni Gdynia S.A. z suchego doku SD II spłynął na wodę Ro – Ro samochodowiec o nazwie „BALTiC ACE”. Jest to piąta jednostka z serii 8245 (na sześć zakontraktowane) o nośności 7 800 DWT przystosowana do przewozu 2130 umownych samochodów osobowych japońskiego typu RT-43 (odpowiednik samochodu Nissan-Bluebird, powszechnie używany w Japonii jako teoretyczna jednostka zdolności przewozowej samochodowców.). Statek budowany jest na zamówienie firmy żeglugowej „RAY CAR CARRIERS LIMITED” z Wyspy Man.

Jednostka została zwodowana w wysokim stopniu gotowości technicznej wynoszącej 80%. Jest to czwarte wodowanie w Stoczni Gdynia S.A. w tym roku.

Samochodowiec z tej serii jest wielkogabarytowym, wielopokładowym (8 pokładów wewnętrznych) Ro-Ro samochodowcem, do którego załadunek i wyładunek odbywa się za pośrednictwem dwóch ramp rufowych, obie o szerokości 6 m i nośności 70 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości ponad 25 metrów (licząc od dna statku). Znajdują się w niej również pomieszczenia mieszkalne dla 29 osób, w tym 23 oficerów i załogi.

Jego długość wynosi 148 m, szerokość 25 m, zanurzenie 7,90 m, a nośność przy maksymalnym zanurzeniu wynosi 7750 DWT. Osiągać będzie prędkość 19 węzłów. Wyposażony jest w silnik główny firmy CEGIELSKI / MAN B&W typu 7 S 46 MC-C o mocy 9170 kW i obrotach 129 obr./min.

Posiadać będzie najnowocześniejszy system radiowo-nawigacyjny obejmujący m.in. automatyczny rejestrator danych z podróży tzw. „czarną skrzynkę” oraz automatyczne sterowanie wszystkich funkcji technicznych i eksploatacyjnych statku. Samochodowiec spełniać będzie najnowsze wymagania Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu. Budowa tego statku odbywa się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV). Statek spełniać będzie także surowe wymogi towarzystwa klasyfikacyjnego DNV dotyczące klasy lodowej. Statek posiadać będzie jedną z najwyższych klas lodowych (powyżej są tylko lodołamacze). Oznacza to, że kadłub i układ napędowy zostały tak zaprojektowane, aby sprostać warunkom zimowym w Zatoce Fińskiej.

Budowa statku finansowana jest przez armatora z gwarancjami KUKE S.A. Statek został zaprojektowany w Stoczniowym Biurze Projektowym pod kierownictwem głównego projektanta Janusza Postka.

Głównym inżynierem budowy statku jest Przemysław Kaszubowski, a kierownikiem biura budowy Jacek Partyka. Głównym technologiem budowy statku jest Jerzy Czarnecki. Jakość wykonania nadzoruje inspektor biura jakości Andrzej Borowski.

Obecnie Stocznia Gdynia S.A. buduje pięć statków: jeden kontenerowiec o pojemności 2700 TEU oraz cztery Ro – Ro samochodowce. Ogółem w 2007 roku Stocznia Gdynia przekaze armatorom 11 statków o łącznej wartości ponad 473 mln USD i 5 mln EUR. Obecnie Stocznia Gdynia S.A. posiada uprawomocnione kontrakty na zbudowanie w latach 2007 – 2008 25 statków o wartości sprzedaży około 1,2 mld USD i 20 mln EUR.

20 czerwiec 2007. Ofertę zakupu większościowego pakietu akcji Stoczni złożyła firma ZPD Steel reprezentująca Związek Przemysłowy Donbas i inwestor izraelski RAY CAR CARRIERS Ltd. (Rami Ungar), będący już akcjonariuszem Stoczni. Zainteresowani zakupem Stoczni byli też spółka AMBER (należąca do Przemysława Sztuczковского działającego na rynku stalowym) Mostostal Chojnice (wraz z ULSTEIN VERFT).

5 lipiec 2007. Akcjonariusze podjęli decyzję o podwyższeniu kapitału zakładowego spółki do kwoty 515 mln zł.

Przyjęty Plan Restrukturyzacji z marca 2004 uległ dezaktualizacji i wymagał poważnych modyfikacji w szczególności z takich powodów jak:

- Stocznia nie osiągnęła wyników finansowych zapisanych w planie restrukturyzacji z marca 2004 roku, a jej aktualna sytuacja finansowa wymagała działań restrukturyzacyjnych;
- nastąpiła niekorzystna dla Stoczni zmiana sytuacji makroekonomicznej;
- Stocznia nie otrzymała pomocy publicznej w planowanej wysokości i w planowanych terminach;
- opracowana została nowa strategia rządu dla polskiego sektora stoczniowego.

11 lipiec 2007. W Stoczni Gdynia S.A. odbyła się uroczystość chrztu statku Ro-Ro samochodowca. Statek otrzymał nazwę BALTIC ACE Jego matką chrzestną była pani Solveig Dix – żona szefa holenderskiej firmy spedycyjno-agencyjnej NMT.

Ceremonię chrztu celebrował ks. Edward Pracz – Europejski Koordynator Duszpasterstwa Ludzi Morza. W tym samym dniu zostały podpisane dokumenty handlowe i przekazanie statku armatorowi. Statek będzie czarterowany przez japońską firmę żeglugową MITSUI OSK LINE (MOL).

Statek BALTIC ACE będzie przewoził samochody w obszarze Morza Bałtyckiego. Pływał będzie pod banderą Wysp Bahama. Jest to piąta jednostka z serii 8245 (na sześć zakontraktowanych) przystosowana do przewozu 2130 umownych samochodów osobowych japońskiego typu RT-43 (odpowiednik samochodu Nissan-Bluebird).

Ro-Ro samochodowiec zbudowany został na zamówienie firmy żeglugowej RAY CAR CARRIERS LIMITED z Wyspy Man.

Samochodowiec z tej serii jest wielkogabarytowym, wielopokładowym (8 pokładów wewnętrznych) Ro-Ro samochodowcem, do którego załadunek i wyładunek odbywa się za pośrednictwem dwóch ramp rufowych o nośności 70 ton każda. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości ponad 25 m (licząc od dna statku). Znajdują się w niej również pomieszczenia mieszkalne dla 25 osób, w tym 23 członków załogi. Długość statku wynosi 148 m, szerokość 25 m, zanurzenie 7,90 m, a nośność (przy maksymalnym zanurzeniu) 7 750 DWT. Statek osiągać będzie prędkość prawie 19 węzłów. Wyposażony jest w silnik główny firmy CEGIELSKI / MAN B&W typu 7 S 46 MC-C o mocy 9170 kW. Jednostka dysponuje najnowocześniejszym systemem radiowo-nawigacyjnym, obejmującym m.in.

automatyczny rejestrator danych z podróży tzw. czarną skrzynkę. Wszystkimi funkcjami technicznymi i eksploatacyjnymi statku można sterować automatycznie.

Samochodowiec spełnia najnowsze wymagania Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu.

Budowa tego statku odbywała się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV). Statek spełnia także surowe wymagania towarzystwa klasyfikacyjnego DNV dotyczące klasy lodowej. Statek ma jedną z najwyższych klas lodowych (powyżej są tylko lodolamacze). Oznacza to, że kadłub i układ napędowy zostały tak zaprojektowane, aby sprostać warunkom zimowym w Zatoce Fińskiej.

Budowa statku finansowana była przez armatora z gwarancjami KUKA S.A.

Statek został zaprojektowany w Stoczniowym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Janusza Postka. Głównym inżynierem budowy statku był Przemysław Kaszubowski, a kierownikiem biura budowy Jacek Partyka. Głównym technologiem budowy statku był Jerzy Czarnecki. Jakość wykonania nadzorował inspektor biura jakości Andrzej Borowski.

BALTIC ACE jest piątym statkiem przekazanym w tym roku przez Stocznnię Gdynia S.A. Obecnie Stocznia Gdynia S.A. buduje pięć statków: dwa kontenerowce o pojemności 2700 TEU oraz trzy Ro-Ro samochodowce.

Stocznia Gdynia S.A ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2007 – 2008) 24 statków o wartości sprzedaży około 1,2 mld USD i 20 mln EUR.

3 sierpień 2007. Z doku SD II spłynął na wodę kolejny Ro – Ro samochodowiec. Symboliczny cebrzyk wody do suchego doku wlał prezes Zarządu Stoczni S.A. Kazimierz Smoliński. Było to wodowanie piątej jednostki w tym roku w Stoczni. Obecnie trwają intensywne prace wyposażeniowe, aby statek był gotowy w planowanym terminie.



Jest to osiemnasta jednostka z serii 8168 (na osiem jeszcze zakontraktowanych). Statek o nazwie GRACEFUL LEADER ma nośność 21 300 DWT i przystosowany będzie do przewozu 6600 standardowych samochodów japońskich. Budowany jest na zamówienie firmy żeglugowej RCC Ltd z Wyspy Man.

Statek został zwodowany w wysokim stopniu gotowości technicznej wynoszącej ok. 85 proc. – powiedział zastępca Dyrektora ds. Budowy Statków Wiesław Kamiński. – To gwarantuje, że jeszcze w sierpniu wyjdzie na planowane próby morskie i gotowy statek wkrótce przekazany zostanie do eksploatacji armatorowi. GRACEFUL LEADER to wielkogabarytowy i wielopokładowy Ro-Ro samochodowiec (ma 13 pokładów wewnętrznych). Załadunek i wyładunek będą się odby-

wać za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 m (licząc od dna statku).

Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Osiągać będzie prędkość 20,2 węzła. Silnik główny firmy CEGIELSKI / MAN B&W typu 7 S 60 MC-C ma moc 15 820 kW przy 105 obr./min. Statek będzie dysponować najnowocześniejszym systemem nawigacyjnym oraz z automatycznym sterowaniem wszystkich funkcji technicznych i eksploatacyjnych. Jednostka spełniać będzie wymogi najnowszych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO. Budowa tego statku odbywa się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV). Statek finansowany jest ze środków armatora, z gwarancjami KUKE S.A.



Statek został zaprojektowany w Stoczniovym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmareckiego. Głównym inżynierem budowy statku jest Wacław Frączek, a kierownikiem biura budowy Władysław Szczepkowski. Głównym technologiem budowy statku jest Piotr Rutkowski. Jakość wykonania nadzoruje inspektor biura jakości Grzegorz Bury.

Aktualnie w Stoczni Gdynia S.A. budowanych jest 6 statków. Stocznia ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2007 – 2008) 21 statków o wartości sprzedaży ponad 1 mld USD i 20 mln EUR.

27 sierpień 2007. Rada Nadzorcza Stoczni Gdynia S.A. podjęła uchwałę o rozszerzeniu składu Zarządu Stoczni Gdynia S.A. do pięciu osób.

Kolejną decyzją Rady Nadzorczej było otwarcie postępowania kwalifikacyjnego na piątego członka Zarządu Stoczni.

Do czasu rozstrzygnięcia postępowania kwalifikacyjnego Rada Nadzorcza oddelegowała członka Rady Nadzorczej pana Henryka Ogryczaka do pełnienia czynności członka Zarządu Stoczni Gdynia S.A.

28 lipiec 2006. W lipcu Zarząd Stoczni Gdynia prowadził negocjacje z oferentami (konsorcjum ENERGA, ARP, Holding Stocznia Gdańska), aby urealnić warunki sprzedaży majątku.

Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. – jeden z podmiotów zainteresowanych przejęciem Stoczni Gdańskiej – aktywniej włączyła się w realizację projektu oddzielenia Stoczni Gdańskiej od Stoczni Gdynia.

W wyniku porozumienia 27 lipca 2006r. Agencja Rozwoju Przemysłu przejęła ok. 32% akcji Stoczni Gdańskiej. Pozostałe – ponad 68 proc. akcji – ma być sprzedana w kolejnych etapach realizacji porozumienia. ARP zamierza także zakupić za gotówkę mniejszościowe pakiety udziałów w 3 spółkach zależnych od Stoczni Gdynia S.A.

31 sierpień 2007. Odbyło się Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Stoczni Gdynia S.A. Akcjonariusze podjęli uchwały w sprawach zatwierdzenia sprawozdania finansowego grupy kapitałowej Spółki za 2006 rok oraz zatwierdzenia sprawozdania Zarządu z działalności grupy kapitałowej w 2006 roku.



11 wrzesień 2007. W Stoczni Gdynia S.A. odbyła się symboliczna uroczystość chrztu i podniesienia bandery na statku Ro-Ro samochodowcu. Statek otrzymał nazwę „GRACEFUL LEADER”.

Matką chrzestną była Pani Noriko Miyamoto – zastępca dyrektora generalnego japońskiej firmy żeglugowej NYK LOGISTICS. Ceremonię chrztu celebrował ksiądz Edward Pracz – Europejski Koordynator Duszpasterstwa Ludzi Morza.

„GRACEFUL LEADER” jest osiemnastym statkiem z serii 8168 (na osiem jeszcze zakontraktowanych). Jego nośność wynosi 21.300 DWT. Będzie przewoził 6600 samochodów osobowych. Został zbudowany na zamówienie armatora „Ray Car Carriers Limited” z Wyspy Man. Statek będzie czarterowany przez największego przewoźnika samochodów na świecie, japońską firmę NYK SHIPPING Ltd. Samochodowiec będzie pływał pod banderą Wysp Bahama. Macierzystym portem jest Nassau.

„GRACEFUL LEADER” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Rozmiary statku odpowiadają 10-piętrowemu i 10-klatkowemu blokowi mieszkalnemu. Łączna powierzchnia pokładów wynosi prawie 5,5 ha. Masa stali użytej do budowy kadłuba i wyposażenia statku to ponad 16 tys. ton. Natomiast łączna ilość farb zużytych do jego konserwacji wyniosła ponad 290 tys. litrów. Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Osiągać będzie prędkość 20,2 węzła. Silnik główny firmy CEGIELSKI / MAN B&W typu 7 S 60 MC-C ma moc 15 820 kW. Statek jest wyposażony w najnowocześniejszy system radiowo-nawigacyjny obejmujący m.in. automatyczny rejestrator danych z podróży, tzw. „czarną skrzynkę” oraz układy automatycznego sterowania wszystkimi funkcjami technicznymi i eksploatacyjnymi. Spełnia najnowsze wymagania Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu. Warto podkreślić, że to właśnie za Ro-Ro samochodowiec z serii 8168 Stocznia Gdynia S.A. zdobyła nagrodę „Złotej Kotwicy” na XII Międzynarodowych Targach Morskich „BALTEXPO 2004”.



Statek został zaprojektowany w stoczniowym biurze projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmarskiego. Głównym inżynierem budowy statku był Wacław Frączek a kierownikiem biura budowy Władysław Szczepkowski. Głównym technologiem był Piotr Rutkowski. Jakość wykonania nadzorował Grzegorz Bury. Budowa statku odbywała się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas (DNV). Jednostka finansowana była przez armatora, z gwarancjami Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych. S.A.

„GRACEFUL LEADER” jest szóstym statkiem przekazanym w tym roku przez Stocznnię Gdynia S.A. Obecnie Stocznia Gdynia S.A. buduje pięć statków: dwa kontenerowce o pojemności 2700 TEU oraz trzy Ro-Ro samochodowce.

Stocznia Gdynia S.A ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2007 – 2008) 21 statków o wartości sprzedaży ponad 1 mld USD i 20 mln EUR.

14 września 2007. W Stoczni Gdynia S.A. z suchego doku SDI został zwodowany kontenerowiec komorowy „ARELIA”. Było to szóste wodowanie w Stoczni Gdynia w tym roku.

„ARELIA” to osiemnasty kontenerowiec z serii 8184 o nośności 39000 DWT i zdolności przewozowej 2700 TEU (ekwiwalentnych kontenerów 20-stopowych). Jest on budowany dla niemieckiego armatora Peter Dohle Schiffsbeteiligungs-KG (GmbH & Co) z Hamburga. W pięciu ładowniach statek będzie mógł przewozić 1200 kontenerów 20-stopowych, a na pokładzie 1500 kontenerów ułożonych w sześciu warstwach, w tym 300 kontenerów chłodzonych.

Budowa statku jest finansowana z kredytu udzielonego przez NORD/LB Bank Polska Norddeutsche Landesbank SA, poręczonego przez rząd polski. Odbywa się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas (DNV).

Seria statków 8184 została zaprojektowana w Biurze Projektowym Stoczni Gdynia S.A. pod kierownictwem generalnego projektanta inż. Wojciecha Żychskiego. Głównym inżynierem budowy statku jest Bogusz Wszelaki, a kierownikiem biura budowy Michał Ryngwelski. Głównym technologiem budowy statku jest Dariusz Kozłowski, natomiast jakoś wykonania nadzoruje inspektor Biura Jakości Sławomir Kreft.



Parametry techniczne statku:	
długość całkowita	196 m
szerokość	32 m
zanurzenie	10 m
silnik główny	Cegielski MAN B&W 7S70MC-C, moc 21 735 kW, 91 obr./min.
prędkość	21,5 węzła



Obecnie Stocznia Gdynia S.A. buduje pięć statków: dwa kontenerowce o pojemności 2700 TEU oraz trzy Ro-Ro samochodowce. Stocznia ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2007 – 2008) 21 statków o wartości sprzedaży ponad 1 mld USD i 20 mln EUR.

9 listopad 2007. Otrzymała się uroczystość przekazania Ro-Ro samochodowca o nazwie „NORDIC ACE”. Symboliczną ceremonię chrztu celebrował ksiądz Jacek Aniszewski – Proboszcz Parafii Duszpasterstwa Ludzi Morza w Gdyni. W tym samym dniu zostały podpisane dokumenty handlowe i przekazanie statku armatorowi. Statek będzie czarterowany przez japońską firmę żeglugową MITSUI OSK LINE (MOL). Statek „NORDIC ACE” będzie przewoził samochody na linii żeglugowej Europa – Ameryka Południowa. Pływał będzie pod banderą Wysp Bahama.

Jest to szósta jednostka z serii 8245 (na sześć zakontraktowanych) przystosowana do przewozu 2130 umownych samochodów osobowych japońskiego typu RT-43 (odpowiednik samochodu Nissan-Bluebird). Statek zbudowany został na zamówienie firmy żeglugowej „RAY CAR CARRIERS LIMITED” z Wyspy Man. Samochodowiec z tej serii jest wielkogabarytowym, wielopokładowym (8 pokładów wewnętrznych) Ro-Ro samochodowcem, do którego załadunek i wyładunek odbywa się za pośrednictwem dwóch ramp rufowych o nośności 70 ton każda. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości ponad 25 metrów (licząc od dna statku). Znajdują się w niej również pomieszczenia mieszkalne dla 25 osób, w tym 23 członków załogi.

Długość statku wynosi 148 m, szerokość 25 m, zanurzenie 7,90 m, a nośność (przy maksymalnym zanurzeniu) 7 750 DWT. Statek osiągać będzie prędkość prawie 19 węzłów. Wyposażony jest w silnik główny firmy CEGIELSKI / MAN B&W typu 7 S 46 MC-C o mocy 9170 kW. Jednostka dysponuje najnowocześniejszym systemem radiowo-nawigacyjnym, obejmującym m.in. automatyczny rejestrator danych z podróży tzw. „czarną skrzynkę”. Wszystkimi funkcjami technicznymi i eksploatacyjnymi statku można sterować automatycznie. Samochodowiec spełnia najnowsze wymagania Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu. Budowa tego statku odbywała się

pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV). Statek spełnia także surowe wymogi towarzystwa klasyfikacyjnego DNV dotyczące klasy lodowej. Statek ma jedną z najwyższych klas lodowych (powyżej są tylko lodołamacze). Oznacza to, że kadłub i układ napędowy zostały tak zaprojektowane, aby sprostać warunkom zimowym w Zatoce Fińskiej.



Budowa statku finansowana była przez armatora z gwarancjami KUKA S.A. Statek został zaprojektowany w Stoczniowym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Janusza Postka.

Głównym inżynierem budowy statku był Przemysław Kaszubowski, a kierownikiem biura budowy Jacek Partyka. Głównym technologiem budowy statku był Jerzy Czarnecki. Jakość wykonania nadzorował inspektor biura jakości Grzegorz Bury. „NORDIC ACE” jest siódmym statkiem przekazanym w tym roku przez Stocznnię Gdynia S.A. Obecnie Stocznia Gdynia S.A. buduje siedem statków: dwa kontenerowce o pojemności 2700 TEU i pięć Ro-Ro samochodowców. Stocznia Gdynia S.A. ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2007 – 2008) 20 statków o wartości sprzedaży 1 mld USD i 20 mln EUR.

30 listopad 2007. Odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Stoczni Gdynia S.A. Głównym punktem obrad było podjęcie uchwały dotyczącej podwyższenia kapitału zakładowego. Akcjonariusze Stoczni Gdynia S.A. zdecydowali podwyższyć kapitał zakładowy Spółki o kwotę **515 milionów złotych** poprzez emisję w ramach subskrypcji prywatnej akcji serii D-III i D-IV o wartości nominalnej każdej akcji wynoszącej 10 zł, uprzywilejowanych co do prawa głosu w ten sposób, że na każdą akcję serii D-III i D-IV przypadać będą dwa głosy na zgromadzeniu akcjonariuszy Spółki. Akcje skierowane są do Skarbu Państwa. Część akcji zostanie pokryta wkładem pieniężnym – w wysokości ok. **291,3 mln zł**, a druga część – ok. **223,7 mln zł** wkładem niepieniężnym w postaci akcji stanowiących własność Skarbu Państwa. Walne Zgromadzenie przyjęło również uchwałę o pozbawieniu akcjonariuszy Spółki prawa poboru akcji serii D-III i D-IV w całości, w związku z prowadzonym procesem restrukturyzacji Spółki. W konsekwencji tej uchwały akcjonariusze również dokonali zmiany w dwóch paragrafach statutu Spółki.

W uchwale o podwyższeniu kapitału zakładowego podkreślono, że „jej realizacja jest ściśle związana z procesem prywatyzacji Spółki”.

Poprzednia uchwała o podwyższeniu kapitału zakładowego o wartości **515 mln zł** – podjęta przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy 5 lipca 2007 r. traci moc po 6 miesiącach.

Uzyskane z podwyższenia kapitału zakładowego środki finansowe mają być przeznaczone przede wszystkim na uregulowanie zobowiązań cywilno-prawnych m.in. wobec ZUS i spółek Skarbu Państwa. Decyzja akcjonariuszy Stoczni Gdynia S.A. daje szansę na pomyślną realizację prywatyzacji Spółki i pozyskanie prywatnego inwestora strategicznego.

14 grudzień 2007. W Stoczni Gdynia S.A. z suchego doku SD II spłynął na wodę kolejny Ro-Ro samochodowiec. Jest to dziewiętnasta jednostka z serii 8168 (na siedem jeszcze zakontraktowanych). Statek o nazwie „GOLIATH LEADER” ma nośność 21 300 DWT i jest przystosowany do przewozu 6600 standardowych samochodów japońskich. Budowany jest na zamówienie firmy żeglownej „RAY CAR CARRIERS LIMITED” z Wyspy Man.

Samochodowiec został zwodowany w wysokim stopniu gotowości technicznej wynoszącej ponad 85%. Było to ósme wodowanie w bieżącym roku.

„GOLIATH LEADER” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Osiągać będzie prędkość 20,2 węzła. Silnik główny firmy CEGIELSKI / MAN B&W typu 7 S 60 MC-C ma moc 15 820 kW przy 105 obr./min. Statek będzie dysponować najnowocześniejszym systemem nawigacyjnym oraz z automatycznym sterowaniem wszystkich funkcji technicznych i eksploatacyjnych. Jednostka spełniać będzie wymogi najnowszych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO.



Budowa tego statku odbywa się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSE VERITAS (DNV). Statek finansowany jest przez armatora z gwarancjami KUKI S.A. Statek został zaprojektowany w Stoczniovym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmarek. Kierownikiem projektu jest Waław Frączek, a kierownikiem biura budowy Władysław Szczepkowski. Głównym technologiem budowy statku jest Bolesław Tarnacki. Jakość wykonania nadzoruje inspektor biura jakości Grzegorz Bury. Aktualnie Stocznia Gdynia S.A. buduje siedem statków: dwa kontenerowce o pojemności 2700 TEU oraz pięć Ro-Ro samochodowców. Stocznia Gdynia S.A. ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2007 – 2009) 18 statków o wartości sprzedaży około 1 mld USD i 20 mln EUR.

4 styczeń 2008. Odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Stoczni Gdynia S.A., na którym podjęte zostały uchwały w sprawach zmian personalnych w 11-osobowej Radzie Nadzorczej Spółki.

Na wnioski akcjonariuszy: Ministra Skarbu Państwa, Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. oraz Korporacji Polskie Stocznie S.A. z Rady Nadzorczej odwołano następujące osoby: Mariana Bąka, Macieja Libiszewskiego, Henryka Ogryczaka oraz Wojciecha Wierchowkiego. Większością głosów akcjonariusze powołali na członków Rady Nadzorczej następujące osoby (rekomendowane przez Ministerstwo Skarbu Państwa, Korporację Polskie Stocznie S.A. oraz Agencję Rozwoju Przemysłu S.A.): Annę Bużę, Wojciecha Chmielewskiego, Jana Staniszewskiego oraz Andrzeja Wróblewskiego.

Dane o nowych członkach Rady Nadzorczej:

Anna Buza – radca ministra w Ministerstwie Gospodarki, zajmująca się sprawami przemysłu stoczniovego.

Wojciech Chmielewski – naczelnik w Departamencie Integracji Europejskiej, Współpracy z Zagranicą i Pomocy Publicznej w Ministerstwie Skarbu Państwa, absolwent filologii polskiej Uniwersytetu Wrocławskiego.

Jan Staniszewski – radca ministra w Departamencie Kontroli i Audytu Wewnętrzne w Ministerstwie Skarbu Państwa, absolwent Politechniki Warszawskiej (kierunek technologia budowy maszyn).

Andrzej Wróblewski – członek zarządu – dyrektor Biura Polityki Finansowej Korporacji Polskie Stocznie S.A., absolwent Wydziału Ekonomii i Zarządzania Politechniki Gdańskiej.

22 styczeń 2008. W Stoczni Gdynia S.A. odbyła się uroczystość chrztu statku i podniesienia bandery na Ro-Ro samochodowcu. Statek otrzymał nazwę „GOLIATH LEADER”. Matką chrzestną statku była pani Alexia Kleonakos – prawniczka armatora z firmy Holman Fenwick & Willan International.

Ceremonię chrztu celebrował ksiądz Edward Pracz – Europejski Koordynator Duszpasterstwa Ludzi Morza.



„**GOLIATH LEADER**” jest dziewiętnastym statkiem z serii 8168 (na siedem jeszcze zakontraktowanych). Jego nośność wynosi 21.300 DWT. Będzie przewoził 6600 samochodów osobowych. Został zbudowany na zamówienie armatora „Ray Car Carriers Limited” z Wyspy Man. Statek będzie czarterowany przez największego przewoźnika samochodów na świecie, japońską firmę NYK SHIPPING Ltd.

Samochodowiec będzie pływał pod banderą Wysp Bahama. Macierzystym portem jest Nassau.

„**GOLIATH LEADER**” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Rozmiary statku odpowiadają 10-piętrowemu i 10-klatkowemu blokowi mieszkalnemu. Łączna powierzchnia pokładów wynosi prawie 5,5 ha. Masa stali użytej do budowy kadłuba i wyposażenia statku to ponad 16 tys. ton. Natomiast łączna ilość farb zużytych do jego konserwacji wyniosła ponad 290 tys. litrów. Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Osiągać będzie prędkość 20,2 węzła. Silnik główny firmy CEGIELSKI / MAN B&W typu 7 S 60 MC-C ma moc 15 820 kW. Statek jest wyposażony w najnowocześniejszy system radiowo-nawigacyjny obejmujący m.in. automatyczny rejestrator danych z podróży, tzw. „czarną skrzynkę” oraz układy automatycznego sterowania wszystkimi funkcjami technicznymi i eksploatacyjnymi. Spełnia najnowsze wymagania Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu. Warto podkreślić, że to właśnie za Ro-Ro samochodowiec z serii 8168 Stocznia Gdynia S.A. zdobyła nagrodę „Złotej Kotwicy” na XII Międzynarodowych Targach Morskich „BALTEXPO 200”.

Statek został zaprojektowany w stoczniowym biurze projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmarek. Kierownikiem projektu statku był Waław Frączek, a kierownikiem biura budowy Władysław Szczepkowski. Głównym technologiem był Bolesław Tarnacki. Jakość wykonania nadzorował Grzegorz Bury. Budowa statku odbywała się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas (DNV). Jednostka finansowana była przez armatora, z gwarancjami Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych S.A.

„**GOLIATH LEADER**” jest pierwszym statkiem przekazanym w tym roku przez Stocznnię Gdynia S.A. Obecnie Stocznia Gdynia S.A. buduje sześć statków: dwa kontenerowce o pojemności

2700 TEU oraz cztery Ro-Ro samochodowce. Ogółem w 2008 roku Stocznia Gdynia S.A. przekaże armatorom 8 statków o łącznej wartości ponad 481 mln USD.

Stocznia Gdynia S.A. ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2008 – 2009) 17 statków o wartości sprzedaży około 900 mln USD i 20 mln EUR.

Styczeń 2008. Rozpoczęto negocjacje ze spółką Amber w sprawie sprzedaży Stoczni Gdynia S.A. Zainteresowanie zakupem Stoczni Gdynia S.A. wyrazili też Ukraińcy z ISD, firma „ZŁOMEX” (polska firma handlująca stalą) i Rami Ungar.

6 lutego 2008. Na pierwszym posiedzeniu Rady Nadzorczej Stoczni Gdynia S.A. po zmianach w składzie rady Nadzorczej – dokonanych 4. 01.2008 roku na Nadzwyczajnym Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy – wybrano nowego przewodniczącego. Przewodniczącym Rady Nadzorczej Stoczni Gdynia S.A. jest obecnie p. Jan Staniszewski, doradca Ministra w departamencie Kontroli i Audytu Wewnętrznego Ministerstwa Skarbu Państwa. Z wykształcenia jest inżynierem, absolwentem Politechniki Warszawskiej (kierunek technologia budowy maszyn). Jest on od 4.01.2008 roku reprezentantem Skarbu Państwa w 11 osobowej Radzie Nadzorczej Stoczni Gdynia S.A. Podczas posiedzenia Rady Nadzorczej członek Zarządu Stoczni Gdynia S.A. mec. Kazimierz Smoliński złożył rezygnację z pełnienia dotychczasowej funkcji w Zarządzie Spółki. W tej sytuacji Rada Nadzorcza podjęła uchwałę o zmniejszeniu składu Zarządu Stoczni Gdynia S.A. z pięciu – do czterech osób.

8 marzec 2008. W Stoczni Gdynia S.A. z suchego doku SD II spłynął na wodę kolejny Ro – Ro samochodowiec. Jest to dwudziesta jednostka z serii 8168 (na sześć jeszcze zakontraktowanych). Statek o nazwie „GARNET LEADER” ma nośność 21 300 DWT i jest przystosowany do przewozu 6600 standardowych samochodów japońskich. Budowany jest na zamówienie firmy żeglujowej „RAY CAR CARRIERS LIMITED” z Wyspy Man.

Samochodowiec został zwodowany w wysokim stopniu gotowości technicznej wynoszącej ponad 85%. Było to pierwsze wodowanie w bieżącym roku.

Na szczególną uwagę zasługuje fakt, iż po raz pierwszy na tym statku zamontowany został w pełni sterowany elektronicznie silnik dwusuwowy wolnoobrotowy MAN Diesel typu 7S60ME-C7 wyprodukowany w zakładach H. Cegielski z Poznania. W silniku sterowanym elektronicznie wszystkie procesy tzn. od przygotowania do rozruchu, rozruch, praca w pełnym obciążeniu, a także w stanach awaryjnych będą kontrolowane i sterowane elektronicznie.

Kolejne Ro-Ro samochodowce z tej serii budowane w Stoczni Gdynia S.A. będą wyposażone w te nowoczesne silniki „GARNET LEADER” to Ro-Ro samochodowce wielkogabarytowe i wielopokładowe (ma 13 pokładów wewnętrznych). Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Osiągać będzie prędkość ponad 20 węzłów. Statek będzie dysponować najnowocześniejszym systemem nawigacyjnym oraz z automatycznym sterowaniem wszystkich funkcji technicznych i eksploatacyjnych. Jednostka spełniać będzie wymogi najnowszych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO.

Budowa tego statku odbywa się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV). Statek finansowany jest przez armatora z gwarancjami KUKA S.A.

Statek został zaprojektowany w Stoczniowym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmarek.



Kierownikiem projektu jest Przemysław Kaszubowski, a kierownikiem biura budowy Jacek Partyka. Głównym technologiem budowy statku jest Piotr Rutkowski. Jakość wykonania nadzoruje inspektor biura jakości Grzegorz Bury.

Aktualnie Stocznia Gdynia S.A. buduje pięć statków: dwa kontenerowce o pojemności 2700 TEU oraz trzy Ro – Ro samochodowce. Stocznia Gdynia S.A. ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2008 – 2009) 17 statków o wartości sprzedaży około 900 mln USD i 20 mln EUR.

17 marzec 2008. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Stoczni Gdynia S.A. podjęli uchwałę w sprawie dalszego istnienia Spółki. Uchwała została podjęta zgodnie z art. 397 Kodeksu spółek handlowych – na wniosek Zarządu Stoczni Gdynia S.A., po pozytywnym zaopiniowaniu przez Radę Nadzorczą Spółki.

W uzasadnieniu podjęcia uchwały o zasadności dalszego funkcjonowania Spółki Stocznia Gdynia S.A. wskazano na kilka istotnych przesłanek:

- trwającą procedurę wyboru inwestora strategicznego i prywatyzacji Spółki (prowadzony proces zbycia akcji Stoczni Gdynia S.A.)
- projektowane podwyższenie kapitału zakładowego Spółki przez Ministra Skarbu Państwa,
- realizację przyjętego nowego Planu restrukturyzacji Stoczni.

W związku z rezygnacją ze składu Rady Nadzorczej p. Barbary Łasak-Jarszak Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy postanowiło z dniem 17 marca br. powołać pana Marcina Zielińskiego do składu Rady Nadzorczej Stoczni Gdynia S.A..

Marcin Zieliński ma 36 lat, jest prawnikiem, absolwentem Krajowej Szkoły Administracji Publicznej. Obecnie jest dyrektorem Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Skarbu Państwa.

18 marzec 2008. W Stoczni Gdynia S.A. odbyła się uroczystość chrztu statku. Był to chrzest kontenerowca (osiemnastego z serii 8184). Statek o nośności 39 100 DWT przystosowany jest do przewozu 2700 kontenerów. Kontenerowiec jest trzecią jednostką dla armatora niemieckiego PETER DOHLE SCHIFFSBETEILIGUNGS – KG (GmbH&Co.) z Hamburga.

Statek otrzymał nazwę „ARELIA”, a matką chrzestną była pani Sabine Kurtius – żona przedstawiciela firmy Hanseatic Bunker Services GmbH, jednej z największych firm paliwowych w Niemczech.

Budowa statku finansowana była z kredytu udzielonego przez NORD/LB Bank Polska Norddeutsche Landesbank SA poręczonego przez Rząd RP.

Parametry techniczne statku:	
długość całkowita	196 m.
szerokość	32 m.
zaniżenie	10 m.
silnik główny	Cegielski MAN B&W 7S70MC-C, moc 21.735 kW, 91 obr/min
prędkość	21,5 węzła



Kontenerowiec „ARELIA” będzie mógł przewozić w pięciu ładowniach 1200 kontenerów 20-stopowych i 1500 kontenerów na pokładzie ułożonych w sześciu warstwach, w tym 300 kontenerów chłodzonych. Pływał będzie pod banderą liberyjską, a macierzystym portem jest Monrovia.

Budowa statku odbywała się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV).

Seria statków 8184 została zaprojektowana w Biurze Projektowym Stoczni Gdynia S.A. pod kierownictwem generalnego projektanta inż. Wojciecha Żychskiego. Kierownikiem projektu statku był Bogusz Wszelaki, a kierownikiem biura budowy Michał Ryngwelski. Głównym technologiem budowy statku był Dariusz Kozłowski, natomiast jakość wykonania nadzorował inspektor biura jakości Sławomir Kreft.

„ARELIA” jest drugim statkiem przekazanym w bieżącym roku w Stoczni Gdynia S.A.

Obecnie w Stoczni Gdynia S.A. budowane są cztery statki: jeden kontenerowiec o pojemności 2700 TEU oraz trzy Ro-Ro samochodowce. W roku 2008 Stocznia Gdynia S.A. przekaże armatorom 8 statków o łącznej wartości ponad 481 mln USD.

Stocznia Gdynia S.A. ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2008 – 2009) 16 statków o wartości sprzedaży około 900 mln USD i 20 mln EUR.

10 kwiecień 2008. Odbyła się uroczystość pasowania na stoczniońca 85 uczniów pierwszych klas Zespołu Szkół Budowy Okrętów w Gdyni. Jest to powrót do tradycji stoczniowej. 14 lat temu pasowano uczniów na młodocianych pracowników stoczni.

Dla młodzieży był to nie tylko symboliczny moment wejścia do społeczności braci stoczniowej. Wielu absolwentów po ukończeniu szkoły wiąże swoją przyszłość z wyuczonym zawodem o specjalnościach okrętowych. Stocznia Gdynia współpracuje z ZSBO. Uczniowie mają praktyki w stoczni. Przydzielane są także specjalne stypendia zachęcające młodzież do nauki zawodu.

– Ta uroczystość była też doskonałym przykładem integracji uczniów szkoły z miejscem pracy jakim jest Stocznia Gdynia S.A. – powiedział w swoim wystąpieniu członek zarządu Stoczni Gdynia S.A. Andrzej Bartoszewicz. – To przecież młodzież w niedalekiej przyszłości będzie stanowić trzon stoczniowej załogi. Stocznia była – i po restrukturyzacji tym bardziej będzie – atrakcyjnym miejscem pracy.

W uroczystości wzięli udział, m.in. wiceprezydent miasta Gdyni Ewa Łowkiel, dyrektor Forum Okrętowców Jerzy Czuczman, przedstawiciel kuratorium oświaty oraz kierownictwo wydziałów produkcyjnych i prezesi spółek Grupy Stocznia Gdynia. Obecna była p. Dyrektor mgr Bogumiła Strumiłło – dobry „duch” tej szkoły!

14 kwiecień 2008. Rada Nadzorcza Stoczni Gdynia S.A. na posiedzeniu w dniu 18. Kwietnia 2008 roku podjęła uchwały o odwołaniu Pana Arkadiusza Aszyka i Macieja Poprawskiego ze składu Zarządu Stoczni Gdynia S.A. Rada Nadzorcza powołała na członka Zarządu Pana Piotra Paszkowskiego.

30 kwiecień 2008 roku z suchego doku SD II został zwodowany kontenerowiec komorowy „RACHA BHUM”. Było to drugie wodowanie w Stoczni Gdynia S.A. w tym roku.

„RACHA BHUM” to dwudziesty pierwszy kontenerowiec z serii 8184 o nośności 39 000 DWT i zdolności przewozowej 2700 TEU (ekwiwalentnych kontenerów 20 stopowych). Jest on budowany dla armatora z Wyspy Man „Polaris Shipmanagement Company Limited”.

W pięciu ładowniach statek będzie mógł przewozić 1200 kontenerów 20-stopowych, a na pokładzie 1500 kontenerów ułożonych w sześciu warstwach, w tym 300 kontenerów chłodzonych.

Budowa statku jest finansowana z kredytów udzielonych przez PKO Bank Polski S.A. i BRE Bank S.A. poręczonych przez rząd polski.

Jednostka budowana jest pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego **Germanischer Lloyd**.



Parametry techniczne statku:	
długość całkowita	196 m
szerokość	32 m
zanurzenie	10 m
silnik główny	Cegielski MAN B&W 7570MC-C, moc 21 735 kW, 91 obr./min.
prędkość	21,5 węzła.



Na pierwszym planie uroczyste wlanie wody z basenu portowego za pomocą „rytualnego” cebrzyka, do którego w obecności przedstawicieli armatora i stoczniowej publiczności zostanie przytwierdzona (przykręcona) mosiężna tabliczka z nr budowy statku, nazwą armatora i datą ceremonii.

Seria statków 8184 została zaprojektowana w Biurze Projektowym Stoczni Gdynia S.A. pod kierownictwem generalnego projektanta inż. Wojciecha Żychskiego. Kierownikiem projektu statku jest Maciej Lisowski, a kierownikiem biura budowy Michał Ryngwelski. Głównym technologiem budowy statku jest Dariusz Kozłowski, natomiast jakość wykonania nadzoruje inspektor Biura Jakości Sławomir Kreft.

Obecnie Stocznia Gdynia S.A. buduje cztery statki: jeden kontenerowiec o pojemności 2700 TEU oraz trzy Ro-Ro samochodowce. Stocznia ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2008 – 2009) 15 statków o wartości sprzedaży około 800 mln USD i 15 mln EUR.

Maj 2008. Spółka „Amber” odstąpiła od Planów zakupu akcji Stoczni Gdynia S.A. Jak donosiły zorientowane w sprawach gospodarczych warszawskie media, nieoficjalnym powodem odstąpienia była stworzona atmosfera wokół sprzedaży – rozmowy Ministerstwo Skarbu Państwa prowadziło tak, aby potencjalnego inwestora zniechęcić... Te same media potem niedwuznacznie wskazały, iż w owym czasie był to prawdopodobnie jeden z nielicznych sukcesów tego Ministerstwa.

6 czerwiec 2008. Podano do publicznej wiadomości, że Korporacja Polskie Stocznie (KPS) przejęła od Agencji Rozwoju Przemysłu (swojego właściciela) prawie 10 % akcji Stoczni Gdynia S.A. KPS prowadzi negocjacje w sprawie sprzedaży stoczni.

14 czerwiec 2008. Z suchego doku SD II spłynął na wodę kolejny Ro – Ro samochodowiec. Była to dwudziesta pierwsza jednostka z serii 8168 (na pięć jeszcze zakontraktowanych). Statek o nazwie „GUARDIAN LEADER” ma nośność 21 300 DWT i jest przystosowany do przewozu 6600 standardowych samochodów japońskich. Budowany jest na zamówienie firmy żeglugowej „RAY CAR CARRIERS LIMITED” z Wyspy Man.

Samochodowiec został zwodowany w wysokim stopniu gotowości technicznej wynoszącej około 85%. Było to trzecie wodowanie w bieżącym roku.



Oto kolejna ceremonia wlewania wody do niecki doku jako standardowy element wodowania. Dopiero po wlaniu tej wody nastąpi otwarcie zasuw (6 szt.) na bramie doku i wówczas woda morska (z kanału portowego) wpłynie do niecki dokowej i po jej napełnieniu uniesie na „swym grzbiecie” nowo zbudowany statek. Zaś do cebrzyka zostanie dodana następna plakietka z nazwą statku, datą wodowania i nazwą armatora...

„GUARDIAN LEADER” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Statek posiadać będzie w pełni sterowany elektronicznie silnik dwusuwowy wolnoobrotowy MAN Diesel typu 7S60ME-C7 wyprodukowany w zakładach H. Cegielski z Poznania. W silniku sterowanym elektronicznie wszystkie procesy tzn. od przygotowania do rozruchu, rozruch, praca w pełnym obciążeniu, a także w stanach awaryjnych będą kontrolowane i sterowane elektronicznie.

Osiągać będzie prędkość ponad 20 węzłów. Statek będzie wyposażony w najnowocześniejszy system nawigacyjny wraz z automatycznym sterowaniem wszystkich funkcji technicznych i eksploatacyjnych. Jednostka spełniać będzie wymogi najnowszych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO.

Budowa tego statku odbywa się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV). Statek finansowany jest przez armatora z gwarancjami KUKA S.A.

Statek został zaprojektowany w Stoczniowym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmarek.

Kierownikiem projektu jest Wacław Frączek, a kierownikiem biura budowy Jacek Partyka. Głównym technologiem budowy statku jest Bolesław Tarnacki. Jakość wykonania nadzoruje inspektor biura jakości Andrzej Borowski. Aktualnie Stocznia Gdynia S.A. buduje cztery statki: jeden kontenerowiec o pojemności 2700 TEU oraz trzy Ro – Ro samochodowce. Stocznia Gdynia S.A. ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2008 – 2009) 15 statków o wartości sprzedaży ponad 800 mln USD i 15 mln EUR.



Fotka przedstawia chwilę, w której otwarte zostały zawory umieszczone na bramie doku...

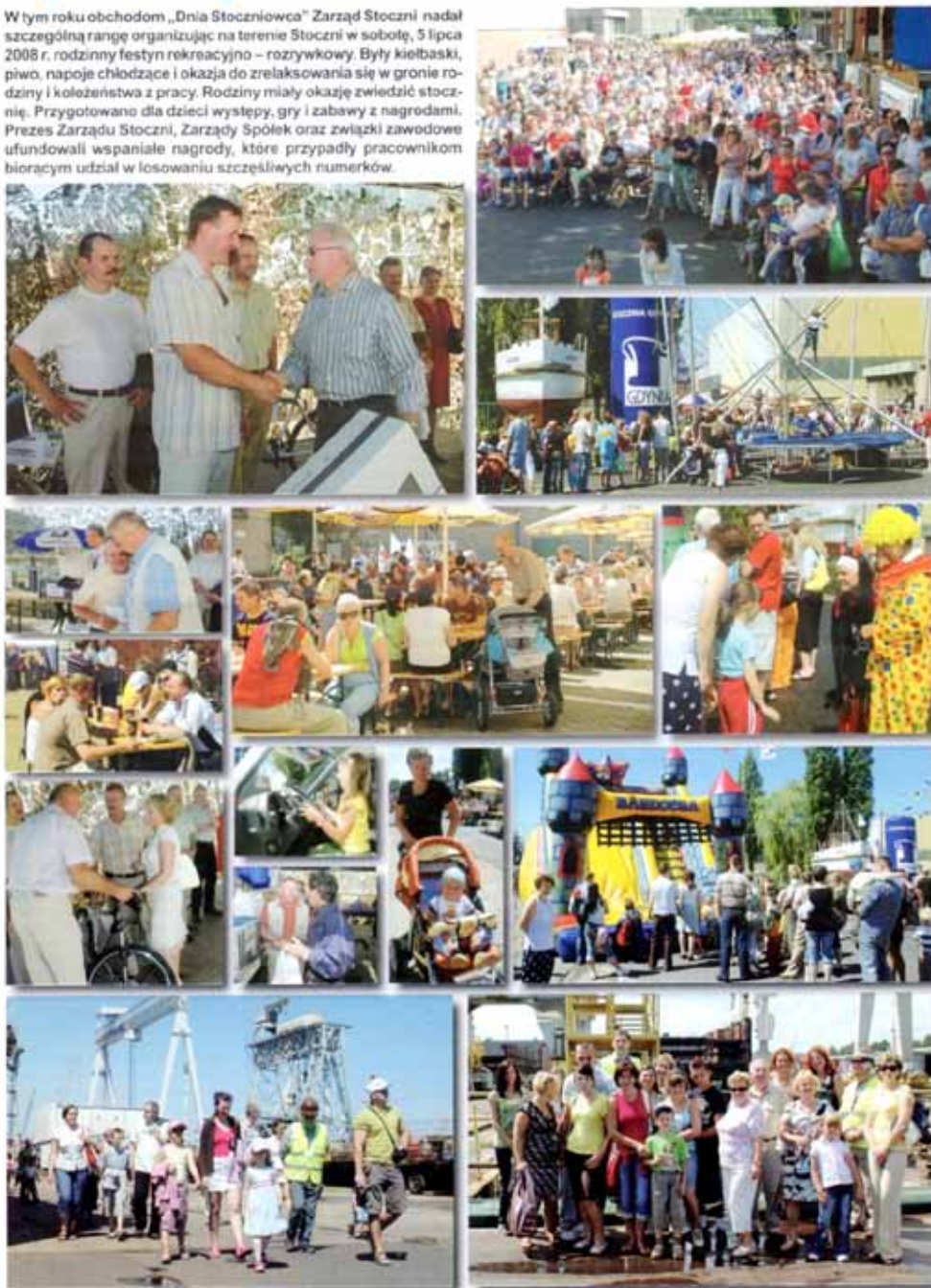
5 lipiec 2008. Uroczyste obchodzono „Dzień Stocznio-wca”. Zarząd Stoczni nadał temu świętu szczególną rangę organizując na terenie Stoczni w sobotę 5.07.2008 roku rodzinny festyn rekreacyjno-rozrywkowy. Były kiełbaski, piwo, napoje chłodzące i okazja do zwiedzenia Stoczni, a także do zrelaksowania się w gronie rodzin stocznio-wych, a w tym i z współpracownikami. Dla dzieci zorganizowano występy, gry i zabawy z nagrodami... Prezes Zarządu Stoczni, Zarządy Spółek i Związki Zawodowe ufundowali wspaniałe nagrody, które przypadły pracownikom biorącym udział w losowaniu szczęśliwych numerków

Ostatnie święto – Dzień Stoczniowca

Dzień Stoczniowca 2008 r. Rodzinny festyn rekreacyjno – rozrywkowy

Była wspaniała zabawa i nagrody

W tym roku obchodom „Dnia Stoczniowca” Zarząd Stoczni nadał szczególną rangę organizując na terenie Stoczni w sobotę, 5 lipca 2008 r. rodzinny festyn rekreacyjno – rozrywkowy. Były kielbaski, piwo, napoje chłodzące i okazja do zrelaksowania się w gronie rodziny i koleżenstwa z pracy. Rodziny miały okazję zwiedzić stocznnię. Przygotowano dla dzieci występy, gry i zabawy z nagrodami. Prezes Zarządu Stoczni, Zarządy Spółek oraz związki zawodowe ufundowali wspaniałe nagrody, które przypadły pracownikom biorącym udział w losowaniu szczęśliwych numerków.



WIADOMOŚCI STOCZNIOWE

Nikt ze świętujących stoczniowców i ich gości nie przeczuwał, że jest to ostatnie takie święto w ich ukochanej stoczni...

10 lipiec 2008. Odbył się wiec w obronie Stoczni i spółek stoczniowych. W tym wiecu wzięło udział ponad 2.000 pracowników w czasie przerwy śniadaniowej. Wiec zorganizowały Komitet Obrony Stoczni (powołany przez stoczniowe związki zawodowe)



Ostatni wiec.... Któż mógł przypuszczać, że to co było chlubą i życiem tysięcy stoczniovców i ich rodzin zostanie zmarnowane w tak skrajnie nieodpowiedzialny sposób...



Ostatnie spojrzenie.... Stoczniovcy do domów lub do pracy (nikt nie wie do jakiej? A osamotniona „Samarytanka” dopiero w roku 2021 trafi do muzeum miasta Gdyni.

23 lipiec 2008. W Stoczni Gdynia S.A. odbyła się symboliczna uroczystość chrztu statku i podniesienia bandery na Ro-Ro samochodowcu. Statek otrzymał nazwę „GUARDIAN LEADER”. Jego matką chrzestną była pani Lizete Tournis – żona kapitana Kostasa Tournisa, szefa greckiej firmy STAMCO SHIP MANAGEMENT z Pireusu.

Ceremonię chrztu celebrował ksiądz Edward Pracz – Europejski Koordynator Duszpasterstwa Ludzi Morza.



„GUARDIAN LEADER” jest dwudziestym pierwszym statkiem z serii 8168 (na pięć jeszcze zakontraktowanych). Jego nośność wynosi 21.300 DWT. Będzie przewoził 6600 samochodów osobowych. Został zbudowany na zamówienie armatora „Ray Car Carriers Limited” z Wyspy Man.

Statek będzie czarterowany przez największego przewoźnika samochodów na świecie, japońską firmę NYK SHIPPING Ltd. Samochodowiec będzie pływał pod banderą Wysp Bahama. Macierzystym portem jest Nassau.

„GUARDIAN LEADER” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Rozmiary statku odpowiadają 10-piętrowemu i 10-klatkowemu blokowi mieszkalnemu. Łączna powierzchnia pokładów wynosi prawie 5,5 ha. Masa stali użytej do budowy kadłuba i wyposażenia statku to ponad 16 tys. ton. Natomiast łączna ilość farb zużytych do jego konserwacji wyniosła ponad 290 tys. litrów. Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9m, szerokość 32m, zanurzenie 10m. Osiągać będzie prędkość ponad 20 węzłów. Statek posiadać będzie w pełni sterowany elektronicznie silnik dwusuwowy wolnoobrotowy MAN Diesel typu 7S60ME-C7 wyprodukowany w zakładach H. Cegielski z Poznania. W silniku sterowanym elektronicznie wszystkie procesy tzn. od przygotowania do rozruchu, rozruch, praca w pełnym obciążeniu, a także w stanach awaryjnych będą kontrolowane i sterowane elektronicznie. Statek jest wyposażony w najnowocześniejszy system radiowo-nawigacyjny obejmujący m.in. automatyczny rejestrator danych z podróży, tzw. „czarną skrzynkę” oraz układy automatycznego sterowania wszystkimi funkcjami technicznymi i eksploatacyjnymi. Spełnia najnowsze wymagania Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu. Warto podkreślić, że to właśnie za Ro-Ro samochodowiec z serii 8168 Stocznia Gdynia S.A. zdobyła nagrodę „Złotej Kotwicy” na XII Międzynarodowych Targach Morskich „BALTEXPO 2004”.

Statek został zaprojektowany w stoczniowym biurze projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmarskiego. Kierownikiem projektu statku był Wacław Frączek, a kierownikiem biura budowy Jacek Partyka. Głównym technologiem był Bolesław Tarnacki. Jakość wykonania nadzorował Andrzej Borowski. Budowa statku odbywała się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas (DNV). Jednostka finansowana była przez armatora, z gwarancjami Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych S.A. „GUARDIAN LEADER” jest czwartym statkiem przekazanym w tym roku przez Stocznnię Gdynia S.A. Obecnie Stocznia Gdynia S.A. buduje pięć statków: dwa kontenerowce o pojemności 2700 TEU oraz trzy Ro-Ro samochodowce. Ogółem w 2008 roku Stocznia Gdynia S.A. przekaze armatorom 8 statków o łącznej wartości ponad 481 mln USD. Stocznia Gdynia S.A. ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2008 – 2009) 14 statków o wartości sprzedaży ponad 700 mln USD i 15 mln EUR.

22 sierpień 2008. Akcjonariusze Stoczni Gdynia S.A. na Nadzwyczajnym Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy podjęli uchwałę w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego Spółki poprzez emisję akcji imiennych serii DV o kwotę od 50 mln zł do 200 mln zł. Kapitał zostanie podwyższony poprzez emisję w ramach subskrypcji prywatnej od 5 mln do 20mln akcji imiennych o wartości nominalnej każdej akcji wynoszącej 10zł. Akcje te są przeznaczone do objęcia w zamian za wkłady pieniężne lub niepieniężne przez wierzycieli Spółki, dotychczasowych i nowych akcjonariuszy

Ustalono, że zawarcie przez Spółkę umów o objęciu akcji z tej serii w trybie subskrypcji prywatnej nastąpi nie później niż do 20 lutego 2009r.

Akcjonariusze podjęli także uchwałę o zmniejszeniu liczby członków Rady Nadzorczej Spółki Stoczni Gdynia S.A. z 11 do 9. Rada Nadzorcza pomniejszyła się o dwie osoby.



Prezes Zarządu Stoczni Gdynia S. A. mgr inż. Antoni Poziomski

23 sierpień 2008. W Stoczni Gdynia S.A. z suchego doku SD II spłynął na wodę kolejny Ro-Ro samochodowiec. Jest to dwudziesta druga jednostka z serii 8168 (na cztery jeszcze zakontraktowanych). Statek o nazwie „**GENTLE LEADER**” ma nośność 21 300 DWT i jest przystosowany do przewozu 6600 standardowych samochodów japońskich. Budowany jest na zamówienie firmy żeglugowej „**RAY CAR CARRIERS LIMITED**” z Wyspy Man. Samochodowiec został zwodowany w wysokim stopniu gotowości technicznej wynoszącej około 85%. Było to w Stoczni Gdynia S.A. czwarte wodowanie statku w bieżącym roku.



„**GENTLE LEADER**” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Statek posiadać będzie w pełni sterowany elektronicznie silnik dwusuwowy wolnoobrotowy MAN Diesel typu 7S60ME-C7 wyprodukowany w zakładach H. Cegielski z Poznania. W silniku sterowanym elektronicznie wszystkie procesy tzn. od przygotowania do rozruchu, rozruch, praca w pełnym obciążeniu, a także w stanach awaryjnych będą kontrolowane i sterowane elektronicznie.

Osiągać będzie prędkość ponad 20 węzłów. Statek będzie wyposażony w najnowocześniejszy system nawigacyjny wraz z automatycznym sterowaniem wszystkich funkcji technicznych i eksploatacyjnych. Jednostka spełniać będzie wymogi najnowszych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO.

Budowa tego statku odbywa się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV). Statek finansowany jest przez armatora z gwarancjami KUKE S.A.

Statek został zaprojektowany w Stoczniowym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmarskiego. Kierownikiem projektu jest Przemysław Kaszubowski, a kierownikiem biura budowy Jacek Partyka. Głównym technologiemy budowy statku jest Bolesław Tarnacki. Jakość wykonania nadzoruje inspektor biura jakości Andrzej Borowski.

Aktualnie Stocznia Gdynia S.A. buduje pięć statków: dwa kontenerowce o pojemności 2700 TEU oraz trzy Ro-Ro samochodowce. Stocznia Gdynia S.A. ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2008-2009) 14 statków o wartości sprzedaży ponad 700 mln USD i 15 mln EUR.

28 sierpień 2008. W Stoczni Gdynia S.A. odbyła się uroczystość przekazania armatorowi statku. Był to kontenerowiec (dwudziesty pierwszy z serii 8184) o nośności 39 100 DWT przystosowany jest do przewozu 2700 kontenerów. Zbudowany został dla armatora z Wyspy Man, „Polaris Shipmanagement Company Limited”.



Budowa statku finansowana była z kredytów udzielonych przez PKO Bank Polski S.A. i BRE Bank S.A. poręczonych przez Rząd RP. Kontenerowiec o nazwie „RACHA BHUM” będzie mógł przewozić w pięciu ładowniach 1200 kontenerów 20-stopowych i 1500 kontenerów na pokładzie ułożonych w sześciu warstwach, w tym 300 kontenerów chłodzonych. Pływał będzie pod banderą singapurską, a macierzystym portem jest Singapur.

Budowa statku odbywała się pod nadzorem i według przepisów niemieckiego towarzystwa klasyfikacyjnego Germanischer Lloyd. Seria statków 8184 została zaprojektowana w Biurze Projektowym Stoczni Gdynia S.A. pod kierownictwem generalnego projektanta inż. Wojciecha Żychskiego. Kierownikiem projektu statku był Maciej Lisowski, a kierownikiem biura budowy Michał Ryngwelski. Głównym technologiemy budowy statku był Dariusz Kozłowski, natomiast jakość wykonania nadzorował inspektor biura jakości Sławomir Kreft. „RACHA BHUM” jest piątym statkiem przekazanym w bieżącym roku w Stoczni Gdynia S.A.

Obecnie w Stoczni Gdynia S.A. budowane są cztery statki: jeden kontenerowiec o pojemności 2700 TEU oraz trzy Ro-Ro samochodowce. Stocznia Gdynia S.A. ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2008 – 2009) 13 statków o wartości sprzedaży ponad 700 mln USD i 15 mln EURO



Parametry techniczne statku:	
dlugość całkowita	-196 m
szerokość	- 32 m
zanurzenie	- 10 m
silnik główny	Cegielski MAN B&W 7570MC-C, moc 21.735 kW, 91 obr/min
prędkość	-21,5 węzła

Wrzesień 2008. ISD (Związek Przemysłowy Donbas) złożył w Komisji Europejskiej plan restrukturyzacji Stoczni Gdynia S.A i Stoczni Gdańskiej, zakładający pomoc państwową w wysokości ponad 800 mln zł. i przewidujący odzyskanie rentowności przez Stocznnię Gdynia S.A. po 9 latach. Komisja uznała, że pomoc jest za duża, a Ministerstwo Skarbu Państwa zażądało skrócenia okresu odzyskania rentowności o połowę. Plan nie został skorygowany i w rezultacie Komisja zatwierdziła plan restrukturyzacji tylko dla Stoczni Gdańskiej S.A.

(w tej kwestii wypowiedział się izraelski armator – odbiorca większości samochodowców budowanych dla niego w Gdyni – prawdziwą przyczyną zwłoki w prywatyzacji Stoczni była chęć utrzymania kontroli państwowej – przede wszystkim z powodu możliwości obsadzania wysokopłatnych (po kilkanaście tysięcy zł. miesięcznie) swoimi klientami politycznymi. W opinii p. Ungara taki tryb postępowania realizowany był przez wszystkie rządy od chwili upadku komunistów.)

17 wrzesień 2008. W stoczni gościli Minister Skarbu Państwa Aleksander Grad i przedstawiciele potencjalnego inwestora stoczni koncernu ISD Polska z jej prezesem Konstantym Litwinowem na czele. W godzinach południowych w Ośrodku Informacji odbyło się spotkanie przedstawicieli związków zawodowych z kierownictwem ISD Polska, w trakcie którego zaprezentowane zostały plany restrukturyzacyjne stoczni.



Po południu związkowcy spotkali się z Ministrem Skarbu Państwa Aleksandrem Gradem. W spotkaniu uczestniczyli również: Wojewoda Pomorski Roman Zaborowski, Wice Marszałek Województwa Pomorskiego Wiesław Bryczkowski, Prezydent Gdyni Wojciech Szczurek oraz Prezes ISD Polska Konstanty Litwinow i zarząd stoczni.

W tym dniu odbyła się również konferencja prasowa, na której Minister Aleksander Grad poinformował dziennikarzy o planie restrukturyzacyjnym Stoczni Gdynia S.A. przesłanym w dniu 12 września 2008 roku do Komisji Europejskiej w Brukseli, a następnie odpowiadał na pytania dziennikarzy. Na liczne pytania dziennikarzy odpowiadał także prezes ISD Polska Konstanty Litwinow.

1 październik 2008. Komisarz ds. konkurencji Nelly Kroes odrzuciła polskie propozycje ratowania stoczni w Gdyni i w Szczecinie. W Stoczni Gdynia S.A. w tym czasie pracowało 7507 osób, a suma pomocy udzielona z budżetu państwa od 2004 roku wyniosła już 1 miliard 600 milionów zł.

2 październik 2008. Odbyła się uroczystość chrztu statku i podniesienia bandery na Ro-Ro samochodowcu. Statek otrzymał nazwę „GENTLE LEADER”. Jego matką chrzestną była pani Esther Fruchter – członek rodziny pana Ramiego Ungara z firmy Ray Car Carriers Limited. Ceremonię chrztu celebrował ojciec Edward Prac – Europejski Koordynator Duszpasterstwa Ludzi Morza.

„GENTLE LEADER” jest dwudziestym drugim statkiem z serii 8168 (na cztery jeszcze zakontraktowanych). Jego nośność wynosi 21.300 DWT. Będzie przewoził 6600 samochodów osobowych. Został zbudowany na zamówienie armatora „Ray Car Carriers Limited” z Wyspy Man. Statek będzie czarterowany przez największego przewoźnika samochodów na świecie, japońską firmę NYK SHIPPING Ltd. Samochodowiec będzie pływał pod banderą Wysp Bahama. Macierzystym portem jest Nassau.



Aktu chrztu dokonuje ks. dr Edward Pracz Duszpasterz Ludzi Morza Stella Maris Gdynia



Matka chrzestna statku dokonuje aktu chrztu rozbijając butelkę szampana o burtę statku. (Nie odkryję tajemnicy, jeśli podpowiem, iż każda Matka chrzestna przechodziła „przeszkolenie, by ceremonii stało się zadość. Tak „cisnięta” butelka musi się rozbić o stalowy kadłub... inaczej będzie to zły omen dla marynarzy! – Dop. EP)



„GENTLE LEADER” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Rozmiary statku odpowiadają 10-piętrowemu i 10-klatkowemu blokowi mieszkalnemu. Łączna powierzchnia pokładów wynosi prawie 5,5 ha. Masa stali użytej do budowy kadłuba i wyposażenia statku to ponad 16 tys. ton. Natomiast łączna ilość farb zużytych do jego konserwacji wyniosła ponad 290 tys. litrów. Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Osiągać będzie prędkość ponad 20 węzłów. Statek posiadać będzie w pełni sterowany elektronicznie silnik dwusuwowy wolnoobrotowy MAN Diesel typu 7S60ME-C7 wyprodukowany w zakładach H. Cegielski z Poznania.

W silniku sterowanym elektronicznie wszystkie procesy tzn. od przygotowania do rozruchu, rozruch, praca w pełnym obciążeniu, a także w stanach awaryjnych będą kontrolowane i sterowane elektronicznie.

Statek jest wyposażony w najnowocześniejszy system radiowo-nawigacyjny obejmujący m.in. automatyczny rejestrator danych z podróży, tzw. „czarną skrzynkę” oraz układy automatycznego sterowania wszystkimi funkcjami technicznymi i eksploatacyjnymi. Spełnia najnowsze wymagania Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu. Warto podkreślić, że to właśnie za Ro-Ro samochodowiec z serii 8168 Stocznia Gdynia S.A. zdobyła nagrodę „Złotej Kotwicy” na XII Międzynarodowych Targach Morskich „BALTEXPO 2004”.

Statek został zaprojektowany w stoczniowym biurze projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmareckiego. Kierownikiem projektu statku był Przemysław Kaszubowski, a kierownikiem biura budowy Jacek Partyka. Głównym technologiem był Bolesław Tarnacki. Jakość wykonania nadzorował Andrzej Borowski. Budowa statku odbywała się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas (DNV). Jednostka finansowana była przez armatora, z gwarancjami Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych S.A.

„GENTLE LEADER” jest szóstym statkiem przekazanym w tym roku przez Stocznnię Gdynia S.A. Obecnie Stocznia Gdynia S.A. buduje trzy statki: jeden kontenerowiec o pojemności 2700 TEU oraz dwa Ro-Ro samochodowce.

Stocznia Gdynia S.A. ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2008 – 2009) 12 statków o wartości sprzedaży ponad 650 mln USD i 15 mln EUR.

24 październik 2008. Z suchego doku SD II spłynął na wodę kolejny Ro – Ro samochodowiec. Jest to dwudziesta trzecia jednostka z serii 8168 (na trzy jeszcze zakontraktowanych). Statek o nazwie „SERENITY ACE” ma nośność 21 300 DWT i jest przystosowany do przewozu 6600 standardowych samochodów japońskich. Budowany jest na zamówienie firmy żeglugowej „RAY CAR CARRIERS LIMITED” z Wyspy Man.



Samochodowiec został zwodowany w wysokim stopniu gotowości technicznej wynoszącej około 85%. Jest to w Stoczni Gdynia S.A. piąte wodowanie statku w tym roku. „SERENITY ACE” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopiętrowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Statek posiadać będzie w pełni sterowany elektronicznie silnik dwusuwowy wolnoobrotowy MAN Diesel typu 7S60ME-C7 wyprodukowany w zakładach H. Cegielski z Poznania. W silniku sterowanym elektronicznie wszystkie procesy tzn. od przygotowania do rozruchu, rozruch, praca w pełnym obciążeniu, a także w stanach awaryjnych będą kontrolowane i sterowane elektronicznie.

Osiągać będzie prędkość ponad 20 węzłów. Statek będzie wyposażony w najnowocześniejszy system nawigacyjny wraz z automatycznym sterowaniem wszystkich funkcji technicznych i eksploatacyjnych. Jednostka spełniać będzie wymogi najnowszych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO. Budowa tego statku odbywa się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV). Statek finansowany jest przez armatora z gwarancjami KUKA S.A.

Statek został zaprojektowany w Stoczniowym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmarskiego. Kierownikiem projektu jest Waław Frączek, a kierownikiem biura budowy Daniel Pietruszka. Głównym technologiem budowy statku jest Bolesław Tarnacki. Jakość wykonania nadzoruje inspektor biura jakości Sławomir Kreft. Aktualnie Stocznia Gdynia S.A. buduje cztery statki: jeden kontenerowiec o pojemności 2700 TEU oraz trzy Ro – Ro samochodowce. Stocznia Gdynia S.A. ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2008 – 2009) 12 statków o wartości sprzedaży ponad 650 mln USD i 15 mln EUR.

Głos Stoczniozca – gwóźdź do trumny stoczni

Październik 2008. Ukazał się 16 (83) numer „Głosu Stoczniozca” – organ ZZ „Stoczniozwiec”.



„Stoczniozwiec” nie pozwoli na powtórkę z historii! Nie chcemy Szlanty bis.

W dniu 16.10.2008r. ZZ „Stoczniozwiec” wystosował do Zarządu ISD Polska, KM NSZZ „Solidarność” i WZZPGM pismo następującej treści:

Dotyczy: pakietu socjalnego dla pracowników Grupy Stoczni Gdynia

Jako związek zawodowy zrzeszający pracowników Grupy Stoczni Gdynia oczekiwaliśmy od potencjalnego inwestora poważnego i wartyńskiego potraktowania Załogi Stoczni Gdynia i zaproponowania jej pakietu socjalnego. Nie oczekiwaliśmy cudów, bo wiemy w jakiej sytuacji jest Stocznia Gdynia, jednakże jest dobrym obyczajem i przyjętą praktyką, że inwestor w momencie przejmowania zakładu pracy zawiera umowę społeczną gwarantującą pracownikom pewne zabezpieczenia socjalne. Umowa taka jest obopólnie korzystna, bo z jednej strony daje pracownikom poczucie bezpieczeństwa, z drugiej zaś świadczy o dobrych intencjach i wiarygodności inwestora. ISD Polska ubiegając się o przejęcie Stoczni miał wgląd w dokumentację firmy, przeprowadził badania i doskonale wie jaka jest jej kondycja finansowa oraz jaki jest jej potencjał. Mimo to jest zainteresowany objęciem akcji Stoczni Gdynia. Zatem uzasadnienie braku pakietu socjalnego dla pracowników złą kondycją firmy nie ma podstaw. Niestety pomimo deklaracji składanych przez przedstawicieli ISD, że najważniejsza jest dla nich załoga stoczni, nie przedstawił żadnego pakietu socjalnego, a wręcz oczekuje od przedstawicieli organizacji związkowych zgody na rezygnację z uprawnień pracowniczych uregulowanych w Zakładowym Układzie Zbiorowym Stoczni Gdynia i zrzeczenie się prawa do reprezentowania interesów pracowniczych, co jest sprzeczne z obowiązującym w Polsce prawem.

Załoga Stoczni Gdynia zasługuje na godne traktowanie, a więc także na pakiet socjalny, to wykwalifikowani fachowcy, którzy w tak trudnych warunkach budują cennie w świecie za jakosć statki. Jest oczywiste, że inwestor przejmujący firmę wychodzi z propozycją zawarcia z reprezentującymi Załogę związkami zawodowymi porozumienia w sprawie pakietu socjalnego. Tymczasem ISD Polska nie zaproponował żadnego pakietu socjalnego, a wręcz oczekuje zgody organizacji związkowych na cięcia w sferze pracowniczej. Jest to dla nas tym bardziej niezrozumiałe, że inwestor deklaruje chęć utrzymania produkcji stoczniowej, nie oferując pracownikom warunków zachęcających do pozostania w Stoczni. W chwili obecnej jest rynek pracownika, a nie pracodawcy. Nasi wykwalifikowani pracownicy są poszukiwani na rynku i często „podbierani” przez konkurencję, która oferuje zdecydowanie wyższe zarobki. Skoro potencjalny inwestor nie chce inwestować w pracowników to należy zadać pytanie, kto będzie mu tę produkcję stoczniową wykonywał? Jesteśmy świadomi trudnej sytuacji Stoczni, jesteśmy otwarci na rozmowy i gotowi na wypracowanie kompromisu, jednakże nie do zaakceptowania jest dla nas postawa potencjalnego inwestora wobec Załogi Grupy Stoczni Gdynia. Nie do przyjęcia jest także projekt porozumienia przedstawiony nam przez KM NSZZ „Solidarność” i WZZPGM, gdyż niewiele różni się do propozycji ISD. Przypominamy kolegom z pozostałych organizacji związkowych, że rolą naszą jest reprezentowanie i obrona interesów pracowniczych. Przypominamy, iż ZZ „Stoczniozwiec” powstał właśnie dlatego, że pozostałe organizacje związkowe nienależycie reprezentowały interesy pracowników. Nie jest naszym obowiązkiem przedstawianie inwestorowi pakietu socjalnego, ale w związku z tym, że pozostałe organizacje związkowe nie domagają się takiego pakietu, a wręcz odnosimy wrażenie, że akceptują propozycje ISD cięć w sferze pracowniczej zmuszeni jesteśmy przedstawić własny projekt pakietu socjalnego dla Załogi Grupy Stoczni Gdynia.

Informujemy, iż Załoga Stoczni Gdynia zostanie zapoznana z:

1. propozycją porozumienia przygotowaną przez ISD Polska,
2. z projektem przygotowanym przez KM NSZZ „Solidarność” i WZZPGM
3. z pakietem socjalnym przygotowanym przez ZZ „Stoczniozwiec”.

ponieważ uważamy, że nie można decydować o losach pracowników bez ich wiedzy. Chcemy transparentnego i akceptowanego przez Załogę porozumienia. ZZ „Stoczniozwiec” nie będzie podpisywał żadnych tajnych porozumień, jak to miało miejsce w 1998r kiedy pozostałe organizacje związkowe zawarły porozumienie bez wiedzy Załogi i ZZ „Stoczniozwiec” z inwestorem bez pieniędzy (Szlanta i SFT). Skutki tego Stocznia ponosi do dziś. Chcemy wiarygodnego inwestora odpowiedzialnego za losy firmy i jej pracowników. Wszelkie rozmowy będziemy prowadzić przy otwartej kurtynie.

Zwracamy się do ISD Polska, KM NSZZ „Solidarność” i WZZPGM o przeanalizowanie naszego projektu pakietu socjalnego i przystąpienie do merytorycznych rozmów w celu wypracowania kompromisu satysfakcjonującego wszystkie strony porozumienia.

Do wiadomości:

Załoga Grupy Stoczni Gdynia

Przewodniczący Zarządu ZZ „Stoczniozwiec”
Leszek Świętczak

Treść porozumienia zaproponowanego przez inwestora ISD:

POUFNE

Projekt do dyskusji tylko ze Związkami Zawodowymi

Porozumienie

Niniejsze porozumienie zostało zawarte w dniu [?] pomiędzy:

1. ISD Stocznia Sp. z o.o. (zwaną dalej „Inwestorem Strategicznym”)

reprezentowaną przez:.....
2. Związkiem Zawodowym NSZZ „Solidarność” Stoczni Gdynia SA
reprezentowanym przez:.....
3. Wolnym Związkiem Zawodowym Pracowników Gospodarki
Morskiej reprezentowanym przez:.....

Numer jest o tyle ciekawy, że zawarto w nim list do potencjalnego Inwestora (Ukraiński inwestor grupa ISD), próbującego kupić Stocznnię Gdańską i Stocznnię w Gdyni. Mówiąc pokrótce, intencją listu jest zarzucanie ewentualnemu nabywcy, że nie przystąpił do rozmów w tym związku z zawodowym o pakiecie socjalnym, który powinien być częścią umowy sprzedaży Stoczni Gdynia nowemu inwestorowi. List z zaznaczeniem: do wiadomości Załogi Grupy Stoczni Gdynia podpisał Przewodniczący Zarządu ZZ „Stoczniozwiec” (-) Leszek Świętczak.

Przyznać trzeba, że ZZ „Stoczniozwiec” wykonał kawał potężnej pracy zatrudniając wysokiej klasy specjalistów chyba od prawa pracy i w tej pracy zawarł „Projekt Pakietu Socjalnego Związku zawodowego „Stoczniozwiec” Październik 2008.

Sam zapis Projektu Pakietu Socjalnego ... stanowi prawdziwe Kuriozum co u żartownisiów było by do przyjęcia, ale to jest poważna, prawna propozycja dot. składnika Umowy Kupna – Sprzedaży wielkiej firmy, i to już śmieszne nie jest. Powie ktoś – przecież to jest Projekt... na tak, ale zawartość przedstawionego dokumentu coś mówi o autorze/ach... No ale Ad rem:

Najpierw Definicje:

Pakiet socjalny – umowa dotycząca zobowiązań inwestora w zakresie gwarancji pracowniczych i socjalnych w prywatyzowanej spółce

Kodeks Pracy – Ustawa z dnia 26.06. 1974 r. z późniejszymi zmianami.

ZUZP – Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy.

Dokument jest bardzo obszerny, musimy zatem przedstawić wypisy, ale w takiej formie by nie tracić „ducha” tego dokumentu...

I.1 Umowa – Pakiet (...) stanowić będzie integralną część umowy sprzedaży udziałów Spółki Inwestorowi.

I.4. Inwestor w pełni zdaje sobie sprawę z roli jaką spełniają Związki Zawodowe (...) zobowiązuje się do współpracy z nimi w przedmiocie wszelkich kwestii pracowniczych. *(w zamierzonych czasach to się nazywało „przewodnią rolą partii – dop. EP).*

I.5. Inwestor (...) zobowiązuje się nie podejmować żadnych działań, których skutkiem mogła by być zmiana praw Pracowników Spółki określonych w Pakiecie i jego załącznikach:

Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy;

Regulaminie Pracy;

Regulaminie Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych;

Zmiana w wym. Aktów wymaga każdorazowo zgody Związków Zawodowych.

(Oto próba przywołania zasady „Nihil novi” stosowana w XVI wieku w Polsce szlacheckiej a teraz ma być stosowana w Polsce w XXI wieku! – dop. EP)

III.1. Inwestor zobowiązuje się, że Zarząd Spółki nie będzie przeprowadzał zwolnień grupowych i indywidualnych (...) bez względu na zakres zmian organizacyjnych, ekonomicznych i technologicznych. *(A co, jeśli wprowadzi się automatyzację produkcji, i/lub wprowadzi na szeroką skalę komputeryzację to co, nie ma prawa zmniejszyć liczebności załogi? – dop. EP)*

III. 2. W przypadku wypowiedzenia pracownikowi stosunku pracy będzie mu przysługiwało odszkodowanie w wys. miesięcznego wynagrodzenia liczonego jak za urlop x ilość miesięcy do pełnej emerytury, jednak nie mniej niż 30.000 Euro. *(No, Raj, na ziemi dla pracowników! Inwestor zajmie się utrzymywaniem zwalnianych pracowników aż do emerytury...! – dop. EP)*

III.5. Spółka nie zaproponuje pracownikowi warunków pracy niezgodnych z jego kwalifikacjami, predyspozycjami i stanem zdrowia. *(Szczególnie predyspozycje powinny być największą troską Inwestora! – dop. EP)*

IV. Wynagrodzenia

IV.2. W 2009 roku nastąpi dodatkowa podwyżka wynagrodzeń w wys. 10 % przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia z 2008 r. a podział środków nastąpi w uzgodnieniu ze ZZ. *(to co? Pracodawca nie może oceniać pracownika i dać mu podwyżkę odpowiadającemu jego kwalifikacjom i zaangażowaniu w realizację zadań? Propozycja ZZ jest po prostu zasadą: czy się stoi, czy się leży... – dop. EP)*

IV.3. Inwestor zapewni coroczny wzrost wynagrodzeń w wysokości wskaźnika inflacji + 5 % *(można domniemać, iż wskaźnik inflacji zależy od Inwestora, no skoro zależy, to niech płaci! – dop. EP)*

- IV.5.** Podwyżka płac musi obejmować wszystkich pracowników jeden raz w roku kalendarzowym. *(Nie mówimy o wyniku finansowym firmy, indywidualnej ocenie wydajności, itp. – po prostu należy się i tyle! – dop. EP)*
- IV.6.** W grudniu Spółka wypłaci świadczenie w formie bonów świątecznych w wys. 50 % średniego miesięcznego wynagrodzenia. *(Ten punkt jest oczywiście do przyjęcia! – dop. EP)*
- IV.7.** Inwestor wypłaci każdemu pracownikowi zatrudnionemu w pełnym wymiarze 10.000 zł. premii prywatyzacyjnej. *(w Stoczni w roku 2008 – w październiku – pracowało 7507, co daje kwotę 75 070 000 zł. Dodać trzeba, że dług Stoczni wynosił 1, 6 miliarda złotych, zaś wartość stoczni wyceniano w tymże na około 320 mln zł. Takiego obciążenia nie wytrzymałby chyba i sam Rockefeller z USA. Przykro to przyznać, ale ZZ nie miały najmniejszego pojęcia o kondycji swojej firmy – dop. EP)*
- IV.11.** (...) nagroda roczna w wys. 10 % rocznego indywidualnego wynagrodzenia pracownika z roku poprzedzającego... *(wg mnie może być była to normalna 13 – ta pensja – dop. EP)*
- IV.12.** (...) raz w roku premia wakacyjna w wysokości 2.000 zł. *(to jest absolutne novum, tego nawet za komuny nie wymyślono! – dop. EP)*
- V.4.** utrzymanie wszelkich świadczeń (...) posiłków regeneracyjnych, profilaktycznych, obiadów i napojów zgodnie z zapisami ZUZP Stoczni Gdynia S.A. *(Stocznia im. „Komuny Paryska „ jak żywa, ale bez obiadów, i tych napojów... _dop. EP)*
- V.12.** Na równi z wypadkiem przy pracy traktuje się (...) wypadek, któremu pracownik uległ (...) przy wykonywaniu zadań zleconych przez działające w zakładzie pracy organizacje związkowe, w ramach ich uprawnień... *(tego jeszcze nigdzie na świecie nie wprowadzono! Pracownik idzie na wiec, na manifestacje a te przecież odbywają się na ogół po za siedzibą firmy i tam zostają spałowany i za to ma zapłacić firma? Paranoja! – dop. EP)*
- VI.5.** na wniosek ZZ ... odbywanie spotkań załogi z Zarządem Spółki w godzinach pracy z zachowaniem prawa do wynagrodzenia. *(No ładnie! Wiecowanie w prywatnej firmie i jeszcze branie za to pensję... to świetny pomysł! Tylko gdzie znaleźć takiego idiotę, który się pod tym podpisze? – dop. EP)*

VII. Gwarancje związkowe:

- pomieszczenia z wyposażeniem na terenie zakładu
- korzystanie z zakładowych komputerów, kserografów i transportu;
- utrzymywanie tablic ogłoszeniowych ZZ;
- pokrycie kosztów prenumeraty pism ZZ;
- Zbieranie składek członkowskich przez spółkę i przekazywanie ich niezwłocznie odpowiednim ZZ... *(prywatna firma ma ściągać składki, bo własni członkowie nie kwapią się do płacenia składek? – przychodzi mi do głowy piosenka T. Chyły pt. „Cysorz to ma klawe Życie...” – dop. E)*
- płatne zwolnienia z pracy dla działaczy ZZ (a składki, to na co mają iść? – dop. EP)
- wstęp na teren spółki osobom wskazanym przez zakładowe organizacje Związkowe *(np. politykom spierającym i/lub wykorzystujących ZZ do działalności politycznej, które przecież mogą być skierowane przeciw właścicielowi Spółki! – dop. EP.)*

I TERAZ PYTANIE ZASADNICZE GDZIE ZNALEŚĆ IDIOTĘ, KTÓRY ZAANGAŻUJE SWÓJ WŁASNY KAPITAŁ NA TAKICH WARUNKACH?

Przepraszam Cię drogi czytelniku za tak obszerne przedstawienie tego Pakietu. Ale nie zrobiłem tego z poczucia humoru. Lecz dlatego, iż w tym samym czasie starano się znaleźć nabywcę Stoczni, by UTRZYMAĆ FIRMEĘ a zarazem PRACĘ dla wielu tysięcy ludzi w niej zatrudnionych, a tu taki cios w plecy!

Dodatkowo zwracam uwagę, że „Głos Stocznio-wca” jest wydany w październiku 2008 r. Natomiast dokładnie za 6 miesięcy, gdy firma z Kataru zainteresowana była zakupem Stoczni Gdynia S.A. i wpłaciła tzw. wadium w wysokości 36 mln zł. stało się coś dziwnego, Katarczycy nagle „zwinęli żagle” i zrezygnowali z zakupu tak wspaniałej Stoczni...Nie można wykluczyć, iż uraczeni tak wspaniałą perspektywą współpracy ze ZZ „Stocznio-wiec” woleli stracić te 36 mln. zł niż walczyć z siłami zła, czającymi się w Stoczni.

6 listopad 2008. Ostateczna decyzja Komisji Europejskiej nakazująca Stoczniom w Gdyni i w Szczecinie zwrot do budżetu państwa pomocy utrzymanej w poprzednich latach w terminie do 6.06. 2009 r. Alternatywą jest podzielenie majątku obu Stoczni i sprzedaż na przetargach. Uzyskane środki winny być przeznaczone na spłatę długów stoczni, przede wszystkim wobec wierzycieli prywatnych

3 grudzień 2008. W Stoczni Gdynia S.A. odbyła się symboliczna uroczystość chrztu statku i podniesienia bandery na Ro-Ro samochodowcu. Statek otrzymał nazwę „SERENITY ACE”. Jego matką chrzestną była pani Yael Ungar – żona właściciela firmy żeglugowej Ray Car Carriers Limited pana Ramiego Ungara. Ceremonię chrztu celebrował Ojciec Edward Pracz – Europejski Koordynator Duszpasterstwa Ludzi Morza.



Ostatnia instrukcja dla Matki chrzestnej: jak trzymać szampana, by gwałtownie rzucona butla zdecydowanym ruchem doleciała do kadłuba i tam się rozbiła ku wielkiej radości stocznio-wców i marynarzy!

Tak prezentuje się dumna Matka chrzestna z rzetelnie wykonanej roboty związanej z rozbijaniem o kadłub butelki najprawdziwszego szampana!

„SERENITY ACE” jest dwudziestym trzecim statkiem z serii 8168 (na trzy jeszcze zakontraktowanych). Jego nośność wynosi 21.300 DWT. Będzie przewoził 6600 samochodów osobowych. Został zbudowany na zamówienie armatora „Ray Car Carriers Limited” z Wyspy Man. Statek będzie czarterowany przez japońską firmę żeglugową MITSUI OSK LINE (MOL). Samochodowiec będzie pływał pod banderą Wysp Bahama. Macierzystym portem jest Nassau.

„SERENITY ACE” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Rozmiary statku odpowiadają 10-piętrowemu i 10-klatkowemu blokowi mieszkalnemu. Łączna powierzchnia pokładów wynosi prawie 5,5 ha. Masa stali użytej do budowy kadłuba i wyposażenia statku to ponad 16 tys. ton. Natomiast łączna ilość farb zużytych do jego konserwacji wyniosła ponad 290 tys. litrów. Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Osiągać będzie prędkość ponad 20 węzłów. Statek posiadać będzie w pełni sterowany elektronicznie silnik dwusuwowy wolnoobrotowy MAN Diesel typu 7S60ME-C7 wyprodukowany w zakładach H. Cegielski z Poznania.

W silniku sterowanym elektronicznie wszystkie procesy tzn. od przygotowania do rozruchu, rozruch, praca w pełnym obciążeniu, a także w stanach awaryjnych będą kontrolowane i sterowane elektronicznie. Statek jest wyposażony w najnowocześniejszy system radiowo-nawigacyjny obejmujący m.in. automatyczny rejestrator danych z podróży, tzw. „czarną skrzynkę” oraz układy automatycznego sterowania wszystkimi funkcjami technicznymi i eksploatacyjnymi. Spełnia najnowsze wymagania Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu. Warto podkreślić, że to właśnie za Ro-Ro samochodowiec z serii 8168 Stocznia Gdynia S.A. zdobyła nagrodę „Złotej Kowalicy” na XII Międzynarodowych Targach Morskich „BALTEXPO 2004”.



Fotka przedstawia rufową część statku ukazującą 3 częściową rampę rufową, stanowiącą drogę wjazdu ładunków do wewnętrznych przestrzeni ładunkowych. Ciężar pojedynczego pojazdu, który może wjechać na tak rozłożoną rampę przekroczyć może 100,0 ton! Przed opuszczeniem nabrzeża rampa jest unoszona (zblocza linowe) do pozycji „marszowej” i szczelnie zamyka otwór wjazdowy.

Statek został zaprojektowany w stocznio-wym biurze projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmarskiego. Kierownikiem projektu statku był Waclaw Frączek, a kierownikiem biura budowy Daniel Pietruszka. Głównym technologiem był Bolesław Tarnacki. Jakość wykonania nadzorował Sławomir Kreft. Budowa statku odbywała się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas (DNV). Jednostka finansowana była przez armatora, z gwarancjami Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych S.A. „SERENITY ACE” jest siódmym statkiem przekazanym w tym roku przez Stocznio-w Gdynia S.A. Obecnie Stocznio-w Gdynia S.A. buduje trzy statki: jeden kontenerowiec o pojemności 2700 TEU oraz dwa Ro-Ro samochodowce.

7 lutego 2009. Z suchego doku SD II spłynął na wodę kolejny Ro – Ro samochodowiec. Jest to dwudziesta czwarta jednostka z serii 8168. Statek o nazwie „CSCC ASIA” ma nośność 21 300 DWT i jest przystosowany do przewozu 6600 standardowych samochodów japońskich. Budowany jest na zamówienie firmy żeglugowej „RAY CAR CARRIERS LIMITED” z Wyspy Man.

Samochodowiec został zwodowany w wysokim stopniu gotowości technicznej wynoszącej około 80%. Było to w Stoczni Gdynia S.A. pierwsze wodowanie statku w bieżącym roku.



Prezes Zarządu Stoczni Gdynia S.A. mgr inż. Mateusz Filipp mocuje do dębowego cebrzyka pamiątkową plakietkę (blaszka mosiężna) z wygrawerowaną datą wodowania i nazwą statku.

„CSCC ASIA” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Statek posiadać będzie w pełni sterowany elektronicznie silnik dwusuwowy wolnoobrotowy MAN Diesel typu 7S60ME-C7 wyprodukowany w zakładach H. Cegielski z Poznania. W silniku sterowanym elektronicznie wszystkie procesy tzn. od przygotowania do rozruchu, rozruch, praca w pełnym obciążeniu, a także w stanach awaryjnych będą kontrolowane i sterowane elektronicznie.



Osiągać będzie prędkość ponad 20 węzłów. Statek będzie wyposażony w najnowocześniejszy system nawigacyjny wraz z automatycznym sterowaniem wszystkich funkcji technicznych i eksploatacyjnych. Jednostka spełniać będzie wymogi najnowszych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO.

Budowa tego statku odbywa się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV). Statek finansowany jest przez armatora z gwarancjami KUKI S.A.

Statek został zaprojektowany w Stocznio-wym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmarskiego.

Kierownikiem projektu jest Przemysław Kaszubowski, a kierownikiem biura budowy Daniel Pietruszka. Głównym technologiem budowy statku jest Piotr Rutkowski. Jakość wykonania nadzoruje inspektor biura jakości Andrzej Borowski.

Aktualnie Stocznia Gdynia S.A. buduje trzy statki: jeden kontenerowiec o pojemności 2700 TEU oraz dwa Ro – Ro samochodowce o wartości sprzedaży około 195 mln USD.

2 marzec 2009. W tym dniu został ogłoszony komunikat z dnia 2 marca 2009 roku w sprawie wyniku postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko Prezesa zarządu Spółki Stocznia Gdynia S.A. Rada Nadzorcza Spółki Stocznia Gdynia S.A. niniejszym informuje, że w wyniku zakończenia postępowania kwalifikacyjnego na Prezesa Zarządu Spółki Stocznia S.A. Rada Nadzorcza Spółki dnia 2 marca 2009 roku mianowała na stanowisko nowego Prezesa Zarządu. Został nim mgr inż. Mateusz Filipp. Postępowanie kwalifikacyjne odbyło się w dniach: od 6 lutego roku do dnia 2 marca 2009 roku, w oparciu o rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 marca 2003 roku w sprawie przeprowadzania postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko Prezesa Zarządu w niektórych spółkach handlowych (Dz. U. nr 55, poz. 476 z późniejszymi zmianami).

(od siebie dodam – dop. EP – iż mgr inż. Mateusz Filipp jest okrętowcem w drugim pokoleniu. Jego ojcem jest mgr inż. Piotr Filipp Generalny Projektant największego dotąd zbudowanego statku w basenie morza Bałtyckiego B-562. Stocznia w Gdyni zbudowała ich 4.

25 kwiecień 2009. Symboliczne i Historyczne wodowanie statków w Stocznio-wy Gdynia S.A. W tym dniu z suchego doku SD II spłynęły na wodę dwa statki.

Pierwszy statek to kolejny Ro – Ro samochodowiec – dwudziesta piąta jednostka z serii 8168. Statek o nazwie „CSCC EUROPE” ma nośność 21 300 DWT i jest przystosowany do przewożenia 6600 standardowych samochodów japońskich. Budowany jest na zamówienie firmy żegluga-wej „RAY CAR CARRIERS LIMITED” z Wyspy Man.

„CSCC EUROPE” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Statek posiadać będzie w pełni sterowany elektronicznie silnik dwusuwowy wolnoobrotowy MAN Diesel typu 7S60ME-C7 wyprodu-

kowany w zakładach H. Cegielski z Poznania. W silniku sterowanym elektronicznie wszystkie procesy tzn. od przygotowania do rozruchu, rozruch, praca w pełnym obciążeniu, a także w stanach awaryjnych będą kontrolowane i sterowane elektronicznie.



Parametry techniczne kontenerowca:	
długość całkowita	196 m
szerokość	32 m
zanurzenie	10 m
silnik główny	Cegielski MAN B&W 7S70MC-C, moc 21 735 kW, 91 obr./min.
prędkość	21,5 węzła

Osiągać będzie prędkość ponad 20 węzłów. Statek będzie wyposażony w najnowocześniejszy system nawigacyjny wraz z automatycznym sterowaniem wszystkich funkcji technicznych i eksploatacyjnych. Jednostka spełniać będzie wymogi najnowszych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO.

Budowa tego statku odbywa się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego DET NORSKE VERITAS (DNV).

Kierownikiem projektu jest Waław Frączek, a kierownikiem biura budowy Jacek Partyka. Głównym technologiem budowy statku jest Bolesław Tarnacki. Jakość wykonania nadzoruje inspektor biura jakości Andrzej Borowski.

Natomiast drugi zwodowany statek to kontenerowiec „SATTHA BHUM” – dwudziesty drugi kontenerowiec z serii 8184 o nośności 39 000 DWT i zdolności przewozowej 2700 TEU (ekwiwalentnych kontenerów 20 stopowych). Jest on budowany dla armatora z Wyspy Man, „Polaris Shipmanagement Company Limited”. W pięciu ładowniach statek będzie mógł przewozić 1200 kontenerów 20-stopowych, a na pokładzie 1500 kontenerów ułożonych w sześciu warstwach, w tym 300 kontenerów chłodzonych.

Jednostka budowana jest pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego Germanischer Lloyd.

Kierownikiem projektu statku jest Maciej Lisowski, a kierownikiem biura budowy Michał Ryngwelski. Głównym technologiem budowy statku jest Dariusz Kozłowski, natomiast jakość wykonania nadzoruje inspektor Biura Jakości Sławomir Kreft.

Statki zostały zwodowane w wysokim stopniu gotowości technicznej wynoszącej około 85%.

Oba statki zostały zaprojektowane w Stocznio-wym Biurze Projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego. Na podkreślenie zasługuje fakt, iż względu na toczący się proces postępowania kompensacyjnego, który zakończyć się ma z końcem maja 2009 roku – biorąc pod uwagę element historyczny – było to ostatnie wodowanie statków w historii Stoczni Gdynia S.A. W tym symbolicznym wodowaniu licznie uczestniczyli stocznio-wcy wraz z rodzinami.

25 marzec 2009. W Stoczni Gdynia S.A. odbyła się symboliczna uroczystość chrztu i podniesienia bandery na Ro-Ro samochodowcu. Statek otrzymał nazwę „CSCC ASIA”. Jego matką chrzestną była pani Yael Ungar – żona właściciela firmy żeglugowej „Ray Car Carriers Limited” pana Ramiego Ungara.



„CSCC ASIA” jest dwudziestym czwartym statkiem z serii 8168 (na jeden jeszcze zakontraktowany). Jego nośność wynosi 21.300 DWT. Będzie przewoził 6600 samochodów osobowych. Statek będzie czarterowany przez chińską firmę żeglugową CHINA SHIPPING. Samochodowiec będzie pływał pod banderą Wysp Bahama. Macierzystym portem jest Nassau.

„CSCC ASIA” to Ro-Ro samochodowiec wielkogabarytowy i wielopokładowy (ma 13 pokładów wewnętrznych). Rozmiary statku odpowiadają 10-piętrowemu i 10-klatkowemu blokowi mieszkalnemu. Łączna powierzchnia pokładów wynosi prawie 5,5 ha. Masa stali użytej do budowy kadłuba i wyposażenia statku to ponad 16 tys. ton. Natomiast łączna ilość farb zużytych do jego konserwacji wyniosła ponad 290 tys. litrów. Załadunek i wyładunek odbywają się za pośrednictwem dwóch ramp: skośnej rampy rufowej o nośności 150 ton i rampy burtowej o nośności 22 ton. Nadbudówka na tym statku jest jednopoziomowa i znajduje się na wysokości 33 metrów (licząc od dna statku). Jego długość wynosi 199,9 m, szerokość 32 m, zanurzenie 10 m. Osiągać będzie prędkość ponad 20 węzłów. Statek posiadać będzie w pełni sterowany elektronicznie silnik dwusuwowy wolnoobrotowy MAN Diesel typu 7S60ME-C7 wyprodukowany w zakładach H. Cegielski z Poznania.

W silniku sterowanym elektronicznie wszystkie procesy tzn. od przygotowania do rozruchu, rozruch, praca w pełnym obciążeniu, a także w stanach awaryjnych będą kontrolowane i sterowane elektronicznie. Statek jest wyposażony w najnowocześniejszy system radiowo-nawigacyjny obejmujący m.in. automatyczny rejestrator danych z podróży, tzw. „czarną skrzynkę” oraz układy automatycznego sterowania wszystkimi funkcjami technicznymi i eksploatacyjnymi. Spełnia najnowsze wymagania Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu. Warto podkreślić, że to właśnie za Ro-Ro samochodowiec z serii 8168 Stocznia Gdynia S.A. zdobyła nagrodę „Złotej Kotwicy” na XII Międzynarodowych Targach Morskich „BALTEXPO 2004”.



Statek został zaprojektowany w stocznio-wym biurze projektowym pod kierownictwem generalnego projektanta Wojciecha Żychskiego i głównego projektanta Cezarego Kaczmarskiego. Kierownikiem projektu statku był Przemysław Kaszubowski, a kierownikiem biura budowy Daniel Pietruszka. Głównym technologiem był Piotr Rutkowski. Jakość wykonania nadzorował Andrzej Borowski. Budowa statku odbywała się pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas (DNV). Jednostka finansowana była przez armatora, z gwarancjami Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych S.A. „CSCC ASIA” jest pierwszym statkiem przekazanym w tym roku przez Stocznnię Gdynia S.A. Obecnie Stocznia Gdynia S.A. buduje dwa statki: jeden kontenerowiec o pojemności 2700 TEU i jeden Ro-Ro samochodowiec.

20 maj 2009. Pojawiły się pierwsze informacje medialne o pojawieniu się „katarskiego inwestora”, którym miał być Katarski Bank Inwestycyjny QInvest, który za pośrednictwem spółki Stichting Particulier Ponds Greenrights (SPPG) miałby zarządzać spółką Polskie Stocznie S.A.

Pierwsza – majowa – próba sprzedaży stoczni podczas licytacji nie powiodła się. Jedyny chętny – SPPG – która wpłaciła wadium 38 mln zł i wylicytowała kwotę sprzedaży w wysokości ponad 320 mln zł, rzeczywistej kwoty sprzedaży nie udało się ustalić była nawet mowa o kwocie w wysokości ok. 380 mln zł) wycofała się z transakcji.

(Wg informacji dziennikarskich transakcja nie doszła do skutku, gdyż kooperujący z firmą SPPD libański handlarz bronią Abdul Rahim el. – Assir miał zażądać, aby polska firma zbrojeniowa „BUMAR” podpisała z nim wcześniej ugodę. Z kolei strona polska uzależniła ugodę z Bumarem od wpłacenia pieniędzy za stocznie przez kupującego.)

Sierpień 2009. Szczecińskie Stowarzyszenie Obrony Stoczni i Przemysłu Okrętowego wysłało do władz Kataru Kuriozalny list wzywający do wycofania się z tej transakcji, gdyż – w opinii tego stowarzyszenia – Stocznia Szczecińska Nowa powstała wskutek przestępczego przejęcia majątku tej Stoczni.

14 sierpień 2009. Poinformowano oficjalnie, iż SPPG wycofał się z transakcji.

Koniec istnienia stoczni

1 wrzesień 2009. Oficjalnie przyznano, że próba sprzedaży stoczni w Gdyni i w Szczecinie nie powiodła się. Niedoszły inwestor na skutek wycofania się ze sprzedaży stracił 36 mln zł wpłaconych jako wadium przed rozpoczęciem licytacji. Brak zainteresowania kupnem obu stoczni tłumaczono załamaniem produkcji na świecie. Latem 2009 roku upadły stocznie w Wismarze i Warnemunde, upadła także stocznia w Odense.

SKORO STOCZNIA TONIE, NIECHŻE ZATEM ORKIESTRA STOCZNIOWA ZAGRA PO RAZ OSTATNI JAK NA TITANICU!



26 październik 2009. Ogłoszono (za zgodą Komisji Europejskiej) drugą licytację Stoczni Gdynia S.A. Wartość Stoczni wyceniono na 267 mln zł. Sprzedaż nie doszła do skutku, bowiem nikt nie okazał się chętny do zakupu. Pozostała ostatnia alternatywa: podział stoczni i sprzedaż jej majątku na drodze przetargów (po zakończeniu sprzedaży – ostatni gasi światło – tyle pozostało z chłuby Polskiego Przemysłu Okrętowego... dop. EP).

Ludzie zawsze są najważniejsi

Poniżej przedstawiam tych, którzy dali z siebie najwięcej i zostali docenieni...

1964

Nagroda Zespołowa I stopnia w zakresie budownictwa:

inż. Tadeusz DZIĘGIELEWSKI	mgr inż. Jerzy POSPISCHIL
inż. Eugeniusz GŁUSZEK	mgr inż. Witold PRZELASKOWSKI
mgr inż. Zbigniew GRACZYK	mgr inż. Zygmunt RZĄDKOWSKI
mgr inż. Janusz HAUPTMANN	mgr inż. Bogdan ŚMIDOWICZ
Roman HUSARSKI	inż. Zdzisław TATKOWSKI
inż. Konrad MURZYŃSKI	inż. Henryk TRZEMZAŁSKI
mgr inż. Janusz NAWROCKI	inż. Henryk ŻYDOWICZ
inż. Michał OLESNIEWICZ	Władysław ŻYWICKI
inż. Tadeusz POPKIEWICZ	

za projekt i realizację suchego doku w Stoczni
im. Komuny Paryskiej w Gdyni

1970

Nagroda zespołowa I stopnia w zakresie budowy maszyn i elektrotechniki:

inż. Waldemar CZERSKI	inż. Wacław LUBELSKI
prof. dr inż. Jerzy DOERFFER	inż. Felician ŁADA
mgr inż. Eugeniusz CAŁECKI	mgr inż. Jerzy MADEY
mgr inż. Stefan JAGUŚ	inż. Stanisław SKROBOT
inż. Jan KILANOWSKI	

za opracowanie i wprowadzenie do produkcji półwkowej
metody budowy statków z łączeniem na wodzie

1974

Nagroda Zespołowa II stopnia w dziedzinie techniki:

inż. Błażej SMOLIŃSKI	inż. Zbigniew KRYK
mgr inż. Zbigniew BARANOWSKI	mgr inż. Zbigniew SAMBORSKI
mgr inż. Witold KERTH	

za projekt i konstrukcję trawlerów przetwórnici
typu "KALMAR" (B-418).

1971 Nagroda Zespołowa I stopnia

inż. Błażej SMOLIŃSKI	mgr inż. Witold KERTH
mgr inż. Zbigniew BARANOWSKI	inż. Zbigniew KRYK
mgr inż. Zbigniew SAMBORSKI	

za projekt i konstrukcję trawlera przetwórnici
"KALMAR" (B-418)

1973 Nagroda Zespołowa I stopnia

mgr inż. Aleksander KACZMARSKI	mgr inż. Andrzej KOZICKI
mgr inż. Stanisław BALCERZAK	inż. Zbigniew ORAWSKI

za projekt i konstrukcję rudo-samochodowca B-521/III-DI

1975 Nagroda Zespołowa I stopnia

mgr inż. Michał CENIAN	mgr inż. Jan SZUCA
mgr inż. Piotr ONUSZKO	inż. Henryk WIŚNIEWSKI

za projekt i konstrukcję masowca OBO "MARSHAL BUDYONNYI"
o nośności 105 tys. ton (B-524)

1975 Nagroda Zespołowa II stopnia

inż. Zbigniew CRABOWICZ	inż. Piotr SZWABOWICZ
mgr inż. Romuald PERKOWSKI	inż. Stefan ŻABICKI
mgr inż. Czesław SKIBICKI	

za opracowanie projektu wstępnego i technicznego
zbiornikowca o nośności 100.000 ton (PT 1388) dla Bułgarii

1977 Nagroda Zespołowa I stopnia

inż. Ryszard DZIĘGIEL	mgr inż. Antoni RYLKE
mgr inż. Zbigniew GELNER	mgr inż. Jerzy SZABŁOWSKI
mgr inż. Edward LOREK	mgr inż. Stanisław TWARDOWSKI
mgr inż. Edwin RATAJCZAK	

za projekt i konstrukcję zbiornikowca do przewozu gazu LPG
"HÖEGH SWALLOW" (B-550)

LAUREACI NAGRÓD PAŃSTWOWYCH

1953

Nagroda Zespołowa III stopnia w dziale postępu technicznego:

Bolesław PRZYBYLSKI - kierownik Kadłubowni produkcyjnej,
inż. Stefan PUP,
mgr inż. Andrzej ROBAKIEWICZ,
Bronisław ROLBIECKI - starszy budowniczy

za opracowanie i uruchomienie seryjnej produkcji
jednostek pływających 820 DWT

1964

Nagroda zespołowa I stopnia w zakresie budowy maszyn i elektrotechniki: wśród 10 pracowników przemysłu okrętowego są:
inż. Władysław BURZYŃSKI i inż. Eugeniusz KOTOWICZ,

za nowe konstrukcje w zakresie budownictwa okrętowego

1988

Nagroda Ministra Przemysłu - Zespołowa II stopnia:

inż. Maciej ORŁOWSKI	inż. Janusz OŁKOWSKI
mgr inż. Zbigniew SAMBORSKI	mgr inż. Józef PIĘTOWSKI
mgr inż. Zbigniew ADAMSKI	inż. Henryk FIGAŁSKI

za opracowanie i uruchomienie produkcji automatycznych
systemów sterowania klap kanałów wentylacyjnych
dla semikontenerowców i statków typu OBO.

NACRODY NACZELNEJ ORGANIZACJI TECHNICZNEJ
Oddziału Wojewódzkiego w Gdańsku

za wybitne osiągnięcia w dziedzinie techniki

ustanowione decyzją Zarządu Głównego NOT z dnia 17 lutego
1967 roku

1968 Nagroda Zespołowa I stopnia

prof. dr inż. Jerzy DOERFFER	inż. Felician ŁADA
inż. Jan KILANOWSKI	inż. Stanisław SKROBOT
mgr inż. Michał KLEMIŃSKI	

za opracowanie i realizację łączenia połówek statku
w suchym doku

1969 Nagroda Zespołowa II stopnia

mgr inż. Tadeusz HALLMANN	mgr inż. Jerzy PLEWA
inż. Zbigniew KRYK	inż. Władysław WIŚNIEWSKI
Dioskar MIAZIO	

za projekt i konstrukcję trawlera zamrażalni
"LASKARA" (B-29).

LAUREACI NAGRÓD PRZEWODNICZĄCEGO KOMITETU
NAUKI I TECHNIKI ORAZ MINISTRA NAUKI, SZKOLNICTWA
WYŻSZEGO I TECHNIKI

za udział w realizacji prac badawczych i wdrożeniowych

1980 Nagroda Zespołowa I stopnia

mgr inż. Wojciech ŻYCHSKI mgr inż. Jan NETZEL
mgr inż. Jan BABIŃSKI mgr inż. Wiesław ŻBIKOWSKI

za projekt i konstrukcję drobnicowca RO-RO
"HØEGH BANNIERE" (B-484)

1980 Nagroda Zespołowa I stopnia

mgr inż. Alfons DIETRYCH inż. Bolesław RACZKOWSKI
mgr inż. Wacław FRĄCZEK inż. Kazimierz TRZCIŃSKI
inż. Edmund PIÓR

za opracowanie technologii i montażu urządzeń specjalnych
na drobnicowcu RO-RO "HØEGH BANNIERE" (B-484)

1983 Nagroda Zespołowa II stopnia

mgr inż. Alfons DIETRYCH mgr inż. Bogusław TOMAKA
mgr inż. Stanisław WOJTYSIAK

za opracowanie technologii wykonania i montażu pokładów
unoszonych na statku samochodowcu typu B-487.

NAGRODA WYDZIAŁU IV NAUK TECHNICZNYCH
POLSKIEJ AKADEMII NAUK

1983 Dr inż. Stefan DOERFFER

praca dotycząca wymiany ciepła w zbiornikach
okrętowych przy transporcie cieczy

1968 Nagroda IV w I ogólnopolskim Konkursie Technologiczności Konstrukcji:

inż. Jerzy BERNATOWICZ inż. Zbigniew CZUCHA
inż. Waldemar CZERSKI inż. Tadeusz SKARBEK

za pracę pt. "Modernizacja konstrukcyjno-technologiczna
kadłubów statków podwyższająca udział spawania dla
uzyskania oszczędności na robociznie i materiale"

1969

Bernard BERNER	Zdzisław LEWANDOWSKI
Stanisław BIELA	Brunon LIDTKE
mgr inż. Roman BOGACZ	Antoni LIPIŃSKI
Sylwester BUKOWSKI	inż. Wacław LUBELSKI
Włodzimierz CISZEWICZ	inż. Felicjan ŁADA
Lubosław CHOJNACKI	Stanisław MAŁECKI
Józef CHYTRY	Henryk MIERZEJSKI
inż. Waldemar CZERSKI	Józef MIKOŁAJCZYK
Reinhold DEWOLT	inż. Roman OKRÓJ
Jan DUDA	Ryszard OSTRONECKI
Brunon DZIENISZ	mgr inż. Marek PAWLIŃSKI
mgr inż. Eugeniusz GAŁECKI	mgr inż. Bogdan PNIĘWSKI
Edward GĄSIOR	mgr inż. Stanisław RADOMSKI
Bogdan GRZENKOWICZ	inż. Czesław RYBARCZYK
Henryk HRYNIEWIECKI	inż. Stefan RZEPECKI
mgr inż. Stefan JAGUŚ	inż. Zdzisław SIEMBIEDA
mgr inż. Zdzisław KALINOWSKI	Alojzy SIKORA
inż. Henryk KAZANOWSKI	Franciszek SKOWROŃSKI
Eugeniusz KĄKOLEWSKI	Leon SOBIERAŁSKI
Bernard LESNER	inż. Zdzisław SOWIŃSKI
mgr inż. Zenon STEFAŃSKI	Wacław WAZDRĄG
Feliks SZTUCZKA	Aleksy WITKOWSKI
Jerzy SZURA	Waldemar WOŹNIARSKI
Zenon SZWARC	mgr inż. Stanisław ZACZEK
inż. Michał TYMIŃSKI	Alojzy ZALESKI
Leon TREPPA	

za opracowanie i wprowadzenie metody łączenia
dwóch połówek statku na wodzie.

1970 udział w nagrodzie zespołowej:

mgr inż. Zbigniew SOMNICKI

za uruchomienie produkcji farb podwodnych
o dwuletnim okresie trwałości współdziałających
z ochroną katodową.

1973

mgr inż. Tadeusz JASTRZĘBSKI	inż. Wacław LUBELSKI
inż. Jan KAZNOWSKI	inż. Roman OKRÓJ
inż. Janusz KIEWLICZ	inż. Zbigniew PIETRZYK
inż. Henryk KURPISZ	inż. Bogdan RAWICZ-MITTELSTAEDT

za udział w uruchomieniu produkcji blach kadłubowych
ze stali 15 CzANb, spełniających wymagania Towarzystwa
Klasyfikacyjnych, w zastosowaniu do budowy masowców
o nośności 100.000 ton.

1976

inż. Roman OKRÓJ inż. Zbigniew PIETRZYK
inż. Bogdan RAWICZ-MITTELSTAEDT

za udział w opracowaniu stali na blachy kadłubowe
o Re minimum 40 kG/mm²

TYTUŁ WICEMISTRZA ORGANIZACJI 1979

w konkursie im. Karola ADAMIECKIEGO organizowanym przez redakcję "Przeglądu Technicznego" pod patronatem Naczelnej Organizacji Technicznej, Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego i Towarzystwa Naukowego Organizacji i Kierownictwa otrzymał zespół:

mgr inż. Tadeusz BORKOWSKI	mgr Władysław PIOTROWSKI
mgr inż. Konstanty DOLEGA	inż. Marian REYSOWSKI
inż. Roman KLEBBA	dr Czesław SKOWRON
mgr inż. Andrzej KNIAŻYCKI	

za opracowanie systemu operatywnego sterowania produkcją
w układzie rzeczowego określenia i rozliczania zadań

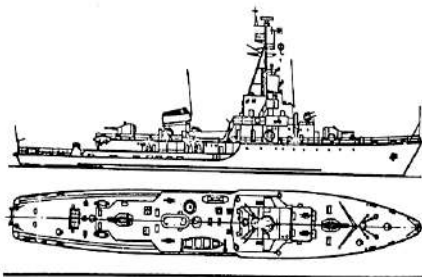
Stocznia im. „Komuny Paryskiej” jak i pozostałe stocznie w Polsce budowały okręty wojenne na potrzeby Marynarki Wojennej. Poniżej zestawienie okrętów zbudowanych w Gdyni.

OKRĘTY WOJENNE

W latach 1955-1959 i 1963-1967 na zlecenie Marynarki Wojennej zbudowano w Stoczni dwie serie po 12 trałowców.

Pierwsza seria to trałowce redowe, zbudowane na podstawie dokumentacji radzieckiej. Były to OORP o następujących numerach burtowych i nazwach:

601 ŻUBR	607 ROSOMAK
602 TUR	608 DELFIN
603 ŁOŚ	609 FOKA
604 DZIK	610 MORS
605 BIZON	611 RYS
606 BÓBR	612 ŻBIK



Polski trałowiec bazowy typu ŻUBR

W oparciu o polską dokumentację zbudowano kolejnych 12 trałowców bazowych. Okręty te noszą następujące numery burtowe i nazwy:

613 ORLIK	619 PELIKAN
614 KROGULEC	620 TUKAN
615 JASTRZĄB	621 FLAMING
616 KORMORAN	622 RYBITWA
617 CZAPLA	623 MEWA
618 ALBATROS	624 CZAJKA

Chociaż serie te różnią się nieco sylwetkami, ich podstawowe parametry techniczne są zbliżone:

wyporność	500 - 600 ton
długość	58 - 60 m
szerokość	8,4 m
zanurzenie	2,5 m
prędkość	16 - 17 węzłów



KADŁUBY STATKÓW I KONSTRUKCJE STALOWE

Przewaga potencjału wydziałów kadłubowych nad wydziałami wyposażeniowymi, jaka zaznaczyła się szczególnie po wybudowaniu m.in. dwóch nowoczesnych suchych doków wraz z zapleczem produkcyjnym, została w Gdyni wykorzystana do produkcji niżej wymienionych kadłubów a także do wykonania wielkogabarytowych konstrukcji stalowych.

Lp.	symbol budowy	przedmiot	nazwa	data przekazania
1.	B-521/V/10	masowiec 55000DWT	JANA PRIYA	3.05.75
2.	B-79/11/3	żaglowiec	KALIAKRA	28.01.84
3.	B-92/10	statek zaopatrzeniowy platform wiertn.	NEFTEGAZ 10	17.02.84
4.	B-92/11	"	NEFTEGAZ 11	10.04.84
5.	B-92/14	"	NEFTEGAZ 14	28.09.84
6.	B-92/15	"	NEFTEGAZ 15	15.12.84
7.	B-92/16	"	NEFTEGAZ 16	28.06.84
8.	B-92/17	"	NIKOLAYEV	12.09.84
9.	B-92/20	"	YASNYY	9.05.85
10.	B-92/21	"	IRBIS	24.06.85
11.	B-92/56	"	NEFTEGAZ 56	6.03.84
12.	B-92/57	"	NEFTEGAZ 57	25.03.85
13.	B-38/1	dok pływający		21.12.84
14.	B-354/2	semikontenerowiec	KRAKÓW II	7.12.85
15.	B-365	chłodniowiec		23.12.85
16.	B-418/20	trawler rybacki		31.08.86
17.	B-419/1	"		30.11.86
18.	B-276/14	"	JACOB SENIOR	30.10.86
19.	B-276/15	"	MARRIE JACOB	25.04.87
20.	B-276/16	"	BIEN VAN DER VIS	07.07.87
21.	B-276/17	"	RIETJE	15.07.88
22.	B-276/18	"	RIETJE BR.18	13.07.88
23.	B-276/19	"	DEO VOLENTE UK43	17.12.88
24.	B-276/20	"	ZELDENRUST	24.07.89
25.	B-276/21	"	CATHARINA KW145	11.01.90
26.	B-964/1	przystań ro-ro Port	Handlowy Gdańsk	2.01.87
27.	B-965/1	trawler rybacki	ROSALIA CLASINA	2.04.87
28.	B-965/2	"	MORGENSTER GO-312	06.87
29.	B-965/3	"	CORNELIS	14.07.87
30.	B-965/4	"	JOZINA	26.09.87

31.	B-965/5	trawler rybacki	CORNELIA J	13.10.87
32.	B-965/6	"	VERTROUWEN	7.04.88
33.	B-965/7	"	NOORDHINDER	16.07.88
34.	B-965/8	"	HENK SENIOR	16.06.89
35.	B-965/11	"	KVITTSJØEN	21.11.89
36.	B-965/12	"	JAN SENIOR	13.10.87
37.	B-494/2	prom pasaż.-sam.	STENA SCANDINAVICA	87
38.	B-494/3	"	"	9.08.88
39.	B-993/1	most siennicki w Gdańsku		20.05.87
40.	B-408/34	trawler przetwórcia		31.08.87
41.	B-92/11/10	statek zaopatrzeniowy platform wiertniczych		3.07.88
42.	B-92/11/11	"	"	10.11.88
43.	B-92/11/12	"	"	25.01.89
44.	B-676/1	trawler rybacki	MAARTEN JACOB	22.11.88
45.	B-676/2	trawler rybacki	EBEN HAEZER GOB	7.03.89
46.	B-994/1	most w Zakrzczymiu		2.07.88

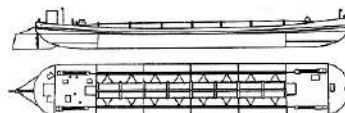
INNE JEDNOSTKI PŁYWAJĄCE

SZALANDY DENNOKLAPOWE B-82 - statki pomocnicze będące w składzie taboru pogłębiarskiego, przeznaczone do odprowadzania urobku od pogłębiarki na miejsce odkładu. Umieszczone w dnie klapy umożliwiają samorozładunek.

W latach 1955-1956 Stocznia zbudowała dla PRZEDSIĘBIORSTWA ROBÓT CZERPALNYCH I PODWODNYCH w GDAŃSKU 9 jednostek tego typu:

B-82/1	S-PRC-2	286 RT	B-82/5	S-PRC-11	287 RT
B-82/2	S-PRC-3	287 RT	B-82/6	S-PRC-12	287 RT
B-82/3	S-PRC-5	286 RT	B-82/7	S-PRC-4	288 RT
B-82/4	S-PRC-10	287 RT	B-82/8	S-PRC-42	288 RT
B-82/9	S-PRC-45	288 RT			

pojemność brutto	287 RT /łącznie 9 jednostek = 2584 RT/
Lc - długość całkowita	45,0 m
B - szerokość	7,2 m
H - wysokość	2,8 m
T - zanurzenie	2,4 m



Organizacja Sztabu Budowy statków w Stoczni.

Każdy statek, który chciał zbudować stocznia zaczynał się od zapytań armatorów, lub od oferty stoczni składanych armatorom, o których wiadano, że szukają statków dla swojej wizji transportu morskiego i na ładunki, które pojawiają się na rynku przewoźników morskich.

Zawsze pierwszy zaczyna Generalny Projektant, który nadaje statkowi wymiary zasadnicze, kształt kadłuba, oblicza wielkość oporu statku na wodzie, dobiera silnik napędu głównego. Stara się przy tym zbadać preferencje przyszłego armatora na różne sposoby.... Gdy konstrukcja się już ukształtowała, zaprasza do współpracy przede wszystkim obliczeniowców z Pracowni Ob-

liczeń Teoretycznych, aby dokonali stosownych obliczeń statycznych, sił wyporu (tu kłania się prawo Archimedes), stateczności itp.

Równoległe z nimi do projektu zapraszani są specjaliści – eksperci od wybranych, ważnych napędów, urządzeń itp. W ten sposób powstaje projekt ofertowy, w którym stocznia oferuje określony typ statku. Jeśli projekt ofertowy trafi na podatny grunt, rozpoczynają się uzgodnienia uszczegółowiające projekt. W ramach tych uszczegółowień, ustala się dostawców najważniejszych urządzeń. Ustala się również pod jakim Towarzystwem Klasyfikacyjnym statek będzie budowany itp., itd.

Po ewentualnym podpisaniu kontraktu rozpoczyna się wykonywanie Projektu Technicznego (PT). W tym samym czasie szef Biura Projektowego powołuje Głównego Projektanta Statku, na którego głowie spoczywał obowiązek koordynowania projektu w Biurze Konstrukcyjnym, prowadzenie uzgodnień z armatorem statku i Towarzystwem Klasyfikacyjnym, pod nadzorem którego statek będzie budowany. Już w trakcie projektowania PT, rozpoczyna się tworzenie dokumentacji Projektu Roboczego.

Na tym etapie, po uprawomocnieniu się kontraktu na budowę określonego statku, kierownictwo stoczni poleca powołać Głównego Technologa Budowy, do którego obowiązków należy zbadanie, czy nowy statek może być budowany tym, co stocznia posiada (obiekty, technologie, narzędzia itp.). Gdy konstrukcja statku zawiera zupełnie nowe rozwiązania, które dotąd w stoczni nie są znane, Gł. Technolog musi określić zakres przygotowań stoczni do nowej budowy, musi rozpoznać jakie nowe procesy będą stosowane przy budowie nowego statku, czy trzeba poczynić inwestycje przygotowawcze itp. Dobrze przeprowadzone rozeznanie ułatwia opracowanie specjalnego dokumentu związanego z budową prototypu. Dokument ten ma b. ważne znaczenie, gdyż opisuje zadania dla służb przygotowawczych cały kompleks zadań do realizacji nowej budowy. W tym opracowaniu należy określić szacunkową wysokość nakładów na nowe uruchomienia, narzędzia itp. Dokument nosi nazwę Plan Przygotowania i Uruchomienia Produkcji Prototypu Statku (PPIUPPS). Dokument zatwierdza z-ca Dyrektora Stoczni. Otrzymują go wszyscy wymienieni w tym dokumencie, którzy mają wykonać przypisany im zakres prac. Zwyczajowo, raz w miesiącu dokument ten był omawiany na naradzie w obecności dyr. technicznego. Biada temu, kto nie wywiązał się z terminu i/lub zakresu realizacji zadań tam zawartych. Można było stracić pracę!

Gdy prace przygotowawcze były zakończone i zaczęła pojawiać się dokumentacja kadłuba w formie projektu roboczego, cała stocznia i funkcjonujące w niej służby i komórki organizacyjne „ruszały” do przypisanych im zakresów prac. Najważniejsze zadanie na tym etapie prac był zakup materiałów, z których statek ma być budowany.

Pierwsze palenie blach (cięcie płomieniem pierwszego arkusza blachy) na wydz. K-1 było świętem i było uroczystością, niekiedy w towarzystwie dziennikarzy, radia i tv. Zaraz po tym fakcie Szef Zespołów Kadłubowych powoływał Budowniczego Kadłuba, który koordynował prace kadłubowe od wydz. K-1. przez wydz. K-2 (sekcje) i wydz. K-3 montaż statku najpierw na Placu Montażu, po położeniu stępki w doku lub na pochylni. Położenie stępki, to zawsze wielka uroczystość – jeszcze większe nagłośnieństwo niż przy pierwszym paleniu blach). W chwili rozpoczęcia montażu kadłuba na Pl. Montażu dyrektor produkcji powoływał Kierownika Biura Budowy.

Był to na ogół doświadczony koordynator wszystkich prac na statku. Ranga tego stanowiska brała się stąd, iż kierownik biura budowy był de facto na statku dyrektorem produkcji. Wymienione osoby stanowiły kierownictwo Biura Budowy. A więc byli to w kolejności powoływania:

- Główny Projektant statku;
- Główny technolog Budowy
- Budowniczy Kadłuba
- Kierownik Biura Budowy

W stoczni przyjęto zasadę, iż k-k biura Budowy był osobą najważniejszą z tego zespołu i to on odpowiadał za całą koordynację wszystkich prac.

Kiedy kładziono stępkę w doku (na pochylni również), dyrektor techniczny powoływał Głównego Inżyniera Budowy, który był najważniejszą osobą w kontaktach z armatorem. Gł. Inżynier Budowy niezbyt często pojawiał się na statku w budowie, gdyż nie było takiej potrzeby. Chyba, że na statku działo się coś mocno niepokojącego, lub w towarzystwie armatora, dla ewentualnego rozstrzygnięcia, różnic między tym czego oczekiwał armator, a tym, co wykonywała stocznia. W wielu przypadkach armator usiłował za te same pieniądze otrzymać wyższą jakość lub nie należne mu rozwiązania. Po wielu sporach służby techniczne stoczni (Biuro Technologiczne Stoczni) opracowało zbiór przepisów technicznych wraz z rysunkami, przedstawiające stosowane przez stocznnię sposoby wykonawcze i osiągnię standardy jakościowe, odpowiednio zapisane, a tam, gdzie trzeba, były oparte na przywołanych rysunkach. Dokument ten o nazwie STANDARD BUDOWY STATKU był dokumentem kontraktowym, który stocznia załączała do kontraktu na budowę statku w formie załącznika.

Od tej pory, jeśli armator miał zastrzeżenia, odwoływano się do tego dokumentu, który rozstrzygał spór. Dokument ten był ze statku na statek doskonalony i uzupełniona tak, by zawarte w nim były opisy i rysunki przedstawiające efekty prac stoczniovców, które armator może oczekiwać od poszczególnych wydziałów stoczni. Dokument ten wyeliminował około 90 % rozbieżności od tego co wykonywała stocznia w stosunku do tego, co armator chciał osiągnąć nie dopłacając do zawyżonej jakości prac.

W miarę postępu prac do składu biura dołączali kolejno:

Budowniczy materiałowy;

Inspektor Jakości;

Budowniczy, koordynator firm obcych, jeśli takowe były zaangażowane w budowę statku.

Budownicowie rejonu w kolejności awansowania budowy statku, a więc Bud. Siłowni, zbiorników kadłubowych, przestrzeni ładunkowych, pokładu i nadbudówki)

Tak więc na przestrzeni lat i po zdobyciu doświadczenia stocznia była w stanie sprostać każdemu wyzwaniu, z jakimi przyszło się jej zmierzyć. Wieloletnie doświadczenia wykreowały poważną grupę pracowników, z których stocznia mogła być dumna, gdyż to oni kreowali wszystko to, czym stocznia w istocie była.

Kierownicy Biur Budów; Starsi Budowniczy; Budowniczy koordynujący i kierujący budową statków w latach 1952 do 2008

1.	mgr inż. Adamczyk Jędrzej
2.	mgr inż. Adamczyk Konrad
3.	inż. Arendt Jerzy
4.	Baczyński Bolesław
5.	inż. Bagiński Bolesław
6.	inż. Bart Janusz
7.	Błank Michał
8.	mgr inż. Błank Michał
9.	Błank Stanisław
10.	inż. Bobyk Janusz
11.	inż. Burzyński Władysław
12.	Chojke Zbigniew
13.	mgr inż. Cwynar Ludwik
14.	mgr inż. Dzięgiel Ryszard
15.	Dobek Jerzy
16.	Domagański Antoni
17.	inż. Dynia Henryk
18.	mgr inż. Engel Justyn
19.	Florek Edward
20.	Garliński Tomasz
21.	Geisler Zbigniew
22.	Geriatowicz Aleksander
23.	Giersz Bogdan
24.	Głuszek Kazimierz
25.	inż. Górski Janusz
26.	mgr inż. Grodzki Waldemar
27.	mgr inż. Grodzki Waldemar
28.	Gruszkiewicz Zenobiusz
29.	Haupa Jerzy
30.	inż. Herman Aleksander
31.	inż. Hinz Andrzej
32.	mgr inż. Hozakowski Andrzej
33.	mgr inż. Jakacki Jerzy
34.	inż. Janczewski Werner
35.	mgr inż. Jarmoliński Zbigniew
36.	mgr inż. Jeleński Kazimierz
37.	mgr inż. Kamecki Bogusław
38.	inż. Kamiński Witold
39.	Karwowski Krzysztof
40.	Kiedrowski Józef
41.	mgr inż. Kniażycki Andrzej
42.	Kokot Zenobiusz
43.	mgr inż. Kondratowicz Wojciech
44.	mgr inż. Koriat Marek
45.	Kosiński Stanisław
46.	Kostecki Stanisław
47.	Kotarba Jerzy
48.	Kotowicz Eugeniusz
49.	inż. Lewandowski Adam
50.	Lipiński Antoni
51.	mgr inż. Lipiński Andrzej
52.	mgr inż. Lorek Edward
53.	inż. Lubelski Adam
54.	inż. Łada Felician

55.	Łada Piotr
56.	inż. Mackiewicz Kazimierz
57.	mgr inż. Mackiewicz Ryszard
58.	mgr inż. Maliszewski Włodzimierz
59.	Marcinik Mieczysław
60.	inż. Megger Jerzy
61.	mgr inż. Młodkowski Andrzej
62.	mgr inż. Młodkowski Wojciech
63.	Narloch Józef
64.	inż. Noske Zygmunt
65.	mgr inż. Nowakowski Zbigniew
66.	inż. Okopiński Jerzy
67.	inż. Okorowski Aleksander
68.	Otompka Ryszard
69.	mgr inż. Partyka Jacek
70.	inż. Pelc Franciszek
71.	mgr inż. Petecki Adam
72.	Piątek Brunon
73.	Pietruszka Daniel
74.	mgr inż. Pikuziński Julian
75.	inż. Piórkowski Tomasz
76.	mgr inż. Plackowski Zygmunt
77.	inż. Przeźniak Tadeusz
78.	inż. Przewłoka Waldemar
79.	mgr inż. Pyrzowski Paweł
80.	inż. Rac Gustaw
81.	inż. Rembalski Jan
82.	inż. Rogacewicz Tadeusz
83.	Rolbiecki Bronisław
84.	mgr inż. Rybarczyk Czesław
85.	mgr inż. Ryngwelski Michał
86.	mgr inż. Sadowski Andrzej
87.	mgr inż. Saganowski Mieczysław
88.	Sibiński Kazimierz
89.	inż. Sidwa Ryszard
90.	inż. Smug Andrzej
91.	Smykowski Zbigniew
92.	inż. Spisak Henryk
93.	mgr inż. Stasiorowski Ryszard
94.	Stępień Tadeusz
95.	inż. Strenk Stanisław
96.	Suchenia Jerzy
97.	Szczepkowski Władysław
98.	Szczepkowski Grzegorz
99.	inż. Świerblewski Benon
100.	Światała Andrzej
101.	Światała Karol
102.	inż. Tomaszewski Zdzisław
103.	mgr inż. Tyc Antoni
104.	Wachowicz Stanisław
105.	Wacławik Euzebiusz
106.	Wejer Kazimierz
107.	Wieliński Bogdan
108.	inż. Wilk Jerzy

109.	Wiśniewski Edward
110.	mgr inż. Wiśniewski Krzysztof
111.	inż. Wojciechowski Jerzy
112.	Wojciechowski Ryszard
113.	Wojtczak Bolesław
114.	mgr inż. Wojtysiak Stanisław
115.	Wróbel Kazimierz

116.	mgr inż. Zawadzki Krzysztof
117.	mgr inż. Zawiasa Franciszek
118.	inż. Zieliński Roman
119.	mgr inż. Żebrowski Stanisław
120.	inż. Żuk Mirosław
121.	mgr inż. Żuk Maciej

Zestawienie najważniejszych pracowników tworzących statki

Poniżej przedstawiam spis najważniejszych pracowników stoczni, tworzących statki, czyli Generalnych i Głównych Projektantów, których wspomagali przenosząc projekt w technologię wytwarzania (GŁ Technologdy Budowy) tego, co narysowali w dokumentacji konstrukcyjnej, by wreszcie zarówno konstrukcja, jak i technologia trafiły w „ręce” Kierowników Biur Budów dla zrealizowania każdego projektu w rzeczywistość, czyli w statek. Całość zagadnień koordynował Główny Inżynier Budowy...

Jednostka/ nr		gen. projektant	główny projektant	główny technolog	gł. inż. budowy	K-k Biura Budowy
8088	1	A. Rylke	B. Wiatr	B.Tarnacki	W. Fraczek	
	2	A. Rylke	B. Wiatr	B.Tarnacki	W. Fraczek	
8109	1	A. Rylke		W. Orłowski		
	2	A. Rylke		W. Orłowski		
8111	1	W. Żychski		J. Stępnia	B. Wszelaki	R.Dzięgiel
	2	W. Żychski		B.Tarnacki	B. Wszelaki	J. Bart
8113	1	W. Żychski		J. Stępnia		
	2	W. Żychski		J. Stępnia		
	3	W. Żychski		J. Stępnia		
	4	W. Żychski		J. Stępnia		
8125	1	W. Żychski	K. Łapiński	J. Sokołowski	B.Turosz	J. Rembalski
	2	W. Żychski	K. Łapiński	J. Sokołowski	B.Turosz	W. Szczepkowski
	3	W. Żychski	K. Łapiński	J. Sokołowski	B.Turosz	
	4	W. Żychski	K. Łapiński	J. Sokołowski	B.Turosz	
	5	W. Żychski	K. Łapiński	J. Sokołowski	B.Turosz	
	6	W. Żychski	K. Łapiński	J. Sokołowski	B.Turosz	
	7	W. Żychski	K. Łapiński	J. Sokołowski	B.Turosz	
	8	W. Żychski	K. Łapiński	J. Sokołowski	B.Turosz	
	9	W. Żychski	K. Łapiński	P. Mikołajczak	B.Turosz	
	10	W. Żychski	K. Łapiński	P. Mikołajczak	B.Turosz	
	11	W. Żychski	K. Łapiński	P. Mikołajczak	B.Turosz	
	12	W. Żychski	K. Łapiński	P. Mikołajczak	B.Turosz	
8130	1	W. Żychski	A.Stankiewicz	B.Tarnacki	W. Fraczek	B.Baczyński
	2	W. Żychski	A.Stankiewicz	B.Tarnacki	W. Fraczek	B.Baczyński
8184	1					
	2					
	3					
	4					
	5					
	6					
	7					
	8					
	9	Stocznia Gdańska	S. Strzebrakowski	H. Pietrzak	K. Zawadzki	
	10					
	11			D. Kozłowski H. Pietrzak	B. Wszelaki	

Jednostka/ nr	gen. projektant	główny projektant	główny technolog	gł. inż. budowy	K-k Biura Budowy	
	12					
	13					
	14		D. Kozłowski	W. Frączek		
	15		D. Kozłowski	B. Wszelaki		
	16	Stocznia Gdańska	G. Marzec	B. Gruchalska	W. Frączek	
	17		W. Pasturczak	D. Kozłowski	W. Frączek	Z. Kowalewski
	18	Stocznia Gdańska – cz. rufowa Stocznia Gdynia cz. dziobowa	W. Pasturczak	D. Kozłowski B. Gruchalska	B. Wszelaki	
	19					
	20					
	21		D. Kozłowski	M. Lisowski	M. Ryngwelski	
	22		W. Pasturczak	D. Kozłowski	M. Lisowski	
	23		W. Pasturczak	D. Kozłowski	M. Lisowski	
	24		S. Strzebrakowski	D. Kozłowski	K. Zawadzki	
	25		S. Strzebrakowski	D. Kozłowski	K. Zawadzki	
8185	1			B. Tarnacki	B. Wszelaki	
	2			B. Tarnacki	B. Wszelaki	
8138	1	W. Żychski	K. Łapiński	B.Tarnacki	W. Frączek	R.Dzięgiel
	2	W. Żychski	K. Łapiński	B.Tarnacki	W. Frączek	R.Dzięgiel
	3	W. Żychski	K. Łapiński	B.Tarnacki	W. Frączek	R.Dzięgiel
	4	W. Żychski	K. Łapiński	B.Tarnacki	B.Turosz	R.Dzięgiel
	5	W. Żychski	K. Łapiński	B.Tarnacki	B.Turosz	R.Dzięgiel
	6	W. Żychski	K. Łapiński	B.Tarnacki	B.Turosz	R.Dzięgiel
	7	W. Żychski	K. Łapiński	B.Tarnacki	B.Turosz	R.Dzięgiel
	8	W. Żychski	K. Łapiński	B.Tarnacki	B.Turosz	R.Dzięgiel
	9	W. Żychski	K. Łapiński	B.Tarnacki	B.Turosz	R.Dzięgiel
	10	W. Żychski	K. Łapiński	B.Tarnacki	B.Turosz	R.Dzięgiel
	11	W. Żychski	K. Łapiński	B.Tarnacki	B.Turosz	R.Dzięgiel
	12	W. Żychski	K. Łapiński	B. Gruchalska	B.Turosz	R.Dzięgiel
8234	1	W. Żychski	G. Marzec	B.Tarnacki B. Gruchalska	W. Frączek P. Kaszubowski	M. Żuk
	2	W. Żychski	G. Marzec	B. Gruchalska	W. Frączek	M. Żuk
	3	W. Żychski	G. Marzec	B.Tarnacki	B. Banach	M. Żuk
8230	1	W. Żychski	A. Harańczyk	P. Mikołajczak		
	2	W. Żychski	A. Harańczyk	P. Mikołajczak		
	3	W. Żychski	A. Harańczyk	P. Mikołajczak		
	4	W. Żychski	A. Harańczyk	P. Mikołajczak		
8229	1	W. Żychski	A. Harańczyk	T. Rogacewicz	B. Wszelaki	W. Kamiński
	2	W. Żychski	A. Harańczyk	T. Rogacewicz	B. Wszelaki	W. Kamiński
	3	W. Żychski	A. Harańczyk	T. Rogacewicz	B. Wszelaki	W. Kamiński
	4	W. Żychski	A. Harańczyk	B. Gruchalska	B. Wszelaki	W. Kamiński
8228	1	P. Filipp	S. Strzebrakowski	D. Kozłowski	K. Zawadzki	
	2	P. Filipp	S. Strzebrakowski	D. Kozłowski	K. Zawadzki	
	3	P. Filipp	S. Strzebrakowski	D. Kozłowski	K. Zawadzki	
	4	P. Filipp	S. Strzebrakowski	D. Kozłowski	K. Zawadzki	
8226	1	A. Rylke		P. Mikołajczak	Z. Zalewski	
	2	A. Rylke		P. Mikołajczak	Z. Zalewski	
8222	1	A. Kozicki		T. Rogacewicz	M. Górny	J. Rembalski
	2	A. Kozicki		T. Rogacewicz	M. Górny	W. Szczepkowski
	3	A. Kozicki		T. Rogacewicz	M. Górny	W. Szczepkowski
	4	A. Kozicki		T. Rogacewicz	P. Kabaciński	W. Szczepkowski

Jednostka/ nr		gen. projektant	główny projektant	główny technolog	gł. inż. budowy	K-k Biura Budowy
8189	1	A. Rylke	C. Kaczmarek	W. Orłowski	Z. Zalewski	J. Bart
	2	A. Rylke	C. Kaczmarek	W. Orłowski	Z. Zalewski	J. Bart
	3	A. Rylke	C. Kaczmarek	P. Mikołajczak	Z. Zalewski	J. Bart
	4	A. Rylke	C. Kaczmarek	P. Mikołajczak	Z. Zalewski	J. Bart
8245	1	W. Żychski K. Czerski	J. Postek	J. Czarnecki		
	2	W. Żychski K. Czerski	J. Postek	J. Czarnecki		
	3	W. Żychski K. Czerski	J. Postek	J. Czarnecki		
	4	W. Żychski K. Czerski	J. Postek	J. Czarnecki		
	5	W. Żychski K. Czerski	J. Postek	J. Czarnecki		
8276	1	W. Żychski	A. Harańczyk	D. Kozłowski	W. Frączek	
	2	W. Żychski	A. Harańczyk	D. Kozłowski	W. Frączek	
8168	1.	W. Żychski	J. Postek	E. Piór	W. Frączek	W. Szczepkowski
	2.	W. Żychski	J. Postek	E. Piór	W. Frączek	W. Szczepkowski
	3.	W. Żychski	J. Postek	E. Piór	W. Frączek	W. Szczepkowski
	4.	W. Żychski	J. Postek	G. Werra	P. Kabaciński	W. Szczepkowski
	5.	W. Żychski	J. Postek	B. Tarnacki	P. Kaszubowski	
	6.	W. Żychski	J. Postek	G. Werra	P. Kabaciński	
	7.	W. Żychski	J. Postek	B. Tarnacki	P. Kaszubowski	J. Partyka
	8.	W. Żychski	J. Postek	G. Werra	P. Kaszubowski	J. Partyka
	9.	W. Żychski	J. Postek	B. Tarnacki	P. Kabaciński	J. Partyka
	10.	W. Żychski	J. Postek	G. Werra	P. Kaszubowski	Z. Kowalewski
	11.	W. Żychski	J. Postek	B. Tarnacki	P. Kabaciński	J. Partyka
	12.	W. Żychski	J. Postek	G. Werra	P. Kaszubowski	Z. Kowalewski
	13.	W. Żychski	J. Postek	B. Tarnacki	P. Kaszubowski	J. Partyka
	14.	W. Żychski	C. Kaczmarek	G. Werra	P. Kaszubowski	
	15.	W. Żychski	C. Kaczmarek	B. Tarnacki	P. Kaszubowski	
	16.	W. Żychski	C. Kaczmarek	P. Rutkowski	W. Frączek	Z. Kowalewski
	17.	W. Żychski	C. Kaczmarek	B. Tarnacki	P. Kaszubowski	W. Szczepkowski
	18.	W. Żychski	C. Kaczmarek	P. Rutkowski	W. Frączek	M. Ryngwelski
	19.	W. Żychski	C. Kaczmarek	B. Tarnacki	P. Kaszubowski	W. Szczepkowski
	20.	W. Żychski	C. Kaczmarek	P. Rutkowski	P. Kaszubowski	J. Partyka
	21.	W. Żychski	C. Kaczmarek	B. Tarnacki	P. Kaszubowski	W. Szczepkowski
	22.	W. Żychski	C. Kaczmarek	P. Rutkowski	P. Kaszubowski	J. Partyka
	23.	W. Żychski	C. Kaczmarek	B. Tarnacki	P. Kaszubowski	J. Partyka
	24.	W. Żychski	C. Kaczmarek	P. Rutkowski	P. Kaszubowski	
	25.	W. Żychski	C. Kaczmarek	B. Tarnacki	P. Kaszubowski	J. Partyka
8183		A. Rylke		P. Mikołajczak		
B 675		J. Straszynski		W. Orłowski		
8200	1.	W. Żychski	A. Harańczyk	E. Piór	W. Frączek	M. Żuk
	2.	W. Żychski	A. Harańczyk	E. Piór	W. Frączek	M. Żuk
	3.	W. Żychski	A. Harańczyk	E. Piór	W. Frączek	W. Kamiński
	4.	W. Żychski	A. Harańczyk	E. Piór	B. Wszelaki	W. Kamiński
	5.	W. Żychski	A. Harańczyk	B. Gruchalska	W. Frączek	M. Żuk
	6.	W. Żychski	A. Harańczyk	E. Piór	B. Wszelaki	M. Żuk
	7.	W. Żychski	A. Harańczyk	B. Gruchalska	B. Wszelaki	W. Kamiński
	8.	W. Żychski	A. Harańczyk	G. Werra	B. Wszelaki	W. Kamiński
	9.	W. Żychski	A. Harańczyk	G. Werra	B. Wszelaki	W. Kamiński
THOR				P. Rutkowski		

Matki chrzestne statków zbudowanych w Gdyni

Uroczyste wodowanie statku połączone z jego chrztem, a niekiedy nadaniem statkowi imienia (nazwy) jest najprawdopodobniej najstarszą ceremonią znaną wśród państw mających tradycję morską. Z zapisów zawartych na staroegipskich papirusach można znaleźć opis ceremonii chrztu królewskiego statku na Nilu z 2100 roku przed naszą erą!

Ceremonie, najpierw mające raczej podłoże religijne – marynarze są na ogół bardzo przesądni i odprawiając ceremonię chrztu, chcieli zjednać sobie bogów dla pomyślności ich statków i także ich samych.

Do ceremonii chrztu używano różnorodnych płynów. Były one symbolem oczyszczenia i błogostawieństwa. Starożytni Grecy i Rzymianie przy ceremonii wodowania i chrztu statku używali wody. Poza wodą używali też wina, którym jednak najczęściej wznoszono toasty za sukces i pomyślność nowego statku/okrętu.

Wikingowie natomiast uważali, że ich wojownicze okręty muszą posiadać wybitne cechy wojownicze, zatem przy wodowaniu swoich statków na pochylni, kładli dużych (wielkiego wzrostu, odważnych) niewolników, by dusze tych nieszczęśników przeszły do kadłuba wodowanego statku. Wodowany statek po prostu miażdżył ofiarę i wraz z jego rozmazaną krwią na kadłubie spływał na wodę.

Jeszcze ciekawszy (o zgrozo!) był zwyczaj żeglarzy z wysp Samoa, którzy wierząc, że największe niebezpieczeństwo na morzu czeka ich ze strony rekinów, to podczas wodowania wrzucali jeńców do wody, uważając, że w ten sposób zażegnają niebezpieczeństwa podczas żeglowania....

Dopiero pod koniec XV wieku zamiast krwi ludzkiej zaczęło się stosowanie krwi ze zwierząt, polegające na tym, iż na drodze schodzącego statku z pochylni ustawiano gliniane naczynia z krwią. Przesuwający się kadłub rozbijał naczynie i krew spryskiwała burty i ceremonii znowu stało się zadość.

W bogatej i zasobnej Anglii, za dynastii Tudorów, chrzest statku/okrętu był wielką imprezą z udziałem nierzadko i króla. Okolicznościowe toasty pito z pucharów, te zaś po wypiciu wrzucano po prostu za burtę, do morza... Po niedługim czasie uznano, iż wyrzucanie drogich pucharów jest zbyt kosztowne, zaczęto zatem rozbijać butelkę z winem.

We Francji natomiast – po rewolucji francuskiej – zaczęto chrzcic statki, rozbijając butelkę szampana uznając, że spieniony płyn nadają pewnej atrakcji samej ceremonii. I tak zwyczaj rozbijania butelki szampana z okazji chrztu statków i okrętów zagościł na dobre we wszystkich państwach świata.

Stocznia w Gdyni przyjęła również ten obyczaj i stosowała go do ostatniego, wodowanego statku.

W okresie międzywojennym statki i okręty były chrzczone przez panie z tak zwanego towarzystwa. A więc były to żony ambasadorów, generałów, ministrów itp. Po wojnie zaś, w nowym ustroju socjalistycznym zmieniły się kryteria doboru matek chrzestnych. Najlepiej, by były to przodownice pracy socjalistycznej, działaczki polityczne itp. Zdarzało się jednak, iż statkom nadawano imiona i nazwiska wybitnych generałów i ludzi zasłużonych dla kraju. Postanowiono zatem, iż imiona statkom/okrętom nadają kobiety z najbliższej rodziny, a więc wdowy, córki, wnuczki itp. Kłopot zaczynał się wówczas, gdy statkowi nadawano imię postaci historycznej których potomków trudno było odnaleźć. Wówczas kandydatki wybierało się ze stowarzyszeń naukowych, twórczych i niekiedy w organizacjach społecznych. Więc takich zaszczytów doznawały wybitne piarki, uczone, aktorki, piosenkarki, pianistki, malarki itp.

Statki, które otrzymywały nazwy miejscowości chrzcili na ogół panie wielce zasłużone dla miasta, regionu. Trawlery rybackie chrzcili wybitne pracownice przedsiębiorstw rybackich

dla których te statki były budowane. Dość powiedzieć, iż istniał w tym względzie pewien porządek rzeczy. Chociaż od tych reguł zdarzały się wyjątki... np. armator norweski zażyczył sobie by jego statek o imieniu „BERGE DANUTA” (na cześć żony p. Prezydenta Lecha Wałęsy) chrztu dokonała p. Danuta. Na podobnej zasadzie małżonka p. Prezydenta Aleksandra Kwaśniewskiego p. Jolanta Kwaśniewska była matką chrzestną statku, ale nazwa statku nie miała związku z rodziną prezydencką.

Matek chrzestnych było w stoczni w Gdyni tyle ile wodowano statków, zatem łatwo zgadnąć, iż niektóre nazwiska umknęły zapisom i straciliśmy je bezpowrotnie... niektóre jednak udało się wyjąć z annałów i te poniżej przedstawię.

Dla przypomnienia dodam/ przypomnę – przecież my, stoczniowcy tą formułkę znaleźliśmy na pamięć! Oto ona: **„Płyń po morzach i oceanach świata, sław imię polskiego stoczniowca i marynarza i honor polskiej bandery. Nadaję Ci imię...”** Tak więc te słowa niejednej osobie brzmią do tej pory w uszach, zaś widok rozbryzgującego się na kadłubie perlistego szampana na zawsze pozostaje w naszych wspomnieniach

Oto odnalezione nazwiska Matek chrzestnych:

- **Auderska Halina** – żołnierka AK – statek drobnicowiec – „Frycz Modrzewski” dla PLO Gdynia;
- **Berezowska Maria Barbara** – architekt wnętrz okrętowych – „Profesor Mierzejewski” dla PLO Gdynia;
- **Borowa Alicja** – żona marynarza bohatera – drobnicowiec – „Andrzej Borowy” dla PLO Gdynia;
- **Bugajska Anna** – siostra majora Henryka Sucharskiego – drobnicowiec – „Major Sucharski” dla PLO;
- **Bułhak Czesława** – działaczka miasta Szczecin – drobnicowiec uniwersalny – „Szczecin” – dla PLO;
- **Cegielska Franciszka** – działaczka, Prezydent Gdyni, minister Zdrowia – m/s „A. Abraham” dla PLO;
- **Dauksza Irena** – red. Naczelną Tyg. Morskiego – drobnicowiec „Skrzat” dla PLO Gdynia;
- **Dąbek Irena** – żona pułkownika St. Dąbka – drobnicowiec „Pułkownik Dąbek” dla PLO Gdynia;
- **Drobińska Teresa** – pracownik Stoczni im. „KOM. PAR”. „Marshal Konev” – Statek OBO 105 tyś. Ton;
- **Dubois Kazimiera** – wdowa po Stanisławie Dbois – drobnicowiec „Stanisław DUBOIS” dla PLO’
- **Hanin Ryszarda** – aktorka, prof. Państw. Wyższej Szkoły Teatralnej w W-wie – „Lenino” dla PLO;
- **Jabłońska Barbara** – redaktor Wydaw. Morskiego w Gdyni – drobnicowiec „Chochlik” dla PLO;
- **Kempka Dorota** – działaczka kobieca posłanka na Sejm i Senator – drobn. uniwers. „Bydgoszcz: PLO;
- **Kisiel Halina** – prac. Ministerstwa Żeglugi – Trawler rybacki – „Widawa” dla PPDiuR „Dalmor”;
- **Koterba Halina** – prac. Oświaty w Tychach – statek typu ro – ro „Tychy” dla PLO;
- **Kwaczyńska Jadwiga** – prac. Przemysłu Dzierwiarskiego – drobn. uniwers. – „Łódź II” dla PLO;

- **Kwaśniewska Jolanta** – mgr prawa; Działacz. Międzynar. (ONZ) – Samochodowiec „Amber Arrow”;
- **Lesiak Zofia** – prac. Dębickich Zakł. Opon. – statek ro – ro – „Dębica” dla PLO;
- **Marcuła Halina** – prac. Radomskiej Wytw. Telef. – drobn. uniwers. „Radom” dla PŻM
- **Meissner Irena** – inż. ogrodnik – drobnicowiec „Wolin” dla PLO;
- **Mróz Sabina** – pielęgniarka – trawler „Nidzica” dla PPDiUR „Dalmor”
- **Barbara – Anna** – mgr pielęgniarstwa – statek badawczy „Profesor Bogucki” dla MIR Gdynia;
- **Ognik Barbara** – architekt – drobn. uniwersalny „Warszawa II” dla PLO;
- **Opalska Halina** – Prac. Przemysłu Pończoszniczowego – drobnic. „marian Buczek” dla PLO;
- **Perkowska Maria** – (nie pracowała) – drobnic. „Francesco Nullo” dla PLO;
- **Perzanowska Stanisława** – aktorka, reżyserka i prof. w Wyższej Szk. Teatr. – drobn. „Goplana” PŻM
- **Rojewska Irena** – prac. administracji lokalnej – drobnicowiec „Dęblin” dla PLO;
- **Romińska Lidia** – prac. Zakł. Porcelany i Porcelitu – statek ro – ro „Chodzież” dla PLO;
- **Rudek Elżbieta** – prac. Ruchu Spółdzielczego – statek ro – ro „Włocławek” dla PLO;
- **Schliemann Zdzisława** – nauczycielka – drobnicowiec – „Rusałka” dla PŻM;
- **Sierakowska Izabella** – nauczycielka, poseł na Sejm – drobn. uniwers. „Lublin II” dla PLO;
- **Sipińska Urszula** – piosenkarka – masowiec – „Zakarpacie” dla ZSRR;
- **Skiba Irena** – pracownica PPDiUR „Dalmor” – Trawler „Tanew” dla PPDiUR „Dalmor”;
- **Stefanicka Irena** – Pracown. FSO Warszawa chemik. – statek ro-ro „Żerań” dla PLO;
- **Ślusarczyk Elżbieta** – prac. PPDiUR „Dalmor” – trawler „Nida” dla PPDiUR „Dalmor”;
- **Teplicka Wiesława** – inż. chemik – drobnicowiec „boginka” dla PŻM;
- **Tomasiak Władysława** – żołnierz Ruchu Oporu – drobnicowiec „Gwardia Ludowa” dla PLO;
- **Zawadzka Stanisława** – kombatantka – drobnicowiec „Aleksander Zawadzki” dla PLO;
- **Ziółkowska Ludmiła** – nie prac. – drobnicowiec „Kapitan Ziółkowski” dla PŻM

Trzeba tutaj wspomnieć, iż od 45 ciu lat w Gdyni działa Stowarzyszenie Klub Matek Chrzestnych Statków Armatorów Wybrzeża Gdańskiego. Klub liczy ponad 200 par, które nadając imiona statkom, bądź okrętom, na trwale związały się z nimi i zapisały się w historii polskiego przemysłu okrętowego. Inicjatorkami powołania takiego klubu były dwie panie: Stanisława Górniewicz i Wanda Zielińska.

Jeszcze o kobietach ze stoczni

W tej części historii o ludziach ze stoczni wspominam pewne przeżycie zaskakująco radosne i nad wyraz przyjemne. Otóż z okazji chrztu statku z serii 8168 m/s „Hual Transporter” „na-szła” mnie myśl, dlaczego nigdy na statku nie były zapraszane nasze Panie np. z działu finansowego, rachuby itp. Przecież one na równi z nami, w pocie czoła pracowały nad pomyślnością stoczni. Zatem udałem się do kierownictwa pionu Ekonomicznego i zapytałem się, czy szanowna dyrekcja pozwoli swojemu damskiemu „korpusowi” finansowemu o 2 godziny wcześniej zakończyć pracę, bo mam szczerzy zamiar zaprosić panie na gotowy do przekazania statek, niech chociaż raz w życiu stoczniowym zobaczą dzieło swoich mężów (którzy pracowali w stoczni na różnych stanowiskach) i kolegów z pracy. Otrzymałem taką zgodę. Panie się skrzyknęły, zatem z wielką przyjemnością za-

bawiłem się kolejny raz „życiu stoczniowym” w przewodnika po statku. Ku mojemu zdziwieniu, do Pań dołączył Z-ca Dyr. Stoczni ds. przepływów finansowych mgr Tomek Sowiński.

Panie, po zwiedzeniu statku – jak to się mówi do żęz, do kabiny nawigacyjnej otrzymały taki pakiet wiadomości, iż były zdumione zagadnieniami okrętowymi, zasadami działania wielu mechanizmów na statku, nie wyłączając radarów antykolizyjnych, czy też łączności satelitarnej. Na koniec tej eskapady Panie wraz z Tomkiem zostały zaproszone do messy, gdzie pan steward w nieskazitelnie czystym uniformie (pracownik Wydz. W-8) podał kawę, lub herbatę wg życzenia gości, oraz kruche ciasteczka (pomysł p. Ochmistrza – Henryka Jerysia). Nie muszę dodawać, iż messa, dzieło stoczniowych architektów wyglądała prześlicznie, bo była wykonana z wielkim znanstwem sztuki wyposażenia wnętrza przez zespół architektów pracujących pod kierownictwem dr inż. Jana Netzela z TKW. Podczas wymiany poglądów jedna z pań powiedziała takie oto słowa: „a ja na mojego ciągle krzyczę, gdy on pracuje nadgodziny lub chodzi do pracy w soboty, bo podobno jest taki nawał pracy! Ale to, co zobaczyłam i to, jak wygląda efekt pracy stoczniowców, a w tym na pewno i mojego męża, zwala z nóg! Odtąd będę ze zrozumieniem patrzeć na mojego i na pewno nie będę marudziła z tego powodu”!

Więc mogę stwierdzić, że i nasze panie mogły się nacieszyć tym, czym w istocie rzeczy stocznia jest i jak piękne statki potrafimy zaprojektować i zbudować. Odtąd każde moje spotkanie z którąkolwiek z pań kończyło się kolejnymi słowami dziękuję!

Poniżej na fotce przedstawiam część ekipy z pionu finansowego na najwyższym, otwartym pokładzie samochodowca z serii 8168. Fotkę wykonano w dniu 18 maja 1999 roku.



Oto przedstawiciele działu Finansowego stoczni na pokładzie m/s „Hual Transporter”. Druga po prawej to p. Irena Paras. Klęczy od lewej Dyr. ds. Przepływów Finansowych mgr Tomek Sowiński i Ja (autor)

Przedostatnie słowo.....

Pozostało jeszcze wspomnieć o tym, co było najważniejsze w Stoczni Gdynia S.A.... Ludzie. A było ich bardzo, bardzo wielu. W szczytowym okresie, było nas 12.700 osób! Potem w wyniku zmian organizacyjnych i różnych procesów, stan załogi zmniejszał się. Nie sposób powiedzieć, kiedy było lepiej. Ja ze swojej pracy w Stoczni starałem zapisywać w pamięci to, co było godne zapamiętania, a szczególnie te elementy codzienności, które nawet w najtrudniejszych chwilach, niosły ze sobą potężną dawkę miłych doznań, czarujących wzruszeń, ale też i szczyptę dobrego, niekiedy wyjątkowo trafnego humoru, który dosłownie powalał z nóg. Zrobię tu jedną małą dygresję, by zacytować to, czego byłem świadkiem w Biurze Budowy, na kolejnym samochodowcu. Otóż naradę prowadzi k-k Biura Budowy p. Władysław Szczepkowski ... zawsze było tak, że na koniec narady, kiedy wszystkie tematy zostały omówione, role rozdane i terminy zatwierdzone, ze strony k-ka prowadzącego naradę padało następujące pytanie: kto, do kogo ma uwagi lub pretensje? (i następowało pytanie kierownika do pierwszego – na ogół był to kierownik oddziału określonego Wydziału produkcyjnego kierującego pracami tego wydz. na statku). Zawsze pierwszym „wywołanym” był przedstawiciel Wydz. W-1, potem W-2, następnie W-3 itd. Trzeba trafu, że przedstawicielem W-1 był lubiany przez wszystkich, niezwykle sympatyczny p. Adam BOCIAN... Kierownik pyta: Kto ma pretensje do Bociana? Natychmiast odzywa się jego kolega z wydz. W-2 (p. Marek Wąs – k-k Oddziału) przy czym głośno i dobitnie wyraża swą najgłębszą myśl, którą cytuję w całości! **JA MAM TRÓJKĘ DZIECI! I NIE ZGŁASZAM DO BOCIANA ŻADNYCH PRETENSJI!** Ta odpowiedź zwała wszystkich z nóg, to jedno zdanie – z tak piękną puentą, było żywym dowodem na to, w nawet najtrudniejszych chwilach ludzie inteligentni, umieli wykrzesać z siebie nie tylko mobilność zawodową, ale umieli też błysnąć intelektem tak, jak najjaśniejsza gwiazda na firmamencie niebieskim. Nie muszę chyba dodawać, że cały stres i zdenerwowanie jakie na ogół panują na takiej naradzie zamieniło się w jeden wielki śmiech. Pana Adama niektórzy poklepywali po plecach dodając, że ja też mam wystarczającą ilość dzieci... a ktoś dodał O! A ten się dopiero co ożenił! Dawać go do BOCIANA... I po skończonej naradzie znalazła się chwila spokojnego, wesołego relaksu... i wszyscy uśmiechnięci i zadowoleni z b. krótkiego przedstawienia ponieśli tą puentę dalej do swoich kolegów i przyjaciół budując poczucie stoczniowej wspólnoty. Takich historii każdy z nas ma w zanadrzu mnóstwo, dlatego też doszedłem do wniosku, iż chociaż jedną zacytuję, by oddać „ducha” panującego w Stoczni... dla tego też tyle się mówi i mówiło o rodzinie stoczniowej...

Pozwolę sobie jako autor opracowania na wyjawienie paru myśli, które wciąż mnie nachodzą i trapią...Odczuwam coś, co tak naprawdę trudno zdefiniować. Przepracowałem jak wielu moich współpracowników, kolegów a także koleżanki i znajomych najpiękniejsze lata mego dorosłego życia w Stoczni. Czyli w miejscu, gdzie odczuwałem wielką wspólnotę z nimi, w tym również duchową. Pracowałem ze wspaniałymi ludźmi, których dotąd znam, niektórzy odeszli, ku mojemu zdumieniu, że to już, tak nagle?

Po za tymi, którzy odeszli, odeszła też Stocznia... moja stocznia, z którą mimo wysiłku, potu i trudu i wykonywania tego, co wykonywałem z zapałem, z radością tworzenia Moja/nasza Stocznia nie utrzymała się powierzchni życia gospodarczego. A przecież stoczniowy świat formował nie tylko mnie, formował tysiące ludzi, którzy tworzyli wielką, wspaniałą wspólnotę, chyba mogę wyrazić – rodzinę, do której mi po prostu, tak po ludzku i zwyczajnie tęskno.

Wspólnota ta dawała poczucie siły, dawała stabilizację nie tylko zawodową, ale też miałem poczucie, że znajduję się jakby na orbicie zdarzeń, gdzie wszystko – jak we wszechświecie, jest pięknie uporządkowane, nic i nikt nie wypada z orbity zdarzeń. Mimo, gdy udawaliśmy się do Stoczni, to mimo tego uporządkowania działo się zawsze coś nowego, co rusz czekały nas

nowe wyzwania, każdego oczywiście inne, ale mieliśmy świadomość, że jest coś, co robimy wspólnie. To wspólne tworzenie, dawało owoce, a to były najpiękniejsze dzieła naszych rąk – statki, które swoim wyglądem kolorami i możliwościami technicznymi powodowały, iż rozpierała nas po prostu duma i to duma naprawdę uzasadniona!

Czy zdawaliśmy sobie sprawę, że z każdym statkiem odpływała część nas samych? Dziś, z perspektywy spędzonych w Stoczni lat można chyba odważyć się na stwierdzenie, że chyba tak! To my stoczniowcy umieliśmy w tą zimną początkowo stal, już od Wydz.K-1 „zasilić” pozytywną energią, entuzjazmem i częścią nas samych. I tak w miarę przyrostu konstrukcji statku, przyrastała też ilość naszej energii oddanej do konstrukcji statku. Po jego przekazaniu armatorowi, każdy ze statków odpływał mając tyle pozytywnej energii, że nawet Neptun, władca mórz i oceanów umiał uszanować tchnienie naszych serc w kadłub... tedy też, nasze statki były zawsze bezpieczne i stanowiły piękną namiastkę domów zatrudnionych na nich marynarzy. A dla nas pozostawała duma z dokonań. Niech tedy ta duma nie ulegnie zatraceniu. Niech trwa, dopóki oczy nasze widzą, serca biją, a wspomnienia wypełniają nasze umysły z następującym przesłaniem: Stocznia to była piękna przygoda, która w naszych umysłach ciągle trwa... i chyba nie zaginie do końca naszych dni....

Czy to może być EPILOG?

No, ale wróćmy jeszcze na ziemię... Już wiele lat zadajemy sobie pytanie jak to się stało, że Stocznia, **TAKA STOCZNIA!** Przestała istnieć. Co takiego się wydarzyło i kto jest temu winny, że tak się stało? Najbliższy temu zagadnieniu jest Raport Naczelnej Izby Kontroli opublikowany po przeprowadzonej kontroli w latach 2005 – 2007 opublikowany 30 lipca 2009 roku. Raport ten zamieszczam poniżej.

NIK o stoczniach w latach 2005-2007

30 LIPCA 2009 11:11

Względy społeczne i sprawy polityczne – w dużo większym stopniu niż rynek i prawa ekonomii – decydowały o działaniach kolejnych rządów i spółek wobec polskich stoczni. Odpowiadając na społeczne zapotrzebowanie żonglowano pomysłami, zmieniano strategie i udzielano pomocy publicznej bez niezbędnej decyzji Komisji Europejskiej.

Z najnowszego raportu Najwyższej Izby Kontroli, dotyczącego restrukturyzacji i prywatyzacji polskich stoczni w latach 2005-2007, wynika, że decydujący wpływ na podejmowane działania naprawcze i udzielanie stoczniom pomocy publicznej, miały: chęć utrzymania bieżącej produkcji i ochrona miejsc pracy. W mniejszym stopniu koncentrowano się na długofalowych działaniach restrukturyzacyjnych.

NIK negatywnie ocenia działania wszystkich odpowiedzialnych za restrukturyzację i prywatyzację stoczni: kolejnych rządów, Agencji Rozwoju Przemysłu (ARP), Korporacji Polskie Stocznie (KPS) i zarządów stoczni. Próbowali oni podejmować działania naprawcze, jednak ich tymczasowość i krótkoterminowy charakter spowodowały, że były nieskuteczne. Tworzono wciąż nowe strategie, choć stare nie zostały zrealizowane, wielokrotnie zmieniano koncepcje i przesuwano terminy, zapewniając Komisję Europejską i stoczniovców o skuteczności najnowszych rozwiązań (Program działań konsolidacyjnych – aktualizacja zastąpiono Strategią dla sektora stoczniowego). Ale jednocześnie pomijano rzeczowe uwagi Komisji Europejskiej i krajowych ekspertów, którzy alarmowali, że przedstawiane plany są nierzetelne (w przypadku Stoczni Gdańsk źle wyliczono np. środki wyrównawcze i wkład własny). Lekceważono także opinie o niezgodności planów z regulacjami unijnymi w części dotyczącej pomocy publicznej, która w Unii traktowana jest jako ograniczanie wspólnego rynku i dopuszczalna tylko pod ściśle określonymi warunkami. Każdy przypadek udzielenia pomocy publicznej Komisja Europejska traktuje indywidualnie i w każdym wypadku do uruchomienia środków potrzebna jest jej odrębna decyzja. Aby zapobiec odrzuceniu przez Komisję przedkładanych harmonogramów można, na etapie ich tworzenia, skorzystać z pomocy unijnych ekspertów. Wbrew przedstawionym Unii założeniom strona polska z pomocy takiej nie skorzystała i z czteromiesięcznym opóźnieniem przedłożyła Komisji plany – podobnie, jak wcześniejsze – niemożliwe do zaakceptowania. To podważyło rzetelność strony polskiej, opóźniło wprowadzenie działań i zawiesiło postępowania prywatyzacyjne.

Konsekwencją nierzetelnych planów były nierzetelne działania m.in.:

- Zarządów stoczni, które korzystały z pomocy publicznej, udzielonej bez decyzji Komisji Europejskiej, podwyższały kapitał zakładowy z naruszeniem prawa (Stocznia Gdynia, Stocznia Szczecińska Nowa),
- Ministra Skarbu Państwa, który m.in. przekazał znaczną część swoich uprawnień właścicielskich Agencji Rozwoju Przemysłu i Korporacji Polskie Stocznie, co pozwoliło na rozproszenie odpowiedzialności, zmieniał składy rad nadzorczych (w ciągu trzech lat zmienił skład Rady Nadzorczej Stoczni Gdynia dziesięciokrotnie – przy czym w 3 przypadkach

powstały wątpliwości co do kwalifikacji przedstawicieli ministra, co wskazuje na dowolność decyzji personalnych), a także zaakceptował niezweryfikowane pożyczki uzupełniające dla Stoczni Gdynia i SS Nowa, choć nie zapisano ich w nowych planach przedłożonych KE (środki te nie mogły wpłynąć na sposób funkcjonowania stoczni – mogły natomiast i spowodowały sankcje ze strony Komisji Europejskiej).

- W efekcie w żadnym obszarze: ani gospodarczym, ani społecznym, ani makroekonomicznym nie osiągnięto zaplanowanych celów restrukturyzacji, a w szczególności celu kluczowego: odzyskania przez stocznie zdolności do prowadzenia działalności na zasadach wolnego rynku. Negatywną ocenę działań naprawczych wzmacnia fakt, iż pomoc publiczna została udzielona stoczniom bez niezbędnej w tym wypadku decyzji Komisji Europejskiej, a w danych dotyczących jej wielkości występują istotne rozbieżności.
- Z wyliczeń kontrolerów wynika, że w latach 2005-2007 stoczniom w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie udzielono pomocy publicznej w wysokości blisko 4 mld zł, w tym:

Stocznia Gdańsk otrzymała 86,51 mln (w formie przejęcia zobowiązań, pożyczek i dokapitalizowania); w okresie objętym kontrolą nie odnotowano w dokumentacji księgowej Stoczni Gdańsk pozyskania pomocy publicznej obejmującej gwarancje Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych (KUKE). Ale gwarancje KUKE kierowane do Grupy Stoczni Gdynia S.A., w części dotyczyły również statków budowanych w Stoczni Gdańsk, wchodzącej wówczas w skład Grupy. W rozpoczętym w lipcu 2006 r. procesie separacji Stoczni Gdańsk z Grupy Stoczni Gdynia S.A., nie rozstrzygnięto kwestii udziału Stoczni Gdańsk w wartościach pomocy publicznej udzielonej Grupie Stoczni Gdynia S.A. przez KUKE, tytułem gwarancji. Z informacji uzyskanych z Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta (UOKiK), wynika, że w latach 2005-2007 Stocznia Gdańsk korzystała z pomocy publicznej, w postaci gwarancji KUKE, na budowane w niej statki (kwota nominalna 148,25 mln zł, według EDN, czyli ekwiwalentu dotacji, obrazującego rzeczywistą korzyść jaką stocznia otrzymała – 4,68 mln zł). Gwarancji tych formalnie udzielono jednak Grupie Stoczni Gdynia, w skład której wchodziła wówczas Stocznia Gdańsk¹,

- Stocznia Gdynia – blisko 3 mld: 2 974, 70 mln w tym 2,5 mld z tytułu gwarancji Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych (KUKE),
- SS Nowa – 886,81 mln (w tym 536,2 mln gwarancji KUKE).

Jednocześnie kontrolerzy ustalili także, że stocznie nie wykazywały w dokumentach całości uzyskanej pomocy, zasłaniając się długotrwałym brakiem jednoznacznych uregulowań prawnych i ostatecznych rozstrzygnięć, dotyczących kwalifikowania pomocy uzyskanej w formie gwarancji KUKE i podwyższenia kapitału zakładowego jako pomocy publicznej.

Określenie ostatecznej kwoty pomocy publicznej, udzielonej stoczniom utrudnia:

- samowolne decydowanie o tym, co jest, a co nie jest pomocą publiczną przez:
 - o KPS – udzielała stoczniom kolejnych pożyczek, nie uzgadniając z UOKiK sposobu ich kwalifikowania, samodzielnie uznając, że to pożyczki komercyjne,

1 Uwaga (dotyczy okresu, którego nie objęła kontrola): W roku 2004 podjęto decyzje o udzieleniu gwarancji KUKE dla Stoczni Gdynia na statki budowane w Stoczni Gdańsk. Łączna kwota gwarancji KUKE i Skarbu Państwa (za okres od 1.05.2004 r. do 31.07.2008 r.) przeznaczona na statki budowane w Stoczni Gdańsk to nominalnie 507,57 mln zł, zaś według EDN 33,85 mln zł. Kwota ta zawiera gwarancje (nominalnie 148,25 mln, według EDN – 4,68 mln zł) udzielone Grupie Stoczni Gdynia, z których korzystała Stocznia Gdańsk w latach 2005 – 2007, czyli w okresie jaki objęła kontrola NIK. Stocznia Gdańsk korzystała także z innej niż gwarancje KUKE pomocy publicznej (przejęcie zobowiązań, pożyczki, dokapitalizowanie). Kwota tej pomocy wyniosła (w okresie od 1.05.2004 do 31.07.2008) nominalnie 191, 43 mln zł, a według EDN 101,46 mln i zawiera kwotę pomocy (nominalnie 86, 51 mln zł) udzielonej stoczni w latach objętych kontrolą NIK (2005-2007).

- o Zarządy stoczni – Stocznia Gdynia nie uznała na przykład za pomoc publiczną podwyższenia kapitału zakładowego o 515 mln, pochodzących ze środków Ministerstwa Skarbu Państwa,
- sporządzanie przez stocznie dla Komisji Europejskiej nierzetelnych sprawozdań, dotyczących m.in. podwyższania kapitału (SS Nowa).

Podziękowania

Dziękuję wszystkim, którzy wsparli mnie swoimi materiałami, i wiedzą o Stoczni, z którą podzieliłem się ze mną. Szczególnie dziękuję:

Zbyszkowi Zalewskiemu, Tolkowi Rylke, Januszowi Postkowi, Bolkowi Tarnackiemu, Jurkowi Miotke, Stanisławowi Kargulowi, Henrykowi Ogryczakowi, Władysławowi Szczepkowskiemu, Edwardowi Hermanowi i wielu innym, z którymi krótkie rozmowy, wspomnienia pozwoliły z pamięci wygenerować to, co wydawało się być utracone bezpowrotnie...

Natomiast specjalne podziękowania składam p. inż. Barbarze Gruchalskiej za daleko posuniętą pomoc związaną z jej pracą w Biurze PKT i pozostałych obszarach stoczni... nie wyłączając pomocy przy sporządzaniu tabel zawartych w tej pracy.

Również specjalne podziękowania kieruję do p. mgr Piotra Modela, którego pomoc w opisanu Biura EZ była wprost bezcenna, równie serdeczne podziękowania należą się p. Benkowi Liberze, za wytrwałe poszukiwania dat i zdarzeń na przestrzeni kilkudziesięciu lat jego pracy w Pionie NJ.

Edmund Piór we wrześniu 2022

O Autorze:

Wykształcenie i miejsca pracy:

- 1949 – 1956 Szkoły: Szkoła Podst. Luzino klasy od 1 – 4; Gdynia – kl. 4 do 7;
- 1956 – 1959 Zasad. Szk. Zaw. Nr 2 Ministerstwa Oświaty – Centralnego Urzędu Szkolenia Zawodowego (Szkoła przy Stoczni KP) Gdynia; uzyskane Świadectwo Czeladnika – specjalność: hydraulik – instalator;
- 1964 – 1967 Wieczorowe TBO przy Stoczni im. „Komuny Paryskiej” w Gdyni; uzyskany tytuł: Technik Wyposażenia Okrętów;
- 1967 – 1972 Studia: **Politechnika Gdańska – Wydz. Bud. Maszyn** (studia inżynierskie) tytuł Inż. mechanik;
- 1975 – 1976 **Studium Pedagogiczne w Instytucie Kształcenia Nauczycieli** w Gdańsku (uprawnienia do nauczania w zakresie szkół ponadgimnazjalnych);
- 1975 – 1976 Ukończony kurs rezerwy kadrowej w SKP Gdynia, prowadzony przez Instytut Organizacji, Zarządzania i Doskonalenia Kadr w Warszawie;
- 1989 I Stopień Specjalizacji Zawodowej Inżyniera – w dziedzinie mechaniki; Kierunek Specjalizacji: Sprzęt Transportowy Wodny



Praca zawodowa (miejsca pracy, stanowiska i funkcje):

- 1959 – 1961 Pierwsza praca – Stocznia Mar. Woj. W Gdyni stanowisko hydraulic;

- 1961 – 1964 **PPiUR „Arka” Gdynia – hydraulik** (1962/64 – Zasadnicza Służba Wojskowa);
- 1965 – 1967 **PPD „DALMOR”; Ślusarz naprawy maszyn z jednoczesnym pełnieniem funkcji Brakarza;**
- 1967 – 1977 **Stocznia KP – Szefostwo Techniczne – stanowiska: Konstr. w Dziale Konstrukcji Oprzyrządowań; St. Konstr., St. Technolog Prowadzący, St. Technolog ds. Energetyzacji Statków w budowie, Z-ca Kierownika Działu Konstrukcji Oprzyrządowań;**
- 1972 – 1973 Praca dodatkowa (na ½ etatu) w **Biurowo Projektowo – Technologicznym PRO-REM w Gdańsku – Pracownia Normalizacji – stanowisko: St. Projektant;**
- 1974 – 1975 Praca dodatkowa (na ½ etatu) w **Centrum Techniki Wytwarzania (CTW) PROMOR – Pracownia Metod Wytwarzania – stanowisko St. Projektant;**
- 1975 – 1976 Praca dodatkowa w Zespole Szkół Bud. Okrętów przy SKP w charakterze nauczyciela przedmiotów zawodowych;
- 1989 – 1990 Inżynier gwarancyjny na statku B488 m/s Włocławek**
- 1997 – 2000 Praca dodat. **W Technikum B.O. przy SKP wykładany przedmiot: Podst. Konstrukcji Maszyn;**
- 1977 – 1978 **Kierownik Wydziału Powłok Ochronnych (W-7) w Stoczni im. „Komuny Paryskiej”;**
- 1978 – 2003 **”Główny Technolog Budowy” – do przejścia na emeryturę;**

Dodatki

1. Schemat organizacyjny stoczni
2. Widok ogólny stoczni w kierunku portu i zatoki Gdańskiej.
3. Fotka Widok ogólny Stoczni w okresie jej świetności, ale bez suwnicy nad SDS II.
4. Fotka Widok ogólny Stoczni z „lotu” ptaka, już z nowo zamontowana suwnicą bramową o unosie 1.000 ton nad SD II
5. Lista wszystkich Prezesów i Dyrektorów Naczelnych
6. Gmach Politechniki Gdańskiej „Kuźni” prawie wszystkich inżynierów zatrudnionych w Stoczni Gdynia S.A.

Na początku niniejszego opracowania zazaczyłem rok (1953-03-03), kiedy stocznia na tyle „okrzepła”, iż opracowano schemat organizacyjny stoczni. Na dzień pisania niniejszej historii, było niemożliwym odszukanie tego pierwszego schematu organizacyjnego. W dalszym rozwoju stoczni, w zależności od potrzeb i zmian organizacyjnych uzupełniano ten schemat organizacyjny i zawsze po kilku następnych latach okazywał się on nieaktualny. Zmiany organizacyjne niekiedy dość radykalne związane np. ze zmianami nazewnictwa całych pionów, czy też powoływanie nowych struktur w stoczni prowadziło do stosownych zmian tego schematu. Ponieważ tych zmian była znaczna ilość pozwoliłem sobie wybrać taki schemat organizacyjny, który by odpowiadał strukturze stoczni zanim stocznia została rozwiązana i zakończyła działalność gospodarczą. Poniżej przedstawiam jej schemat.



Widok ogólny stoczni w kierunku portu i Zatoki Gdańskiej.



Widok Ogólny Stoczni Gdynia S.A. Zwraca uwagę fakt, iż jeszcze nie ma nowej suwnicy bramowej nad Suchym Dokiem II. (została oddana do eksploatacji na początku 2002 roku)



Widok stoczni z "lotu" ptaka już z zainstalowaną nową 1.000 tonową suwnicą bramową



Gmach Główny Politechniki Gdańskiej „Kuźni” zdecydowanej większości inżynierów pracujących w Stoczni Gdynia S.A. Rok powstania Politechniki 1908.



Zamiast napisu na suwnicy 1.000 ton Stocznia Gdynia S.A. teraz jest napis CRIST... Światła i tęsknota za tym co było jest taka sama.... Fotografia p. Tadeusza Sikory – domena publiczna

DYREKTORZY I PREZESI STOCZNI W GDYNI W LATACH 1922 – 2009

inż. Rajmund Stodolski	1922 -1926
inż. Zygmund Andruszkiewicz, S. Kisiel, S. Elper	1927
Stanisław Wirpsza	1928
Inż. Włodzimierz Błażejowski	1928 - 1936
Inż. Jerzy Badian	1937 - 1939
inż. Jan Morze	1.05.1945 - 22.01 1946
inż. Michał Mikoś	23.01.1946 - 23.07.1947
Józef Kabat	24.07.1947 – 30.09.1947
mgr inż. Jerzy Różanowski	1.10.1947 – 28.02.1948
mgr inż. Stanisław Rybiński	1.03. 1948 – 30.04 .1950
inż. Zenon Kempieński (po)	23.03.1950 – 30.04.1950
mgr inż. Bogdan Perkowski	01.05.1950 – 19.09.1952
mgr inż. Eugeniusz Skrzymowski	20.09.1952 – 30.11.1956
mgr inż. Erazm Zabiełto	01.02.1956 – 28.02.1966
mgr inż. Henryk Pazderski	01.03.1966 – 05.12.1966
inż. Michał Tymiński	02.01.1967 – 14.03.1971
mgr inż. Roman Bogacz	15.03.1971 – 09.07.1977
mgr inż. Tadeusz Borkowski	10.07.1977 – 17.01.1980
inż. Willy Fandrey	18.01.1980 – 18.12.1981
mgr inż. Zbigniew Maciejewski	19.12.1981 – 03.04.1990
mgr inż. Marian Urbaniak (p.o.prezesa)	04.04.1990 – 21.11.1990

mgr inż. Henryk Ogryczak (prezes)	26.11.1990 – 14.05.1995
mgr inż. Stanisław Żebrowski (prezes)	15.05.1995 – 18.11.1996
mgr inż. Krzysztof Banaszak (prezes)	18.11.1996 – 21.03.1997
mgr Janusz Szlanta (prezes)	21.03.1997 – 28.03.2003
mgr inż. Włodzimierz Ziółkowski (prezes)	28.03.2003 – 20.02.2004
dr Jerzy Lewandowski (prezes)	20.02.2004 - 24.02.2006
mec. Kazimierz Smoliński	24.02.2006- 06.02.2007
mgr inż. Antoni Poziomski	6.12. 2007 – 26. 11. 2008
mgr inż. Mateusz Filipp	27.11. 2008 – 31. 08. 2009
mgr inż. Andrzej Zielazek	04. 03. 2010 – 30. 05. 2010
mgr Patryk Michalak	31.05.2010 – 29. 07. 2013
mgr inż. Jerzy Sokołowski	29.07.2013

... parę słów dla tych, którzy doczytali do końca...

Jak wcześniej wspomniałem było nas wielu... nawet bardzo wielu, bo w porywach około 12.700 osób. Zdecydowana większość z nas swoje życie, w krótszym lub dłuższym okresie, złożyła w stoczni, która dla jednych była zwykłym miejscem pracy, dla innych zaś miejscem, gdzie realizowali swoje pasje życiowe, inżynierskie i/lub rozwijali swoje umiejętności zawodowe, a także czynnie uczestniczyli w życiu stoczniowej rodziny.... Wszystkim, ale dosłownie wszystkim, w tym naszym kooperantom, dostawcom, armatorom, przedstawicielom Towarzystw Klasyfikacyjnym, pod nadzorem których te statki budowaliśmy współmałżonkom, którzy nas wspierali w tym pięknym dziele budowy statków, a także tym, których wśród nas już nie ma.... Wszystkim należy się wdzięczna pamięć o tych, którzy w stoczni i dla stoczni pracowali. Oby ta wdzięczna pamięć zawsze, kiedy się spotkamy w dowolnym miejscu na ziemi była wyrysowana na naszych twarzach radosnym uśmiechem, niekiedy cudownymi wspomnieniami i tym wszystkim, co tworzyło z nas **STOCZNIOWĄ BRAC**. Niechże te wspomnienia wykreują w nas poczucie dumy, że razem mogliśmy pracować w tak wspaniałym zakładzie pracy jakim była stocznia. Tej radości z dokonań nie zmąci nam nic..., bo jak powiedział Winston Churchill, „Nie umiera ten, co trwa w pamięci żywych”. Tedy i my pamiętajmy wszystko to, co dobrego przyniosła nam praca w stoczni i nieśmy to poczucie dumy, zadowolenia z pracy i z tego, że **byliśmy razem przez wszystkie meandry stoczniowego życia** do naszych najbliższych i do następných pokoleń.... **Kończę z poczuciem, że Praca jednak uszlachetnia!**

Lista ważniejszych dokonań Fundacji Pomorska Inicjatywa Historyczna

Wśród celów statutowych naszej fundacji oprócz dokumentowania historii najnowszej, przywracania należnego miejsca działaniom dla odzyskania niepodległości i godności ludzi, którzy mieli odwagę przeciwstawić się totalitarnemu systemowi komunistycznemu są także działania edukacyjne wśród młodzieży oraz pomoc ludziom, bohaterom walki o niepodległą Polskę a znajdującym się dziś w trudnej sytuacji materialnej. Różnorodność podejmowanych przez naszą fundację działań przybliży lista ważniejszych dokonań FPIH w ostatnich 8 latach działalności:



- Przygotowanie i cykliczne prowadzenie uroczystości rocznicowych strajku sierpniowego 1980 r. we współpracy i pod patronatem Prezydenta Gdyni – zebranie pierwszej listy uczestników strajków 1980 r. w zakładach Gdyni – dla przyznania honorowej odznaki „Bohaterom Sierpnia '80 Gdynia”. Pierwsza edycja odbyła się w 2013 roku, w ramach obchodów 33 rocznicy strajków 1980 r. w Sali konferencyjnej Zarządu Portu Gdynia. Podczas niej Honorowe Odznaczenie otrzymało 120 uczestnikom strajków. Zaprezentowaliśmy również II tom albumu „Ludzie Sierpnia '80 w Gdyni”. Do 2022 roku odznaczenie przyznano i wręczono 941 osobom;
- Wystawy plenerowe oraz wystawy rotacyjne w szkołach ponadpodstawowych, przedstawiające etapy walki o wolność na Wybrzeżu od Grudnia ,70, poprzez opozycję demokratyczną lat siedemdziesiątych, Sierpień ,80 i Solidarność aż do odzyskania niepodległości (kilkaset ekspozycji w ciągu 8 lat);



- Organizacja Ogólnopolskiej Konferencji Wydawnictw Niezależnych „Wydawnictwa Solidarności Walczącej na tle innych wydawnictw podziemnych w latach 80-tych” w Muzeum Miasta Gdyni;
- Realizacja wystawy „Grudzień ,70 w Gdańsku i w Gdyni”. Czasowa ekspozycja w Gdańsku, ul. Doki 1, historyczna Sala BHP Stoczni Gdańskiej;
- Opracowanie i prezentacja wystawy plenerowej „Dwa Grudnie”;



- Zorganizowanie szeregu Sympozjów m.in. „Polskie Grudnie”, „Grudzień 70 Uniwersytet Robotniczy” oraz „Grudzień 81 – Wojna z narodem – lekcja patriotyzmu” w Muzeum Miasta Gdyni, a także „Polskie Grudnie” – Spotkanie z młodzieżą;
- Przygotowanie i udział w uroczystościach 30 rocznicy powstania Ruchu Społeczeństwa Alternatywnego – w ramach którego odbył się koncert zespołów rockowych w Klubie Parlament w Gdańsku, prezentacja spektaklu „SOR” w Teatrze Wybrzeże w Gdańsku, spotkanie z młodzieżą na scenie Letniej Teatru Wybrzeże w Sopocie oraz przygotowanie i prezentacja wystaw poświęconych RSA – w gmachu Uniwersytetu Gdańskiego oraz wersja plenerowa w Gdyni – Leszczynkach;

- Wydanie pierwszej monografii p.t. „Wolne Związki Zawodowe Wybrzeża” autorstwa Andrzeja Kołodzieja;
- Cykliczne wydawanie od 2012 roku, kolejnych tomów albumu „Ludzie Sierpnia ,80 w Gdyni”. Do 2022 roku ukazało się 10 tomów;



- Uroczysty Koncert w 32 rocznicę podpisania Porozumień Sierpniowych i 30 rocznicę utworzenia – „Solidarności Walczącej”;
- III publikacja książki „Solidarność Walcząca oddział Trójmiasto” autorstwa Andrzeja Kołodzieja i Romana Zwiercana;
- Publikacja książki „Antologia Prasy Solidarności Walczącej w Trójmieście” autorstwa Romana Zwiercana;
- Organizacja Obchodów 32 rocznicy podpisania Porozumień Sierpniowych i 30 rocznicy powstania „Solidarności Walczącej” – Sala Konferencyjna Zarządu Portu Gdynia przy ul. Rotterdamskiej 9, w Gdyni. dwudniowa Konferencja Organizacji Opozycyjnych i Podziemnych „Drogi do Niepodległości”, z udziałem 1200 osób z całej Polski;
- Prowadzenie cyklicznego projektu „Warsztaty Historyczne” – dla młodzieży gdyńskich szkół;
- Drugie wydanie monografii p.t. „Wolne Związki Zawodowe Wybrzeża” autorstwa Andrzeja Kołodzieja.

WARSZTATY HISTORYCZNE DLA MŁODZIEŻY GIMNAZJALNEJ I PONADGIMNAZJALNEJ

projekt realizuje

Fundacja Pomorska Inicjatywa Historyczna

W GDYNI



- Bohaterska obrona Gdyni we wrześniu 1939 roku
- szczególna rola Harcerzy Polskich
- Eksterminacja Polaków z Pomorza po wkroczeniu wojsk hitlerowskich
- Mord w Piaśnicy, Przymusowe Wysiedlenia Polaków

- Druga konspiracja na Pomorzu w latach 1945 – 1948

- Konspiracja antykomunistyczna na Pomorzu w czasach stalinowskiego terroru – 1948 -1956

- Masowe protesty przeciw komunistycznej dyktaturze na Pomorzu – Grudzień 1970



- Przyczyny i przebieg strajków w sierpniu 1980 roku

- Organizacje opozycyjne i konspiracyjne oporu antykomunistycznego na Pomorzu w latach 80. XX wieku

kontakt:

Fundacja Pomorska Inicjatywa Historyczna Gdynia ul. Morska 9a
www.fundacja-pih.pl email: fpih@wp.pl Andrzej Kołodziej tel. 792 453 909

Realizacja



Fundacja Pomorska Inicjatywa Historyczna

Współpraca



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ

Projekt realizowany przy wsparciu finansowym



Bank Zachodni WBK

Grupa Santander

- Wystawa: „Pamięć Grudnia ,70 na ulicach Gdyni” w Urzędzie Miasta w Gdyni;
- Projekcja filmu „Czarny Czwartek” dla uczniów Gdyńskich Liceów oraz spotkanie z reżyserem filmu panem Antonim Krauze i uczestnikami wydarzeń – Henrykiem Mierzejewskim i Jerzym Miotke w Multikinie w Gdyni;
- Zainicjowanie i zorganizowanie uroczystości uhonorowania Odznaczeniami Państwowymi za wybitne zasługi w działalności na rzecz przemian demokratycznych w Polsce blisko 150 działaczy organizacji niepodległościowych na Pomorzu przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej (w ciągu 7 lat);
- Uruchomienie i sukcesywna rozbudowa portalu internetowego pod adresem: www.gdynia-1980.pl – elektronicznego katalogu posiadanych zbiorów, dokumentujących dokonania mieszkańców Gdyni w latach przełomu 1980-1981;
- Stałe gromadzenie dokumentacji związanej z walką o wolność i niepodległość Polski, prowadzonej na terenie Gdyni i Pomorza w latach 1939-1989. Zbiory są bezpłatnie udostępniane w lokalu Fundacji.
- Organizacja w Gdyni uroczystości 100-nej rocznicy urodzin księdza prałata Hilarego Jastaka. Budowa pomnika w centrum miasta, renowacja grobu, zorganizowanie konferencji, przygotowanie wystawy plenerowej, przygotowanie publikacji;



- Prezentacja wystaw poświęconych Żołnierzom Wyklętym „V Wileńska Brygada AK” oraz „II Konspiracja” w Sopocie przed Urzędem Miasta – jako wkład Fundacji w obchody Narodowego Dnia Pamięci Żołnierzy Wyklętych.
- Z okazji 35-lecia podpisania Porozumień Sierpniowych i 33 rocznicy utworzenia – „Solidarności Walczącej” opracowanie i ekspozycja miasteczka wystawowego w centrum Gdyni. Na miasteczko składał się cykl wystaw ustawionych w kompleks obrazujący „Drogę do Wolności” – („Kontynuacja walki zbrojnej po 1945 roku – „V Brygada Wileńska”, „II konspiracja na Pomorzu – procesy stalinowskie”, „Grudzień ,70”, „Solidarna Gdynia”, „Solidarny Gdańsk”, „Solidarność Walcząca”, „Organizacje opozycyjne lat ,80 – ROPCiO, KOR, WZZ, Krąg Instruktorów Harcerskich im. Andrzeja Małkowskiego, RMP, KPN, SW, OKOR, PPN, FMW, LDPN Niepodległość, NZS”);
- Cykl wykładów „Porozumienie czy zdrada elit” prezesa Fundacji – Andrzeja Kołodzieja, w USA – na zaproszenie Instytutu Polityki Światowej;

- Przygotowanie i przeprowadzenie konkursu dla młodzieży szkolnej z regionu pomorskiego pt: „Czym jest dla mnie Dzień Niepodległości”. W finale konkursu „Mój dzień Niepodległości” zaprezentowano ponad 70 prac plastycznych a na scenie wystąpiło prawie 40 wokalistów;
- Wystawa Kobiety Walczące, prezentująca kilkanaście działających w strukturach Solidarności Walczącej kobiet na Wybrzeżu;
- Wystawa Solidarność Walcząca, prezentująca działalność struktur Solidarności Walczącej na Wybrzeżu;



- Prowadzenie w Jastrzębiej Górze Ośrodka w którym Weterani działań na rzecz Niepodległego Bytu Państwa Polskiego mogą bezpłatnie spędzić kilkanaście dni w roku, odpoczywając w gronie podobnych im ludzi. Poza noclegiem i wyżywieniem beneficjenci mają zapewnioną opiekę koordynatora, który organizuje czas oraz aktywizuje seniorów. W programie każdego turnusu są wyjazdy do okolicznych miejsc Pamięci – między innymi do Piaśnicy w której Niemcy zamordowali kilkanaście tysięcy Polaków oraz do Muzeum Emigracji w Gdyni. Jedyną formą partycypacji uczestników w programie jest podzielenie się wspomnieniami, które archiwizujemy w formie filmowych notacji. Budujemy w ten sposób bazę wspomnień, która jest i będzie bogatym materiałem źródłowym dla obecnych i przyszłych badaczy historii. W 2015 roku przyjęliśmy 140 osób, w 2016 r. udało się zapewnić odpoczynek 248 weteranom. W 2017, 2018 i 2019 r. liczba ta została potrojona. W 2020 mimo późniejszego startu programu w związku z ograniczeniami spowodowanymi pandemią ilość weteranów korzystających z tej formy wsparcia nie uległa zmniejszeniu. W latach 2021 oraz 2022 dotacje pokrywające wcześniej 80% kosztów programu zostały zmniejszone o ponad 50%. Prowadząca program Małgorzata Zwiercan zwiększyła udział środków prywatnych o brakującą kwotę i liczba korzystających ze wsparcia nie uległa zmniejszeniu. Baza nagrań na dzisiaj to około 700 notacji, od nagrań kilkunastominutowych do ponad dziesięciogodzinnych.
- Z okazji 35 rocznicy powstania Oddziału Solidarności Walczącej w Trójmieście zorganizowanie dwudniowych obchodów;



- Inscenizacja konspiracyjnej drukarni Solidarności Walczącej w Gdyni, ukrytej za zamaskowanym wejściem w przedzielonym garażu. Drukarnia działała w latach 80, w wynajmowanym przez Małgorzatę Zwiercan domu w Kacku, na tzw. „Psiej górze”;
- Konferencja pt. „Odpowiedzialność dowódców LWP za masakrę w grudniu 1970 roku na Wybrzeżu” ;
- Wystawa Plenerowa „Trzech Komandorów” prezentująca kulisy zbrodni sądowej popełnionej przez komunistyczne władze na dowódcach Marynarki Wojennej w grudniu 1952 roku;
- Sesja naukowa pt. „Zaślubiny Polski z morzem. Traktat Wersalski” i towarzysząca jej wystawa;
- Wystawa plenerowa „Powrót Polski nad morze”;



Zaślubiny Polski z morzem. Traktat wersalski

Zaproszenie

Fundacja Wiza Rozwoju oraz Fundacja Pomorska Inicjatywa Historyczna
zapraszają na sesję naukową
pt. „Zaślubiny Polski z morzem. Traktat wersalski”,
która odbędzie się 11 lutego 2020 r. o godzinie 17:00,
w sali konferencyjnej Domu Rzemiosła w Gdyni, ul. 10 lutego 33
W dyskusji udział wezmą:

- Moderator *Aleksander Gosk* – Wicedyrektor Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni
- prof. dr hab. *Tadeusz Stegner* – Instytut Historii UG.
- dr *Tomasz Rembalski* – Instytut Historii UG., Sekretarz Instytutu Kaszubskiego
- dr *Michał Graban* – doktor nauk politycznych, samorządowiec i publicysta
- dr *Jan Tymński* – Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni

Po konferencji muzyczny występ *Andrzeja Kolakowskiego*

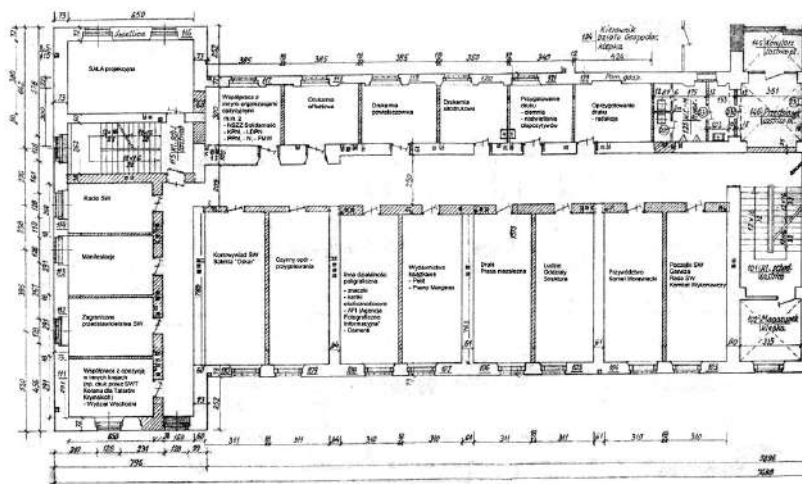





- Wystawa plenerowa „Niezłomni, Niepokorni”;
- Wystawa plenerowa „100 lat niepodległości na Pomorzu”;
- Wystawa plenerowa „Gdyński Sierpień”;
- Konferencja „Geneza protestów robotniczych na Wybrzeżu. Strajk w gdyńskich zakładach pracy w sierpniu 1980 roku”;
- Współorganizacja obchodów 40 rocznicy Sierpnia '80 w Gdyni;
- Koncert dla „Zwykłego Bohatera” – muzyczne podziękowanie uczestnikom protestów z 1980 roku.



- Konferencja „Od konfrontacji do współpracy w drodze do Niepodległości”
- Konferencja „Grudzień 1970 – komunistyczna zbrodnia w Gdyni”
- Konferencja „II Konspiracja na Wybrzeżu w latach 1944-1956”
- Wystawa stała „Museum Solidarności Walczącej” w Muzeum Żołnierzy Wyklętych i Więźniów Politycznych PRL w dawnym areszcie w Warszawie przy ul. Rakowieckiej 37. Projekt zrealizowany został przez zespół pod kierunkiem wiceprezesa FPIH Romana Zwiercana w 19 salach na powierzchni ponad 400 m².



- Wirtualny spacer po Muzeum Solidarności Walczącej
- Ścieżka edukacyjna Trzciano – Straszewo – Pułkowice upamiętniająca zwycięstwo wojsk polskich nad wojskami szwedzkimi w bitwie pod Trzcianą 27 czerwca 1629 roku w ramach projektu wykonane zostały:
 - 3 kioski multimedialne, z własnym zasilaniem, monitorem, mikrokomputerem oraz wyposażeniem w Trzcianie, Straszewie i Pułkowicach,
 - 3 totemy z Godłem Polski z 1620 roku,
 - 3 pulpity z opisem bitwy,
 - 3 maszty z flagą polską,
 - 3 zestawione łącza internetowe do obsługi kamer. W każdym kiosku zostały zainstalowane dwie kamery przesyłające i archiwizujące „niepożądane zdarzenia” które stanowią element zabezpieczenia całej instalacji,
 - 3 prezentacje. Filmy edukacyjne o długości ok. 5,5 minuty każdy. Do każdego filmu przygotowany został scenariusz oraz tekst dla lektora,
 - Medal pamiątkowy „Tropiciel historii”,
 - Przypinka „Śladami oręża polskiego”,
 - Komiks „Bitwa Polaków ze Szwedami pod Trzcianą w 1629 roku”
 - Zakładka do strony internetowej www.trzciano.fundacja-pih.info wraz z formularzem akceptującym i zliczającym rejestrującę się za pomocą QR kodów osoby



- Kolejny, IX już tom publikacji „Ludzie Sierpnia 80 w Gdyni”
- Obchody 41 rocznicy powstania NSZZ „Solidarność” w Gdyni
W ramach projektu zrealizowane zostały
 - Konferencja 28 sierpnia 2021. Tematy: „Wpływ myśli narodowej i działaczy niepodległościowych na przebieg strajków, postulaty i powstanie NSZZ Solidarność” oraz „Rola NSZZ Solidarność w procesie obalania komunizmu. Poślanie do ludzi pracy Europy Wschodniej”.
 - Konferencja 30 sierpnia 2021. Temat „Walka o pamięć – dorobek i spuścizna NSZZ Solidarność”
 - Uroczyste złożenie kwiatów pod pomnikiem Ofiar Grudnia ,70 r
 - Uroczystość wręczenia odznaczeń „Bohaterom Sierpnia ,80”. W programie m.in. prezentacja IX tomu albumu „Ludzie Sierpnia ,80 w Gdyni” autorstwa Małgorzaty Sokołowskiej oraz Roberta Chrzanowskiego.
 - Strajkowa biesiada i przekazanie uczestnikom IX tomu albumu „Ludzie Sierpnia '80 w Gdyni” autorstwa Małgorzaty Sokołowskiej oraz Roberta Chrzanowskiego.
 - „Polskie etosy” – solowy koncert lidera zespołu CONTRA MUNDUM Norberta „Smoły” Smolińskiego.

- Upamiętnienie pierwszego ministra II RP śp. Jana Englicha poprzez ufundowanie i przygotowanie na cmentarzu w Gdyni uroczystości odsłonięcia tablicy na grobie zasłużonego dla Polski ministra.



Ludzie od Kornela
 autor: Artur Adamski
 Format: B5
 oprawa twarda
 objętość 416 str.
 Premiera: 23 czerwca 2022 - Gdynia, w ramach 40 rocznicy SW
 ISBN 978-83-62631-21-6



Z dziejów Solidarności Walczącej i konspiracji niepodległościowej
 autor: Artur Adamski
 Format: B5
 oprawa twarda
 objętość 408 str.
 Premiera: 23 czerwca 2022 - Gdynia, w ramach 40 rocznicy SW
 ISBN 978-83-62631-22-3

KIERUNEK



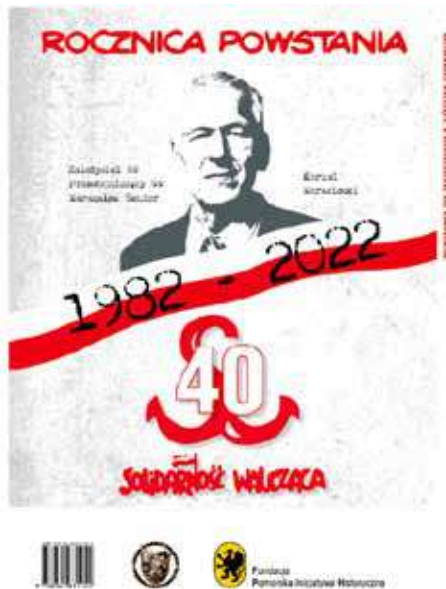
KORNEL
 MORAWIECKI

Kierunek
 autor: Kornel Morawiecki, opatrzone wstępem i uzupełnione biogramem autora pióra Artura Adamskiego
 Format: B5, oprawa twarda
 objętość 108 str.
 Premiera: 23 czerwca 2022 - Gdynia, w ramach 40 rocznicy SW
 ISBN 978-83-62631-24-7



Słownik działaczy i współpracowników Solidarności Walczącej
 autor: Praca zbiorowa pod redakcją Romana Zwierczana
 Format: B5
 oprawa twarda
 objętość 616 str.
 Premiera: 23 czerwca 2022 - Gdynia, w ramach 40 rocznicy SW
 ISBN 978-83-62631-20-9

- Wydanie książki „Słownik Działaczy i Współpracowników SW” – praca zbiorowa pod redakcją Romana Zwiercana,
- Wydanie książki „Ludzie od Kornela” – Artur Adamski,
- Wydanie książki „Z dziejów Solidarności Walczącej i konspiracji niepodległościowej” – Artur Adamski,
- Wydanie książki „Kierunek” – Kornel Morawiecki.



- Wydanie książki „Solidarność Walcząca o niepodległość bez kompromisu”

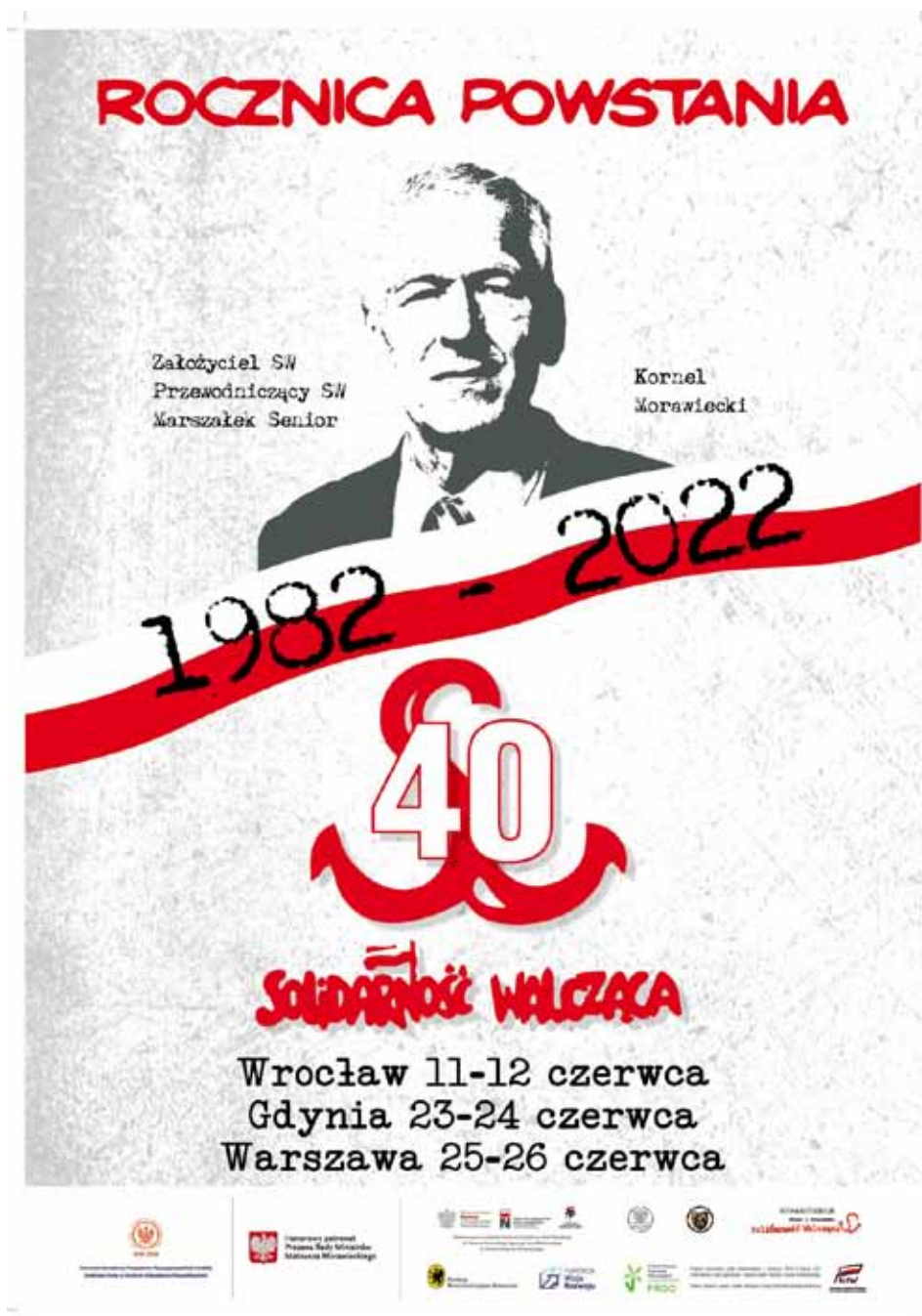


- Przygotowanie w Gdyni obchodów 40 lecia powstania Solidarności Walczącej. W programie obchodów były m.in. debaty:
 - Historia pisma „Solidarność Walcząca” (Wrocław) (Andrzej Kisielewicz)
 - Rada Solidarności Walczącej (Paweł Falicki)
 - Wasyl Stus – poeta – zapomniany bohater Ukrainy?
 - Działalność wydawnicza SW – próba bilansu
 - Wsparcie przez SW opozycji w krajach bloku sowieckiego.



- Przygotowanie medalu pamiątkowego „40 lecie Solidarności Walczącej”. Otrzymało go ponad 700 osób podczas uroczystości we Wrocławiu, Gdyni i w Warszawie.
- Przygotowanie i sfinansowanie uroczystej Gali wręczenia „Medali stulecia” oraz koncertu zespołu Sonanto, widowiska słowno muzycznego – w tym utworu skomponowanego specjalnie na tę uroczystość „Niosę Ciebie Polsko” – z oprawą.
- Organizacja spotkania integracyjnego dla działaczy i współpracowników SW na strzelnicy Dzikie Gon w Gdańsku. Wszyscy uczestnicy, ponad 300 osób mieli możliwość strzelania z dwóch jednostek broni – pistoletu „Glock” oraz z broni długiej (AK-47 lub Ar-15).





- Sporządzenie ponad 180 wniosków do Prezydenta RP o nadanie orderów zasłużonym działaczom opozycji, dawnym członkom i współpracownikom SW, 140 wniosków o nadanie Medali Stulecia oraz 17 wniosków do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego o nadanie odznaki „Zasłużony dla kultury”.
- Przygotowanie w Warszawie obchodów 40 lecia powstania Solidarności Walczącej. W programie obchodów były m.in. prelekcje: „Powstanie, Działalność i Struktura Organizacji Solidarność Walcząca” Andrzej Myc, oraz debaty Quo Vadis Europo. Podczas uroczystości zostały wręczone odznaczenia państwowe przyznane przez Prezydenta Andrzeja Dudę (62 szt.), Medale Stulecia przyznane przez Premiera (113 szt.), medale „Zasłużony dla kultury” nadane przez Wicepremiera, Ministra Kultury Piotra Glińskiego (17 szt.).



Prezydent RP Andrzej Duda przyznał 3 osobom Krzyż Komandorski Orderu Odrodzenia Polski, najwyższe polskie odznaczenie. Wśród odznaczonych znajdował się wiceprezes Fundacji Pomorska Inicjatywa Historyczna Roman Zwiercan.

- Podsumowaniem warszawskiej części uroczystości 40 lecia Solidarności Walczącej była msza polowa w namiocie na dziedzińcu Muzeum Żołnierzy Wyklętych i Więźniów Politycznych PRL.



- Przygotowanie w Gdyni obchodów 42 rocznicy strajków sierpniowych w wyniku których powstał NSZZ „Solidarność”.
- Organizacja i prowadzenie w 2022 roku po raz 8 programu wsparcia dla dawnych działaczy opozycji.

- Drugie, uzupełnione o ponad 100 biogramów, wydanie książki „Słownik Działaczy i Współpracowników SW” – praca zbiorowa pod redakcją Romana Zwiercana.
- Wydanie X tomu albumu „Ludzie Sierpnia 80' w Gdyni”.
- Remont Mauzoleum ministra w pięciu rządach II RP Leona Janta Połczyńskiego w Raciążu
- Produkcja filmu dokumentalnego "Solidarność Walcząca w Trójmieście". Film opisuje temat początków Solidarności na Pomorzu. Współzałożyciele SW Trójmiasto – Andrzej Kołodziej, Roman Zwiercan oraz Jan Białostocki, Kamil Dworaczek, Jerzy Kanikuła, Elżbieta Kujawa, Kornel Morawiecki, Mateusz Morawiecki, Jacek Parzych, Zofia Pawłowska, Grzegorz Waligóra i Małgorzata Zwiercan opowiadają o kulisach działalności opozycyjnej SW w Trójmieście.
- W filmie poruszono wątki walki czynnej z komunistami, m.in. ostrzegawczej detonacji w budynku PZPR w Gdyni oraz operacji służb specjalnych, wymierzonych w Solidarność Walczącą, o kryptonimie „Rafo”. „Rozpoznać i zlikwidować” to zalecenie wcielone w życie i w przededniu „okrągłego stołu”, deportowano wtedy z kraju przywódców Solidarności Walczącej, Kornela Morawieckiego i Andrzeja Kołodzieja.
- Reżyserem i scenarzystą filmu „Solidarność Walcząca w Trójmieście” jest Piotr Kuciński, znany z produkcji takich filmów jak m.in.: „Kornel” czy „Krótki film o fladze”.
- Autorem zdjęć do filmu „Solidarność Walcząca w Trójmieście” jest Mirosław Basaj.
- Film „Solidarność Walcząca w Trójmieście” trwa 51 minut.



- Produkcja filmu dokumentalnego, pt. Kobiety Solidarności, w reż. Piotra Kucińskiego, zdjęcia Mirosław Basaj
- Przygotowanie Jubileuszu - 100 lecia Stoczni Gdynia
- Medal pamiątkowy 100 lecia Stoczni Gdynia
- Konferencja - 100 lecie Stoczni Gdynia



- Wydanie albumu "Historia Stoczni im. Komuny Paryskiej i Stoczni Gdynia S.A.. Od początku jej istnienia, czyli od 1922, do jej zlikwidowania, czyli do roku 2009"

WYGRYWAMY RAZEM!

17,7 MLD ZŁ

**przekazane na polski
sport i kulturę.**

Łączna kwota wsparcia od 1994 roku.

TOTALIZATOR SPORTOWY

**NAJWIĘKSZY MECENAS
SPORTU I KULTURY W POLSCE**



**TOTALIZATOR
SPORTOWY**

#WygrywamyRazem