

Szczecińska Stocznia Remontowa GRYFIA SA
Szczecin Ship Repair Yard GRYFIA JSC



GRYFIA 1952 – 2007

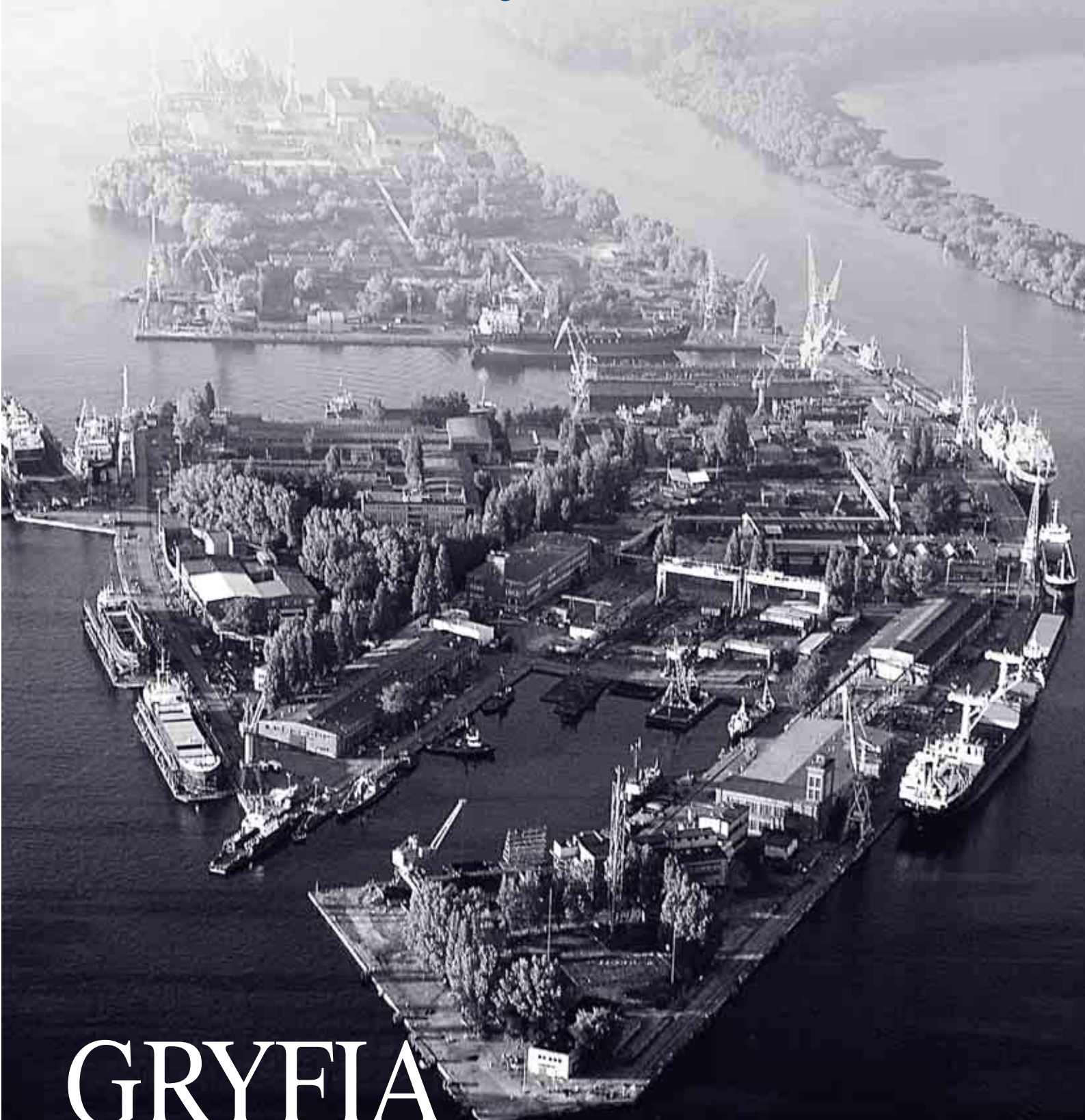
Stocznia na wyspie

Monografia na 55-lecie istnienia



1952 – 2007

Monografia na 55-lecie istnienia



GRYFIA

Stocznia na wyspie

GRYFIA – stocznia na wyspie

Szczecińska Stocznia Remontowa GRYFIA SA obchodzi w bieżącym roku swoje 55-lecie. Od 1952 roku pracuje ze znaczącymi efektami w służbie polskiej gospodarki morskiej, a osiągnięcia i wyniki tej wieloletniej pracy, pomimo dziejowych zawirowań, pozostają niepodważalne.

Z każdym rokiem swego istnienia stocznia podnosiła swój prestiż przez wzrost kwalifikacji załogi i jakości pracy oraz potencjału technologicznego. *Szczecińska remontówka* zasłynęła w kraju i za granicą jako kontrahent solidny, odpowiedzialny i umiejący podjąć najtrudniejsze wyzwania techniki w zakresie remontów, budowy czy przebudów statków. Dotyczy to w równej mierze statków handlowych, rybackich jak i specjalistycznych, w tym także okrętów wojennych.

Stocznia osiągnęła także wysoki kunszt w przebudowie wycofanych z eksploatacji statków na ekskluzywne jachty pełnomorskie. Wiele zbudowanych w stoczni jednostek pływających, pontonów czy konstrukcji stalowych, także w ostatnich niełatwych latach, służy do dziś wielu klientom w różnych zakątkach świata, przynosząc chlubę stoczniovcóm z **GRYFII**.

W ostatnich latach **GRYFIA** znalazła swoje miejsce w bardzo konkurencyjnej gospodarce rynkowej, a dzięki znakomitym fachowcom i olbrzymiemu potencjałowi technicznemu pozostaje atrakcyjnym partnerem dla armatorów krajowych i zagranicznych. Udało się w tym okresie dokonać niełatwej restrukturyzacji stoczni oraz podjąć wiele innych działań podnoszących rentowność firmy.

Każdy jubileusz nastraja do refleksji, szczególnie wtedy, gdy ma się za sobą 55 lat, opromienionych sukcesami. Warto przy tej okazji zdać sobie sprawę z tego, że każdy sukces jest tym większy, im trudniej go było osiągnąć oraz uświadomić sobie, co się u nas



w ciągu tych kilkudziesięciu lat zmieniło. Zmieniło się naprawdę bardzo dużo, chociaż na co dzień tego nie zauważamy, a stało się to właśnie dzięki pracy wielu pokoleń stoczniovców, pracy w jednym z najtrudniejszych zawodów.

Cofając się myślą do wydarzeń lat ubiegłych, przypominamy sobie różne nazwiska, twarze, sylwetki – nie zdołamy wymienić tu wszystkich, chociaż w naszej historii było i jest bardzo wielu ludzi zasługujących na najwyższy szacunek i wyróżnienie. Z mniejszym lub większym sentymentem, niektórych wspomnimy przy okazji prezentowania najważniejszych dla stoczni wydarzeń. Wszyscy na przestrzeni minionych 55 lat oddaliśmy sporą część swojego życia w rozwój naszej stoczni. Pomimo upływu lat traktujemy ją z wielkim sentymentem. Dotyczy to aktualnych pracowników, naszych pionierów, emerytów i rencistów, a także tych, którzy wskutek zrzędzenia losu, czy też historycznych zawirowań, zmuszeni byli rozstać się ze stoczną. Lata tu spędzone zapewne nie były i nie są latami zmarnowanymi. Wydaje się, że zapał i ofiarność, tak hojnie wykazywane dotychczas przez załogę, są wartościami jak najbardziej potrzebnymi nam także w przyszłości. W ciągu ostatnich kilkunastu lat nauczyliśmy się zmagać z twardymi regułami wolnego rynku. Nauczyliśmy się po nim poruszać z pełną świadomością, że w ostrej walce konkurencyjnej reprezentujemy potencjał tysięcy byłych i obecnych pracowników stoczni, stojąc w pierwszej, a nie ostatniej linii. Odnosimy spektakularne sukcesy, ale też uczciwie musimy przyznać, że nie zawsze wszystkie rzeczy układają się tak jak byśmy sobie tego życzyli. Niepowodzenia, porażki należy przełamywać, gdyż praca nasza jest ważną i nie taką małą częścią gospodarki narodowej, istotnym czynnikiem budowy opinii o Polsce i Polakach na świecie. Nie zapominajmy o sobie samych – praca wzbogaca każdego z nas.

Spójrzmy wstecz, by przyglądając się przeszłości, z większym optymizmem myśleć o kształtowaniu przyszłości. Przyszłość ta zależeć będzie od samych pracowników **GRYFII**.

Przypomnijmy więc, co mamy za sobą, jak nasz dzień wczorajszy kształtował to, co jest dzisiaj.

Zanim powstała GRYFIA



Zanim powstała GRYFIA

Wiele osób zastanawiało się zapewne nad tym, jak ten zakład wyglądał poprzednio i jakim celem służył. Co znajdowało się na wyspie 200, 100 czy 60 lat temu. Wielu stoczniovców jednak dobrze pamięta jak wyglądała do połowy lat 80. Wyspa Dolna Okrętowa (Brdowski Ostrów, Wyspa Okrętowa), przed wojną zwana Wyspą Patmos. Znajdował się tu gęszcz drzew i krzewów dziko rosnących na podmokłym gruncie, zamieszkiwany przez dziką zwierzynę i różne gatunki ptaków.

Trudno uwierzyć, ale do ostatnich lat XIX w. była to jedna wielka wyspa o nazwie Ostrów Grabowski, stanowiąca duże uroczysko, ograniczona od południa rzeką Duńcycą, od zachodu rzeką Odrą, od północy rzeką Świętą, a od wschodu wodami Jeziora Dąbskiego.

Jak z tego wynika, tę jedną wyspę tworzyły mniejsze, dziś osobne wyspy, tj. Gryfia (Wyspa Górna Okrętowa i Wyspa Dolna Okrętowa), Radolin, Żabia i Kiełpińska Kępa, Czarnołęka, Wielka Kępa, Ostrów Grabowski (Widzka Kępa), Grodzka, a także półwysp z Elewatorem EWA.

W latach 50. XIX w. od strony Odry, w środkowej części zachodniego brzegu Ostrowa Grabowskiego (obecnie Wyspy Górnej Okrętowej – Nabrzeże Wrocławskie, wejście do Basenu Polskiego i częściowo Nabrzeże Gdyńskie) powstała niewielka Fabryka Che-

miczna METZENTHIN, która już w 1857 roku wyprodukowała 109 t kwasu siarkowego. W 1882 roku została ona podporządkowana założonej w roku 1872 w Glinkach Fabryce Chemicznej UNION, produkującej superfosfat i mączkę tomasową.

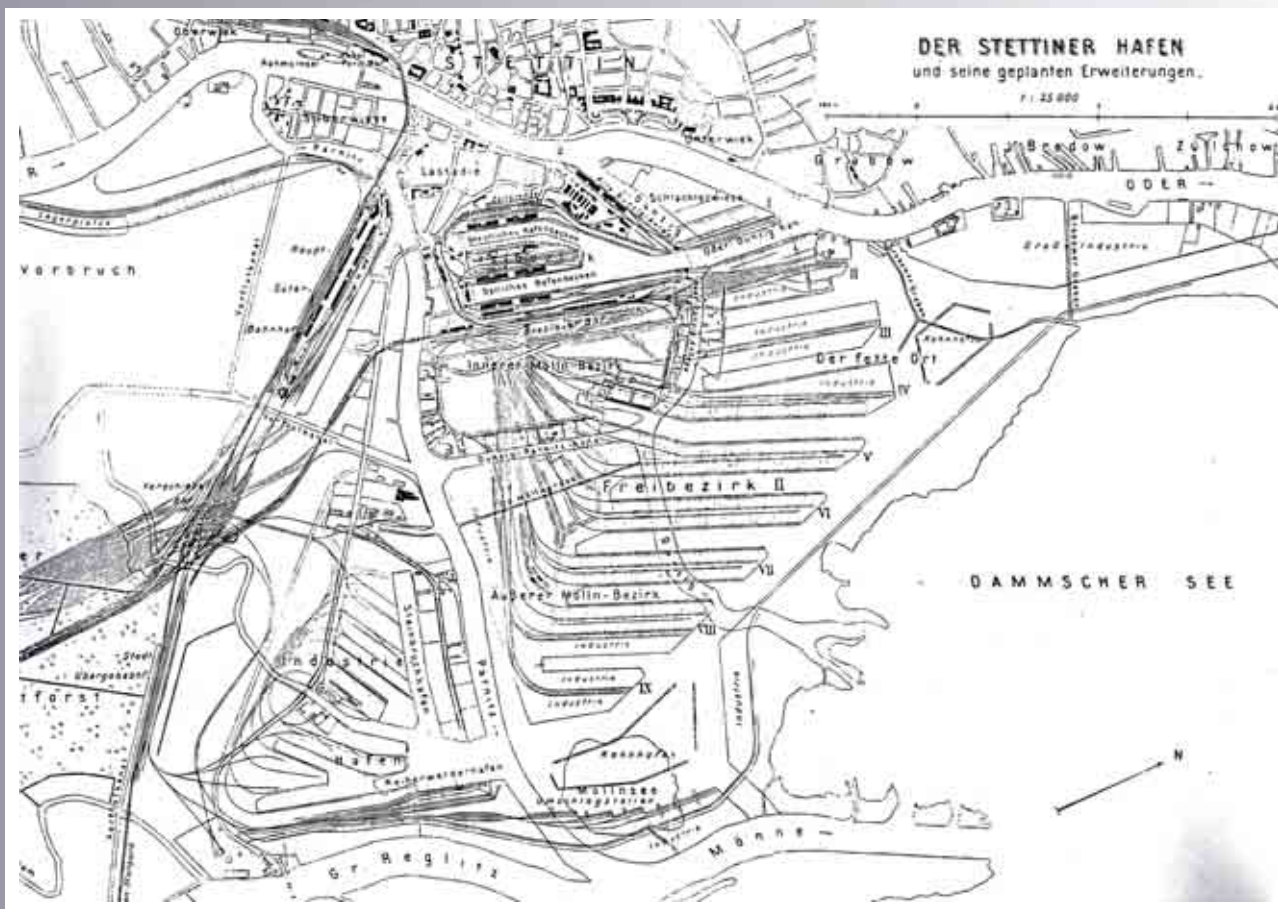
Nieco na północ od zakładów chemicznych (w rejonie obecnego budynku G-20, bunkra zbiorników mazutowych i Nabrzeża Gdyńskiego w miejscu posadowienia doku 200 t) utworzono w tym czasie czworoboczną wyspę, nazwaną w 1931 roku Tirpitz Insel (od imienia admirała i polityka niemieckiego Alfreda Tirpitz, 1849–1930), na której działał założony w listopadzie 1911 roku przez braci Ottona i Waltera Bergenów Pomorski Klub Bojerowy (żeglarstwa lodowego), Klub Wioślarski ALLEMANIA, a obok, od strony wschodniej – Młodzieżowy Klub Morski. Kluby te działały tu do wybuchu II wojny światowej.

W 1870 roku od strony Odry, w północnej części zachodniego brzegu Ostrowa Grabowskiego (obecnie Wyspy Dolnej Okrętowej – południowa część Nabrzeża Mazowieckiego, zwanego także Wyposażeniowym) szkocki kupiec James Stevenson, właściciel Huty JADWIGA, zbudował filię huty, tj. Zakład Antracytowo-Węglowo-Koksowniczy, funkcjonujący do dzisiaj w Niemczech.

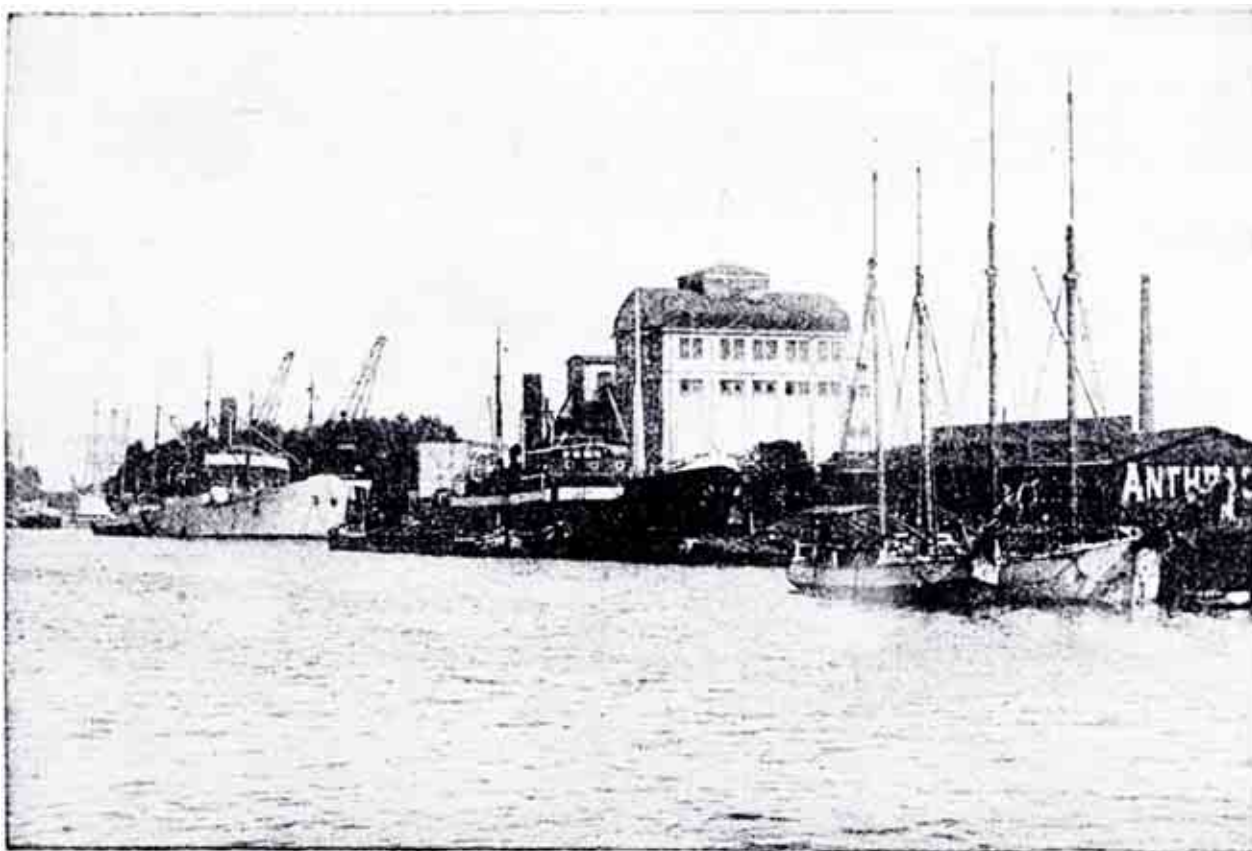
Fotografie na stronie tytułowej rozdziału:

u góry – Szczecin Grabowo – mapa sztabowa opracowana na manewry (1900 rok) niżej:

Wyspa Tirpitz Insel – siedziba klubów żeglarskich (1931 rok)



Plan portu szczecińskiego (lata 1920–1928)



BESTWERKE

Kohlen-Koks-Anthracit

G. m. b. H.

GRYFLA przed wybuchem II wojny światowej

Zabudowania tego zakładu, nabrzeże, zasobnik na miał węglowy, zostały całkowicie wyburzone w połowie lat 80. podczas realizacji zadania inwestycyjnego *Zakup i posadowienie doku 15 000 t.*

W rejonie obecnego Nabrzeża Mazurskiego (Łańcuchowego) na Wyspie Dolnej Okrętowej już przed rokiem 1906 posadowione były dwa dokopontony należące do Szczecińskiego Towarzystwa Budowy Maszyn WULKAN. Nieopodal funkcjonował też zakład złomowania statków braci Beermann.

Jak wynika ze starych map, przez tę wyspę w końcu XIX w. przekopano dwa wąskie odwadniające rowy melioracyjne – jeden o przebiegu równoleżnikowym nazwano Rowem Brdowskim, a drugi nazwano Grabowym Rowem.

Podczas budowy Portu Wolnocłowego II od wschodniego ujścia rzeki Świętej, w latach 1927–29 zaczęto bagrować Przekop Mieleński. W 1931 roku wzdłuż dawnego rowu melioracyjnego wybagrowano Kanał

Grabowski o szerokości około 40-50 m i długości 600 m. W tym samym roku częściowo wybagrowano i poszerzono od strony wschodniej dawny Rów Brdowski.

Nie można pominąć tutaj bardzo ciekawego faktu, że Wyspa Górna Okrętowa po wybagrowaniu Kanału Grabowskiego była znacznie większa, a jej brzegi sięgały około 80 m w głąb wody w stosunku do obecnej linii Nabrzeży Gnieźnieńskiego, Krakowskiego i Wrocławskiego. Tym samym rzeka Odra oraz Kanał Grabowski były w tych miejscach znacznie węższe.

Od roku 1939 przystąpiono do wykonania dużych inwestycji w tym rejonie portu szczecińskiego. Było to związane z podjętą w 1938 roku decyzją o rozbudowie potencjału przemysłowego mającego pracować na potrzeby zbliżającej się wojny. Jak wynika ze starych dokumentów, roboty prowadzone były w dwóch kierunkach.

Pierwszy zmierzał do poszerzenia Kanału Grabowskiego w celu zwiększenia jego przelotowości do celów

żeglugowych, co spowodowało konieczność obcięcia brzegów wyspy o około 80 m. W miejscu jego połączenia z nurtem Odry powstała obrotnica dla statków (około 130 m średnicy), a w połączeniu z Przekopem Mieleńskim kolejna, znacznie większa (około 250 m średnicy). W ramach tego zadania wybagrowano także zachodnią część Rowu Brdowskiego, poszerzając go na całej długości prawie do obecnych rozmiarów.

Drugim zagadnieniem była sprawa zagospodarowania samej Wyspy Górnej Okrętowej i stworzenia na niej poważnego zakładu zbrojeniowego mającego produkować na potrzeby wojny.

W czasie czterech lat (1939–1943) wyspa stała się kompletnie zagospodarowanym zakładem produkcyjnym o przeznaczeniu militarnym. Dodać należy, że wiele robót wykonywali zatrudnieni w szczecińskich obozach pracy więźniowie, początkowo niemieccy antyfaszyści, a później robotnicy przymusowi z podbitych państw. Niejeden z nich swoją pracę przypłacił życiem. W cztery lata znikła wysepka Tirpitz Insel, poszerzono do końca wspomniany Przekop Brdowski oddzielając Wyspę Górną Okrętową (Gryfię) od Wyspy Dolnej Okrętowej, obcięto brzegi wokół całej wyspy o około 80 m i umocniono wszystkie nabrzeża z jednoczesnym pogłębieniem wód otaczających wyspę do ośmiu metrów, zbudowano basen wewnętrzny (obecnie Basen Remontowy), postawiono budynki i wiele drewnianych baraków. Zbudowano drogi, przyczółki promowe, tory kolejowe, kanały energetyczne i uruchomiono dużą, kompletnie wyposażoną **Stocznię GRYFIA**. Wszystko wykonano przy perfekcyjnej organizacji i w zawrotnym tempie.

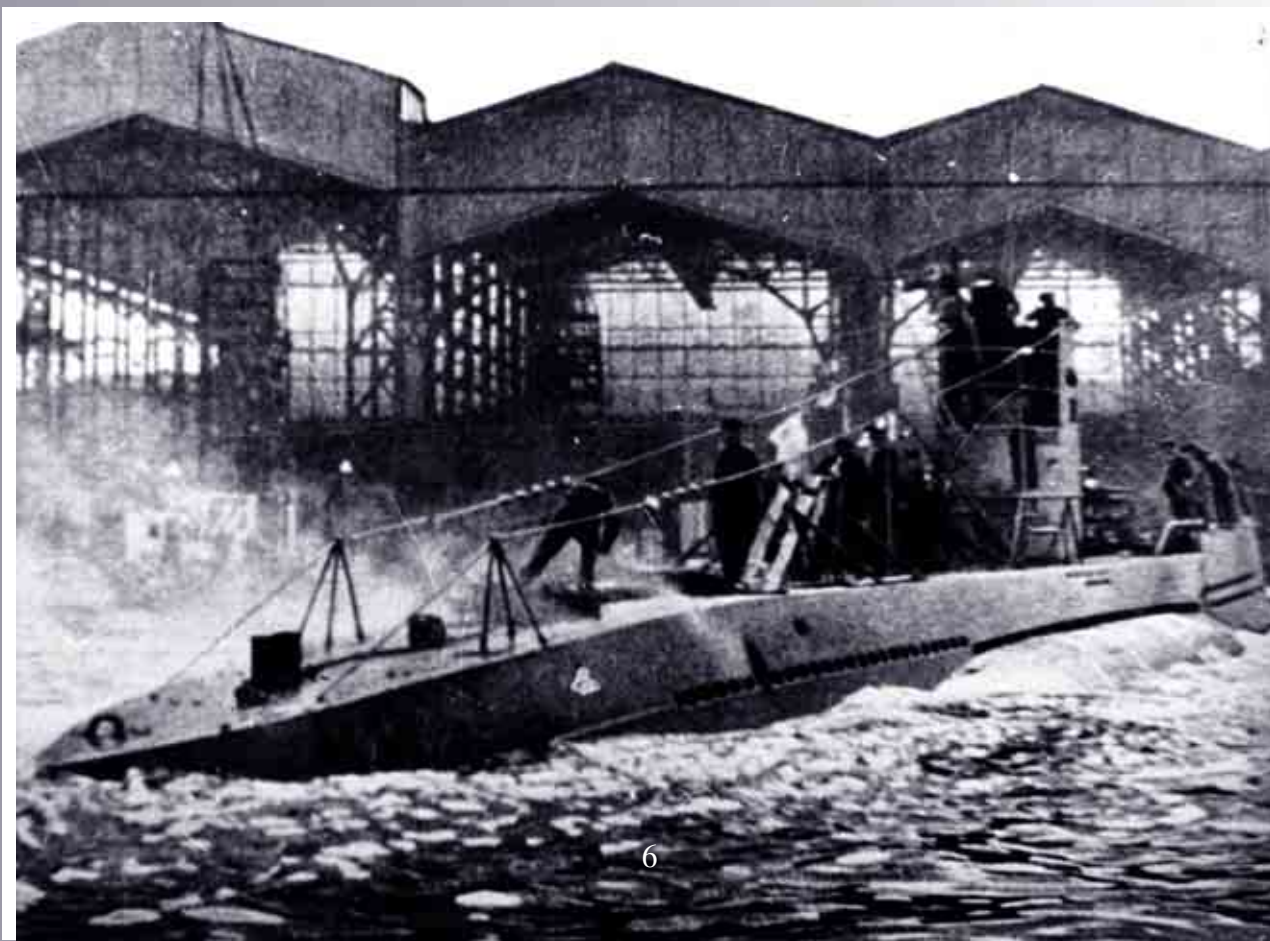
Zasadnicze inwestycje na terenie wyspy zostały wykonane przez Towarzystwo MERKUR. Towarzystwo to finansowane było przez dowództwo Kriegsmarine, dla której potrzeb obiekt ten był budowany.

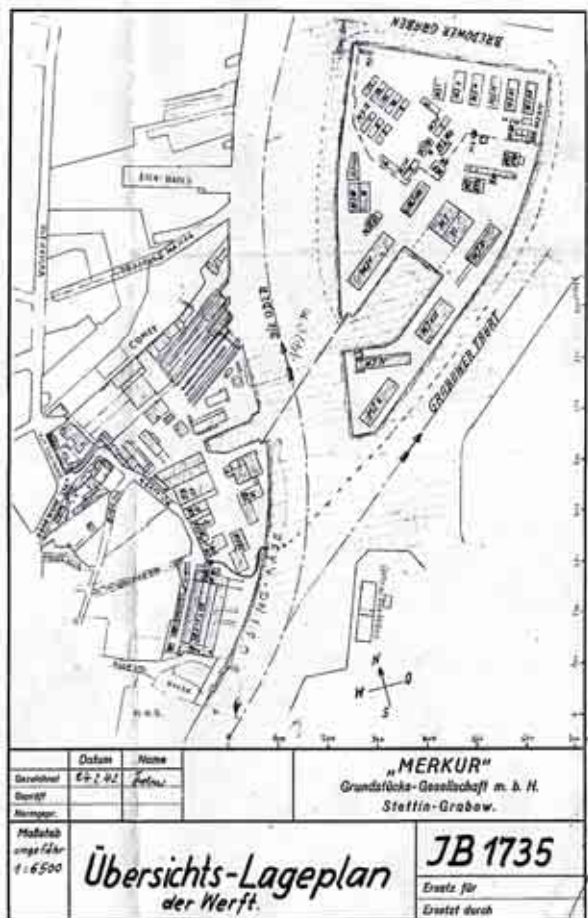
Z zachowanych materiałów wynika, że obiekty podstawowe na Wyspie Górnej Okrętowej (Gryfia) przeznaczone były do następujących celów przemysłowych:

1. Kompletny zakład wielkoseryjny produkcji lekkich jednostek pływających o kadłubach drewnianych (prawdopodobnie ścigaczy). Dla produkcji tej przeznaczony był budynek wewnątrz wyspy wraz z tartakiem (stary budynek Wydziału Drzewnego), głównymi halami produkcyjnymi, tj. budynkiem Kadłubowni i budynkiem Wydziału Kotleńsko-Rurarskiego, magazynami, płytą montażową (w tym czasie przykrytą dachem) i basenem wewnętrznym (obecnie Basen Remontowy).

2. Rejon uzupełniający stoczni ODERWERKE AG (później Stocznia Szczecińska SA) jako ośrodek remontowy dużych statków. Do tego celu przeznaczone były przede wszystkim nowe ciężkie nabrzeża: zachodnie (Gdyńskie) i północne (Gdańskie) wraz z głębiami dokowymi i częścią baraków na nabrzeżu północnym (obecnie Wydział Elektryczny, stary budynek obecnej Odlewni oraz przypuszczalnie dziś nie istniejący barak powojennego Magazynu Sklejek i Magazynu Odzieżowego).

Baza remontowo-zaopatrzeniowa niemieckich okrętów podwodnych podczas II wojny światowej





Mapa lokalizacji budynków wraz z barakami jenieckimi na wyspie (1942 rok)

3. Ośrodek wsparcia remontowo-wyposażeniowego dla okrętów podwodnych Kriegsmarine tzw. U-Bootów. Wiele przesłanek wskazuje na to, że całe lekkie nabrzeże wschodnie (Gnieźnieńskie) i południowe (Krakowskie) były nabrzeżami postojowymi okrętów podwodnych. Do tego kompleksu należały z całą pewnością: obecna hala Głównego Mechanika (z wieżą do skalowania peryskopów i obrony przeciwlotniczej), budynek takielarni (także z wieżą do obrony przeciwlotniczej) i budynek akumulatorni (akumulatory są szczególnie ważne w wyposażeniu okrętów podwodnych).

Centralne urządzenia energetyczne, takie jak kotłownia i stacje pomp wodnych, kompresorownia, acetylenownia, podstacje elektryczne oraz związane z tym sieci kanałowe i przewodowe, a także ciągi komunikacyjne zbudowane były dla potrzeb wszystkich trzech ośrodków.

Administracja i magazyny mieściły się w budynku G-10. Piwnice dostosowano do schronienia się podczas nalotów, a wieżę zegarową do umieszczenia w niej działek obrony przeciwlotniczej. Dodatkowym zabezpieczeniem przed nalotami był masywny żelbetowy bunkier G-11 i wiele mniejszych kilkusobowych bunkrów w różnych punktach wyspy. Bunkier ten posadowiony został na fundamencie opartym na palach drewnianych.

W 1942 roku w **Stoczni GRYFIA** zatrudniano już 410 robotników.

Jak już wyżej wspomniano, od roku 1943 cały obiekt był w normalnej eksploatacji i pracował prawdopodobnie do ostatnich dni wojny. W czasie wojny zniszczenia na wyspie spowodowane były przede wszystkim nalotami aliantów na bazę hitlerowskich U-Bootów. Po jej zakończeniu przechodziła jednak różne koleje losu, przetrzebiona początkowo przez Rosjan, traktujących wszystko, co tu zastali, jako wojenną zdobycz, a później przez rodzimych szabrowników.

Początki naszej **Szczecińskiej Stoczni Remontowej GRYFIA SA** sięgają dnia 1 września 1948 roku, kiedy w Gdyni powstała Spółdzielnia Pracy ŻEGLUGA MORSKA. Założył ją **Stanisław Kubin** z grupą marynarzy. Przy ulicy Nocznickiego 18/22 powstały pierwsze warsztaty spółdzielni.

Pierwotne, bardzo ambitne zamierzenia spółdzielni nie zostały zrealizowane, bowiem zajmowanie się żeglugą morską przypisano wyłącznie gestii przedsiębiorstw państwowych. Spółdzielnia zajęła się wydobywaniem wraków i ich remontowaniem. Nowym prezesem został **inż. Sioma**, a od połowy 1949 roku, jako mistrz kalkulator i asystent prezesa, podjął pracę w spółdzielni **Ryszard Erbel**. Później awansował na kierownika. Na przełomie lat 1948/49 spółdzielnia wydobyła z wody i odbudowała stary niemiecki dok pływający o nośności 1 000 t. Posiadał on napęd parowy. W każdej baszcie znajdował się kocioł z maszyną parową napędzającą pasami transmisyjnymi pompy do zatapiania i wynurzania doku.



Zdjęcie lotnicze przedstawiające stocznię podczas bombardowania pod koniec wojny

Był to jedyny dok w porcie szczecińskim. Dok i 300 m nabrzeża dały początek stoczni.

Pierwszą wyremontowaną przez spółdzielnię jednostką był wydobyty w 1948 roku statek towarowo-pasażerski **TALLINN** o wyporności 1 699 DWT, któremu nadano imię **MONTE CASSINO**. Po remoncie statek odholowano w końcu 1949 roku do Danii, gdzie 19 stycznia 1951 roku zakończono remont i zmieniono nazwę na **ELBLĄG**. Następnym wydobytym statkiem był **KAPITAN KOSKO** ex **ROSE**. Poważne uszkodzenia jednostki dyskwalifikowały opłacalność remontu i wrak został wkrótce pocięty na złom. Po nim był **ALEKSANDER**, który przyjął polską nazwę **BOSMAN KALETA**. Utknął jednak na filarze mostu na Parnicy i także powędrował na żyletki.

Niedługo po zakończeniu działań wojennych rozpoczęła działalność Stocznia Szczecińska włączając w strukturę przedsiębiorstwa Spółdzielnię Pracy **ZEGŁUGA MORSKA** jako wydział remontowy. Początkowo nowy wydział stoczni remontował barki i szalandy. Nabierając doświadczenia, załoga mogła przystąpić do remontu statków białej floty w Szczecinie: **TE-LIMENY**, **DIANY** i **JOLANTY**. Pierwsze remonty trwały, delikatnie mówiąc, długo. Stocznia w coraz większym stopniu zajmowała się budowaniem nowych statków, toteż coraz mniej interesowała się uciążliwymi remontami.

W 1949 roku polskie władze administracyjne oficjalnie przejęły Wyspę Górną Okrętową (WGO) od wojskowych władz radzieckich i przekazały pod zarząd portu. Następnie została przekazana Zjednoczeniu Stoczni Polskich i przydzielona Stoczni Szczecińskiej. Na protokolarnie przejęcie WGO od Szczecińskiego Urzędu Morskiego (SUM) motorówką przy-

byli **Franciszek Kolenda** i **Augustyniak** – kierownik transportu. Nabrzeża WGO miały służyć jako wyposażeniowe dla kadłubów montowanych na pochylni **ODRA** i **WULKAN**. Pracownicy SUM-u naprawili przeciekający dach hali kadłubowni oraz położyli instalacje elektryczne. Na cyplu, w miejscu obecnej kotłowni oraz magazynu farb i lakierów znajdowało się cmentarzysko zniszczonych i wydobytych z Odry żurawi portowych. W ciągu dwóch lat zostały pocięte i wywiezione na złom. Jedyna, niestety nieczynna suwnica znajdowała się przy wypalonym budynku tartaku. Zdemontowano ją i odesłano do Stoczni Szczecińskiej. Elektryk **Franciszek Kolenda** został zobowiązany przez dyrekcję Stoczni Szczecińskiej do uruchomienia hydroforni oraz lamp nawigacyjnych na WGO. Transformator w stacji G-35 był uszkodzony, toteż przerzucono zasilanie z sąsiedniej stoczni kablem przebiegającym po dnie Odry. Przez Odrę przebiegał także kabel telefoniczny. Pierwszy remont przy Nabrzeżu Gnieźnieńskim został wykonany na szwedzkim statku już w 1949 roku. Przez trzy dni remontowano światła nawigacyjne i wykonano drobne roboty spawalnicze.

W 1951 roku rozpoczęły się pierwsze prace adaptacyjne na WGO. Zgodnie z Uchwałą Prezydium Rządu z końca 1951 roku miały powstać w Polsce dwie stocznie remontowe – w Gdańsku i w Szczecinie – w celu zabezpieczenia potencjału remontowego dla naszej narodowej floty handlowej oraz rybackiej. Stocznia remontowa w Szczecinie miała ruszyć 1 października 1952 roku. W tym samym roku Wyspa Górna Okrętowa (Gryfia) wraz z całym wyposażeniem została przekazana Ministerstwu Przemysłu Maszynowego.

Pierwsze Dziesięciolecie

1952
1962



Pierwsze Dziesięciolecie

Podstawą prawną utworzenia samodzielnej stoczni był dokument o treści:

Zarządzeniem Ministra Przemysłu Maszynowego z dnia 12.07.1952 r. na podstawie art. 1 dekretu z dnia 26.10.1950 r. o przedsiębiorstwach państwowych (Dz. U. Nr 49 poz. 439)

§ 1.

Tworzy się przedsiębiorstwo pod nazwą:

„Baza Remontowa GRYFIA“ z siedzibą w Szczecinie. Przedmiotem działania przedsiębiorstwa jest wykonywanie remontów statków. (...)

§ 10.

Przydziela się przedsiębiorstwu do prowadzenia zakładu w Szczecinie wyspę Gryfia (Górno – Okrętowa).

Dnia 12 lipca 1952 roku Stocznia Szczecińska przeniosła swój wydział remontowy, kierowany przez **Ryszarda Erbla**, na Wyspę Górną Okrętową (zwaną wówczas Gryfia) i podjęto prace nad jej odgruzowaniem.

Oto jak wiele lat od tamtych wydarzeń wspomina on swój pierwszy rekonesans na wyspie Gryfia:

Pamiętam ten moment jak dziś, gdy po raz pierwszy przyплыliśmy tu szalupą. Zastaliśmy wyspę rozbitą i zrujnowaną, kręcili się po niej jacyś ludzie podejrzanego autoramentu. Trzeba było przeszukać cały teren, aby podkreślić naszą wolę objęcia tej ziemi we władanie. Zagospodarowaliśmy się w hali G-3 z wieżą. Na początku było nas osiemdziesięciu i własnym przemysłem odgruzowywaliśmy wyspę.

Jesienią 1952 roku wyspa znalazła się w gestii przekształconego Ministerstwa Przemysłu Maszynowego i Żeglugi w ramach akcji wydzielania stoczni remontowych od stoczni produkcyjnych. W tym czasie stocznia zatrudniała już 428 pracowników, w tym 217 pracujących bezpośrednio przy produkcji.

A oto treść kolejnego zarządzenia zmieniającego nazwę zakładu:

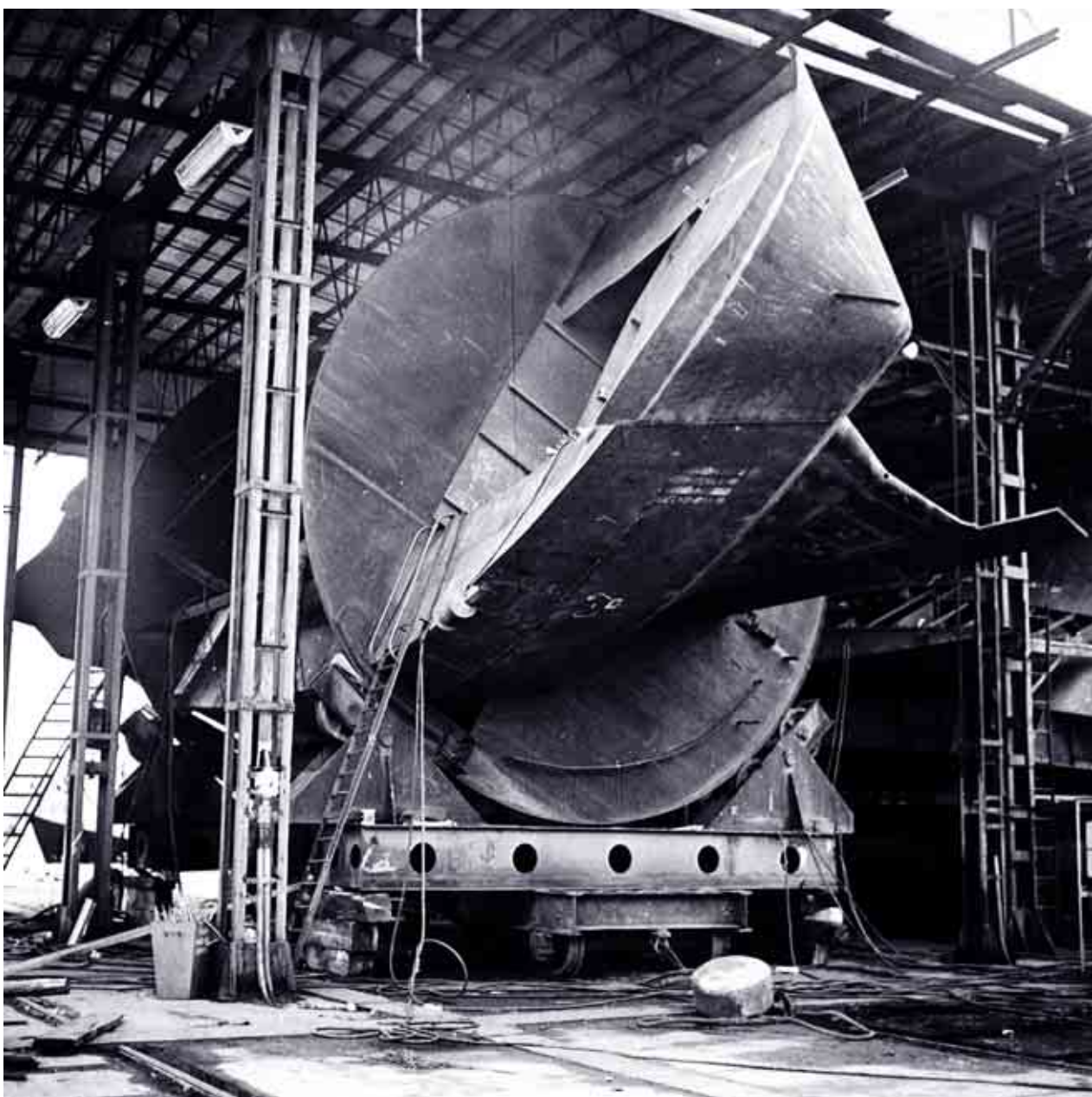
Zarządzeniem Ministra Przemysłu Maszynowego i Żeglugi z dnia 7.11.1952 r. zmieniono nazwę „Baza Remontowa GRYFIA“ na „Szczecińska Stocznia Remontowa“; art. 1 ust. 1 z dnia 26.10.1950 o przedsiębiorstwach państwowych (Dz. U. Nr 49 poz. 439).

Nazwa **GRYFIA** pozostała jednak w powszechnym użyciu przez długie lata jako przydomek stoczni.

Pierwszy przyczółek promowy na WULKANIE



Na poprzedniej stronie u góry – połączenie obu wysp stoczni (1961 rok); u dołu – pierwsze obchody Dnia Stoczniowa (1953 rok)



Spawanie kutra na obrotnicy

Atmosferę tamtych pionierskich lat wiernie oddaje relacja **Janusza Łyżwińskiego**:

Puste budynki, puste hale, rozwalony budynek głównego mechanika i kotłowni, absolutny brak materiałów, cztery obrabiarki, 217 ludzi i dużo zapłać. Do tego spadek po Stoczni Szczecińskiej w postaci kilkunastu „rozbebeszonych” jednostek remontowanych już od kilku lat. Wśród nich historyczny TRYTON rozłożony na czynniki pierwsze, kilka starych weteranów jak KAROL, RUDOLF, KAJTEK, KSAWERY czy BUKOWSKI, również w stanie smętnym. Hej! Łza się w oku kręci! Dla publicznego dobra trzeba było nocami „pożyczać” od sąsiadów materiały i narzędzia. Trzeba było organizować wszystko od początku – narzędziownię, księgowość, kalkulację, Dział Kontroli Technicznej, szafki na ubrania i administrację. Również od pierwszego dnia trzeba było nie zapominać o jeszcze jednej ważnej rzeczy – o wykonaniu planów produkcyjnych, czyli

możliwie terminowym zakończeniu wszystkich jednostek, tak znakomicie „rozbabranych” przez naszych poprzedników. Należy przy tym wspomnieć, że wiek przeciętnego pracownika-stoczniońca rzadko przekraczał 25 lat. No i jakoś szło. Wprawdzie wyglądało to tak, że motorowiec BUG, nie taki znowuż transatlantyk, męczono aż sześć miesięcy i to wysiłkiem prawie całej ówczesnej załogi, że słynnego TRYTONA remontowanego od trzech lat wykańczano jeszcze raz; jednak zakład przybierał coraz więcej cech stoczni remontowej z prawdziwego zdarzenia. Brak kwalifikacji i cały asortyment innych braków nadrabiano zapalaniem i poświęceniem w pracy godnym najwyższego uznania. Dlatego też wyniki pracy rosły stale, mimo elementarnych braków wyposażenia stoczni. A przypomnieć trzeba, że brakowało wszystkiego: narzędzi, sprężonego powietrza, maszyn, dźwigów, transportu, węży, wciągarek, ogrzewania; trudno nawet to wszystko dzisiaj wymienić.

I druga relacja, nie mniej wymowna, **Tadeusza Rucińskiego**:

Byliśmy posiadaczami dużego terenu Wyspy Górnej Okrętowej, który przez szereg lat był szabrowany i ogalany z wartościowych urządzeń. Nie było kotłowni, nie było trafostacji, kompresorowni, acetylenowni, stały puste, zupełnie niezagospodarowane budynki. Pozostawała niewielka ilość zdeprawowanych urządzeń i instalacji poniemieckich. Wszystko czekało na odbudowę, wszystko było pilne...

Tyle wspomnień pionierów stoczni. Pełniącym obowiązki pierwszego dyrektora **Szczecińskiej Stoczni Remontowej** został główny inżynier **Ryszard Erbel**, a od 1953 roku **GRYFIA** przeszła do nowo powstałego Centralnego Zarządu Morskich Stoczni Remontowych, podległego Ministerstwu Żeglugi.

Zaraz po zasiedleniu wyspy podjęto także intensywne prace nad odgruzowaniem i przygotowaniem do pierwszej zimy, zwłaszcza, że na uruchomienie centralnej kotłowni trzeba było poczekać. Przewóz ludzi na wyspę odbywał się początkowo szalupą, następnie motorówką. Później funkcję tę przejęły statki białej floty jak słynne **TELIMENA** i **DIANA**, a następnie stoczniowe motorówki i promy. Najważniejszą sprawą były jednak remonty statków i dalsza organizacja zaopatrzenia w narzędzia i materiały, których odczuwało się ciągle niedobór. Wiele materiałów i elementów czerpano ze złomowisk i porzuconych wraków. Sytuacja ta sprzyjała jednak wzrostowi inwencji twórczej racjonalizatorów. W tamtych czasach należy przypuszczać szukać początków błyskotliwych sukcesów racjonalizatorów z remontówki.

Na początek potencjał podnośny stanowiły dwa małe doki o nośności 650 i 850 t oraz trzeci przyholowany z Gdańska w listopadzie 1952 roku o nośności 2 700 t. W takich to warunkach rozpoczęło się pierwsze dziesięciolecie stoczni.

Wchodziliśmy w nie pod znakiem porządkowania po zawierusze wojennej rozszabrowanego i zdewastowanego majątku, stopniowym uruchamianiu hal i urządzeń, a przede wszystkim pod znakiem pierwszych niełatwych remontów, bez których nie można było myśleć o rozwoju stoczni. Dla przyspieszenia odbudowy zaplecza, przy konieczności zachowania ciągłości remontu statków, w soboty po zakończeniu pracy stoczniowcy pozostawali, by zajmować się własnym majątkiem. Były to tzw. *sobotniki*. Dzięki nim między innymi udało się stosunkowo szybko uruchomić pierwsze istotne dla remontu statków wydziały. W budynku G-3 umieszczono warsztaty: awaryjny, elektryczny i ślusarski. W budynku G-8 zlokalizowano warsztaty obróbki mechanicznej. W hali G-4 warsztat kadłubowy i kotlarsko-rurarski, a w G-13 stolarski. Odlewnia znajdowała się w tzw. Stoczni Radzieckiej przy ul. Górnośląskiej (Basen Górniczy), w której pracowało czterech pracowników z mistrzem **Józefem Grzybkim**.

Warsztatem awaryjnym kierowali: **Kaczmarek, Koszka, Sochacki, Mielcarek, Ostrowski i Hadryś**. Z tego warsztatu wyłoniły się niczym z drzewa genealogicznego inne warsztaty m.in. maszynowy, konserwacyjno-malarski, kadłubowy i szefostwo ruchu. Wielu pionierów, *Kolumbów* powojennych czasów, którym zamarzyła się stocznia... i tworzyło ją nie pytając – za ile? Sami pełni entuzjazmu, zarażali nim nowo przyjmowanych robotników, techników i inżynierów.

Okres od 1 października 1952 roku do 31 grudnia 1953 roku należy uznać za czas odbudowy i organizacji stoczni. Efekty tych działań tak wspomina **Janusz Łyżwiński**:

W roku 1954 nastąpiły dalsze zmiany. Jedne były widoczne na pierwszy rzut oka: teren stoczni nie przedstawiał już widoku żalosnego śmietnika, znikły kupy złomu, pojawiły się trawniki i wolne place. Inne zmiany widoczne były w dokumentach: aczkolwiek powoli, jednak stale skracały się cykle remontowe i obniżały się ceny remontów. W stoczni wyrastało coraz więcej prawdziwych stoczniowców. Stale rosła ilość remontowanych jednostek...

A tak wspomina **Tadeusz Ruciński**:

W pierwszych latach inwestowania w stoczni zbudowano trafostację, rozdzielnię elektryczną, doprowadzono kable do poszczególnych budynków, wykonano rozdzielnie elektryczne zasilające hale produkcyjne, uruchomiono sieć sprężonego powietrza i acetylenu z rozproszaniem tych urządzeń po nabrzeżach, zbudowano hydrofornię zaopatrując zakład w wodę. Rozpoczęto budowę centralnej kotłowni z siecią rurociągów terenowych, wykonano instalacje centralnego ogrzewania w tych obiektach, których technologia była mniej więcej ustalona, zmontowano dwa dźwigi węgierskie na Nabrzeżu Gdyńskim, rozbudowano kompresorownię...

Wróćmy jednak do pionierskich wspomnień **Janusza Łyżwińskiego**:

*Do stoczni zaczęto podstawiać jednostki, których terminy remontów określone były umowami. Trzeba było nadal dużo poświęcenia, aby podjąć równocześnie zadaniu rozbudowy stoczni i wykonywaniu stale rosnących planów produkcyjnych. Jednakże ofiarność załogi nie malała, a kwalifikacje rosły. W roku tym nastąpiły pierwsze stoczniowe sukcesy. Dokończono budowę dokopontonu 1 700 t i jednostkę tę zwodowano 8 czerwca systemem boczno-przechyłowym, rzadko stosowanym w budownictwie okrętowym. Budowę pontonu rozpoczęli Niemcy podczas wojny. Zdążyli tylko zbudować dno i kilka grodzi. Dokonano trudnego remontu cederwałów na promie **KOPERNIK**. Odbudowano wrak drugiego dokopontonu. Wyremontowano 10 jednostek. Zagospodarowano większość budynków i hal na wyspie, i dokonano pierwszego rozdziału mieszkań.*

Jak zostało to już wspomniane pierwsze remonty odbywały się na wydobytych z Odry wrakach. Nie wszystkie jednostki po ich zakończeniu nadawały się do eksploatacji toteż... szły na *żyłетки*. Tak było z remontowaną od 1948 roku szalandą S-4. Początki bywają trudne – ale nauka *nie poszła w las*. Drugim ważnym zadaniem, jakie realizowała stocznia było złomowanie wraków, których remont był nieopłacalny. Trzecim zadaniem stało się odnawianie klas jednostek eksploatowanych przez Polską Żeglugę Morską, często wyprodukowanych w Stoczni Gdańskiej, a w późniejszym okresie także w Stoczni Szczecińskiej.

Pierwszym statkiem pełnomorskim poddanym kapitalnemu remontowi, który trwał osiem miesięcy, był statek PŻM **BUG** (500 BRT; z 1939 roku). Pierwszy natomiast samodzielny remont średni został przeprowadzony na statku tego samego armatora – **JEDNOŚĆ ROBOTNICZA** (2003 BRT; z 1949 roku) – i trwał 3 miesiące.

W poszukiwaniu nowych zleceń stocznia podjęła produkcję 17-metrowych kutrów rybackich. Pierwszą

stępkę położono 24 kwietnia 1956 roku, a wyróżnienie to spotkało brygadę **Henryka Rzewuskiego** z kadłubowni. Kutry budowano w tzw. obrotnicach. Pierwszy oddano do eksploatacji 30 kwietnia 1957 roku. Seria kutrów, systematycznie modernizowanych, dostarczyła zajęć stoczniovcóm na długie lata, a wyuczone w owym czasie kwalifikacje owocują do dziś.

Podejmowano także remonty awaryjne w porcie i – co było domeną stoczni – remonty dokowe. Posiadanie doków pozwalało na remontowanie jednostek z uszkodzonymi kadłubami wskutek wejścia na mieliznę, po kolizjach itp.

Remonty takie przeprowadzano z powodzeniem w całej pięćdziesięcioletniej historii stoczni. Dużym kunsztem wykazał się dokmistrz **Paweł Czuba**, który po raz pierwszy w Polsce w marcu 1954 roku zadokował jednocześnie sześć jednostek rybackich na doku nr 3. Później podobne próby zakończone sukcesem powtórzył z większą ilością jednostek.

Montaż kadłuba kutra



Do najpoważniejszych stoczniowych inwestycji dziesięciolecia należy dok pływający o nośności 5 500 t. W roku 1955 stocznia mogła się już chwalić swoją tradycją i swoimi stałymi klientami – dla kilkudziesięciu jednostek marynarki handlowej i armatorów portowych była już stoczną *macierzystą*, przedsiębiorstwem działającym pewnie i opartym na formach organizacyjnych wypracowanych na własnej praktyce. Można było pomyśleć już o zasadniczych zmianach, które umożliwiłyby spełnienie podstawowego postulatu, jakim było skrócenie terminów remontów o tyle, żeby przynajmniej były zbliżone do terminów remontów w stoczniach zachodnich. Tutaj natrafiono jednak na przeszkodę, która początkowo wydawała się nie do pokonania. Podstawowym warunkiem realizacji ambitnych zamierzeń mogło być zniesienie akordu, o czym władze zwierzchnie początkowo nie chciały słyszeć, kierując się złe pojętymi względami politycznymi i brakiem zaufania, cechującym ubiegły okres...

Ciekawym epizodem w produkcyjnej działalności stoczni było wytwarzanie bron dla rolnictwa, a wbrew wszelkim zasadom rachunku ekonomicznego dopłacano do każdej sztuki 168 zł. Takie niestety to były czasy...

W drugiej połowie dziesięciolecia, obok kontynuacji produkcji kutrów, specjalnością stoczni stały się holowniki dla Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych. Pierwszą stępkę pod holownik **KLIMEK** (180 KM) położono 18 września 1958 roku. Doświadczenia z holownikami przydały się w następnych latach. Okres ten to także podjęcie przez stocznię przebudów kotłów z opalania węglowego na opalanie mazutowe. Oszczędności z tego wynikające były ewidentne, toteż zrealizowano wiele takich zleceń.

Pierwszy statek do przebudowy podstawiono 8 sierpnia 1958 roku. Była nim **KADIJEWKA** bandery radzieckiej. Kolejnym był statek PŻM **SZCZECIN**.

Dzięki przebudowie mógł przepłynąć 15 000 km bez uzupełniania paliwa. Na statku **MALBORK** podczas modernizacji po raz pierwszy zastosowano *metodę blokową* polegającą na wcześniejszym przygotowaniu sekcji (po 18,5 t każda) w procesie prefabrykacji, a następnie przetransportowaniu ich na dok. Do dziś metoda ta zdaje z powodzeniem egzamin.

Ważną rolę dla zapewnienia ciągłości produkcji odgrywał transport samochodowy, a z racji wyspowego położenia, także wodny. Oddanie do użytku przyczółka promowego na **WULKANIE** (26 czerwca 1956 roku) skróciło czas dostaw materiałów i znacznie obniżyło koszty. Do przewozów towarowych używano początkowo sędziwego promu **GRYFIA** (zbudowany w 1887 roku), później doszedł nieco starszy **SULTAN** (zbudowany w 1884 roku).

Remont Nabrzeża Gdańskiego (1958 rok)





Przyholowanie zakupionego w Wielkiej Brytanii doku nr 3 (1962 rok)

Od 1958 roku stocznia zaczęła prezentować swoją ofertę handlową na największych w kraju Międzynarodowych Targach Poznańskich.

Ponieważ nie samą pracą żyje człowiek – i stocznio-
wiec także – warto odnotować działania na innych
polach. Dla zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych
stocznia podjęła budowę bloków mieszkalnych
w różnych punktach miasta, m.in. przy ul. Wielko-
polskiej. Podjęto także budowę 40 domków jednor-
dzinnych typu *Tandom*. Konieczność zatrudniania
pracowników zamiejscowych sprawiła, że należało
uruchomić hotel robotniczy, początkowo przy ul.
Grzymańskiej (dla 180 lokatorów), później dodatko-
wo przy ul. Robotniczej.

Kierownictwo stocznia nie zapominało także o wypo-
czynku, tj. o koloniach i wczasach dla stocznio-
wców i ich pociech. W 1961 roku podjęto organizację
Ośrodka Wypoczynkowego w Pogorzeli, początko-
wo na bazie domków kempingowych. Do tradycji
weszła doroczna choinka dla stocznio-
wych dzieci.

Zorganizowano Stocznio-
we Koło Sportowe, które
już w 1954 roku zorganizowało I Spartakiadę Zakła-
dową. Stocznio-
wcy o artystycznych zdolnościach wy-
żywali się w dziedzinie kultury powołując do życia
w 1953 roku chór, który już po kilku miesiącach zaczął
odnosić artystyczne sukcesy występując w różnych

miejsowościach województwa. Ciekawą inicjatywę
podjęła Komisja Kulturalno-Oświatowa, która dla
wsparcia powołanego w stoczni zespołu muzycznego
zwróciła się do pracowników, aby podjęli zbieranie
złomu kolorowego w stoczni i poza nią na zakup in-
strumentów. Niewielu pionierów stoczni pamięta
żeński tercet piosenkowski. W 1956 roku powstał tak-
że zespół taneczny.

Dwaj weterani – promy GRYFIA i SUŁTAN



W dziesięciu pierwszych pionierskich latach stocznioi racjonalizatorzy zgłosili 631 wniosków racjonalizatorskich, z czego 2/3 wdrożono. Stocznia zaoszczędziła blisko 8,5 mln złotych, zaś osobisty budżet racjonalizatorów został *zasilony* kwotą blisko pół miliona złotych.

Sukcesem stało się wydawanie od 1955 roku gazety zakładowej GŁOS REMONTOWCA – Biuletyn Informacyjny **Szczecińskiej Stoczni Remontowej**. W czerwcu 1957 roku zmieniła ona nazwę na GRYFIA – Pismo Pracowników SSR.

Ta najstarsza na całym Pomorzu gazeta zakładowa, stworzona z inicjatywy społecznej, przechodziła różne koleje losu. Były próby narzucania pismu redaktorów z *drugiego brzegu*, ale obce *przeszczepy* były odrzucane. Toteż wymienimy tylko tych organizatorów pracy redakcji, którzy wywodzą się spośród stoczniovców. A byli nimi (w kolejności chronologicznej): **Mieczysław Kowalski, Stanisław Gruk, Janusz Waśkiewicz i Czesław Socha**.

Tradycją od 1953 roku stały się coroczne czerwcowe obchody Dnia Stoczniovców, które były okazją do podsumowania dokonań i wyróżnienia najlepszych za pracę i działalność dla dobra stoczni i gospodarki morskiej.

Podsumowując minione dziesięciolecie, załoga stoczni mogła być dumna z osiągnięć w wielu dziedzinach. Oddano do użytku odbudowane nabrzeża: Gdyńskie, Gdańskie, Krakowskie i Wrocławskie ze stacją prób. W pierwszym kwartale 1961 roku przystąpiono do połączenia Wyspy Górnej Okrętowej z Wyspą Dolną Okrętową. Zakupiono cztery nabrzeżowe żurawie portalowe. W czerwcu 1959 roku do nabrzeży **GRYFII** przybił przyholowany z Gdyni dok o nośności 8 200 t, dok 2 700 t stocznia musiała przekazać do Gdańska. Odbudowano wrak doku nr 4, posadowiono dok nr 1 (7 200 t) oraz zakupiono w Wielkiej Brytanii dok nr 3 (5 500 t). Zakończono pierwszy etap rozbudowy Wydziału Drzewnego i wyposażono Wydział Obróbki Mechanicznej, z możliwością wykonania pełnego asortymentu prac. Zaczęto inwestycje na Wydziale Kadłubowni – walce do prostowania blach i nożyce gilotynowe. Zbudowano i oddano do eksploatacji odlewnię żeliwa. Zakupiono wiele maszyn i urządzeń niezbędnych dla utrzymania normalnego toku produkcji. Wystarczy wymieniania! Jak na początek działalności to i tak dużo.

Kiedy stocznia rozpoczynała działalność, zatrudniała trzech inżynierów i siedmiu techników. Pierwsze dziesięciolecie kończyła z 2 200 pracownikami w tym z 50 inżynierami i 53 technikami. Warto też odnotować fakt, że pierwszym w stoczni *inżynierem w spódnicy* była **Teresa Grygiel**.

W ostatnim dziesięcioleciu stocznia kierowali kolejno: **Ryszard Erbel** (1952–1955), **Tadeusz Radomski** (1955–1956) oraz **Wilhelm Pustelnik** (1957–1971).

Pogorzelnica – ośrodek czasów rodzinnych



Drugie Dziesięciolecie

1963

1972



Drugie Dziesięciolecie

Drugie dziesięciolecie działalności stoczni zaczęło się od srogiej zimy, a w styczniu 1963 roku temperatura spadła aż do -27°C . Pracownicy wielu wydziałów nie zaprzestawali jednak pracy.

W celu przekonania armatorów do kupna naszych kutrów, w dniach od 17 września do 10 października 1963 odbył się rejs pokazowy kutra **ST-39** do rybackich portów Norwegii. Cenne uwagi, jakie zgłosili rybacy norwescy, posłużyły do kolejnej modernizacji kutra.

Niecodziennym wydarzeniem początku drugiego dziesięciolecia było zakończenie, po 23 miesiącach, remontu statku bandery radzieckiej **WORKUTA**, na którym zakres remontu wyniósł rekordową liczbę 400 tys. roboczogodzin, za kwotę 39,5 mln zł. Był to największy remont w stoczniach podległych Zarządowi Morskich Stocznii Remontowych. Nie mniejszy zakres robót (około 300 tys. roboczogodzin) zaplanowano na bazie śledziowej typu B-62 **SOWIETSKAJA LITWA**. Za szczególne osiągnięcie stoczni w zakresie remontów drugiej dekady należy uznać awaryjny remont w lutym 1968 roku statku holenderskiego **BANGGAI**, który wymagał wymiany podwójnego, rozprutego dna.

Po zadokowaniu okazało się, że dno kadłuba jest całkowicie rozerwane, a przy tym naszpikowane licznymi głazami niczym ciasto bakaliarni. Głazy takie, będące pamiątką po ustąpieniu lodowca, zalegają nie tylko nasze pola, ale także całe dno Bałtyku. Oprócz tego przed podjęciem prac kadłubowych należało usunąć wiele ton mazutu i oczyścić zbiorniki.

Kolejnym sukcesem stoczniovców był skomplikowany, awaryjny remont statku PŻM **REJOWIEC** (6 000 DWT). Statek ten, zbudowany w 1942 roku w Goeteborgu i posiadający nitowany kadłub, 17 listopada 1969 roku w drodze na Kubę utknął na mieliźnie około 20 mil morskich za główkami portu Świnoujście. Po oględzinach dna stwierdzono, że istnieje groźba wycieku wielu ton paliwa na pokład doku, toteż zastosowano specjalne przegrody, aby zapobiec zanieczyszczeniu Odry. Należało wymienić 95% stalowej konstrukcji poszycia dennego. Trudność polegała na tym, że niewłaściwe wycięcie fragmentów dna mogło odkształcić kadłub lub doprowadzić do przełamania statku. Projekt biura konstrukcyjnego przewidywał postój w doku 150 dni. Trzyetapowy kontrprojekt, pozwalający skrócić ten czas do 90 dni, złożyli **Jan Zembrzusi** – kierownik Wydziału Kadłubowego i **Zenon Gula** – szef ds. kadłubowych. Ostatecznie dzięki sprawnej pracy Wydziału Kadłubowego i Dokowego postój w doku skrócono do 60 dni, co było nie lada wyczynem.

Innym sukcesem stoczniovców była całkowita przebudowa zatopionego statku bandery zachodnoniemieckiej **MARIA BOTH**, na którym wymieniono wszystkie systemy, m.in. nawigacyjny, energetyczny, łączności, sterowania.

We wrześniu 1964 roku oddano do eksploatacji setny kuter 17-metrowy. Kolejne sprzedaliśmy armatorowi z Indii, a 20 krewetkowców **HAMDAN** zbudowano dla Kuwejtu. Do 1971 roku do eksploatacji oddano ich 173.

Do osiągnięć tej dekady należy zaliczyć pozyskanie od 1967 roku armatorów floty rybackiej z Niemieckiej Republiki Demokratycznej (kombinaty rybackie z Rostocku i Sassnitz). Stocznia stopniowo rozszerzała działalność na inne kraje bloku wschodniego – na przełomie kwietnia i maja 1969 roku remontowano jednostkę bandery węgierskiej **SAMOGY** zbudowaną w Budapeszcie.

Dużym ułatwieniem dla produkcji stało się uruchomienie w 1965 roku stałej placówki Polskiego Rejestru Statków w stoczni. Odnotowano też znaczne skrócenie długości trwania remontów, nawet o ponad 60%.

Nie można było odmawiać klientom, dzięki którym stocznia istniała, ale sporym problemem bywał nadmiar statków przy nabrzeżach. Niekiedy trzeba było ustawiać po dwie, a nawet trzy jednostki obok siebie. Intensywna produkcja także wymagała systematycznych dostaw materiałów i surowców. Dwa sędziwe promy **GRYFIA** i **SULTAN** często były nadwerężane do granic możliwości ogromem przewozów.

Udane i sprawnie przeprowadzane remonty sprawiały, że rosło poczucie fachowości całej załogi i duma, że jest się pracownikiem tego właśnie zakładu. Wielu naszych pracowników zajmowało czołowe miejsca w konkursach: *Najlepszy Robotnik*, – *Racjonalizator*, – *Mistrz*, *Najlepszy w swoim zawodzie* czy w konkursach racjonalizatorskich.

Krzepła także kadra nadzoru, systematycznie doszkalcali się pracownicy różnych szczebli w niezbędnych dla stoczni specjalnościach. Wiedza wraz ze zdobytymi wcześniej doświadczeniami zaczęła przynosić duże efekty. Żeby nie pozostać w tyle za rosnącą konkurencją, wdrażano coraz to nowsze technologie w zakresie prac kadłubowych, konserwacyjno-malarskich, regeneracji elementów maszyn oraz kontroli jakości produkcji. W 1971 roku powołano Ośrodek Rozwoju Techniki i Głównych Specjalistów. Był to swoisty *trust mózgów*, który w następnych latach wdrożył wiele procesów technologicznych, wnioskował o zakup nowoczesnych przyrządów, narzędzi i urządzeń w celu usprawnienia technologii remontu.

Działalność racjonalizatorów, którzy otrzymali wsparcie w postaci doradców z grona inżynierów zatrudnionych w stoczni ułatwiała wiele trudnych procesów produkcyjnych. Czynnie też kontynuowało działalność koło Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich, inicjując oraz wdrażając wiele nowatorskich i opłacalnych rozwiązań.

Nie zaniedbywano także przygotowania nowych kadr dla produkcji poprzez wspieranie działalności szkoleniowej.



*Rekord ilości remontów
przeprowadzonych w ciągu jednego roku (1969 rok)*



Rozbudowa stoczni na Wyspie Górnej Okrętowej (1964 rok)

Na stronie tytułowej u góry – przebój eksportowy GRYFII – krewetkowce (1965 rok); u dołu – uszkodzone dno statku BANGGAI po wejściu na mieliznę (1968 rok)

We wrześniu 1964 roku pierwsi absolwenci zakończyli trzyletnią naukę w przyzakładowej szkole zawodowej o specjalności remontowej. W 1970 roku szkołę przeniesiono z budynków przy ul. Willowej do budynku przy ul. Grzywińskiej, a w 1972 roku została podjęta decyzja o budowie kolejnego obiektu.

Ciekawym – i dziś nie do pomyślenia – zdarzeniem było wyłonienie z grona stoczniowców grupy inicjatywnej dla zorganizowania konkurencyjnej stoczni w Świnoujściu. Swoją rolę w budowie Zakładów Chemicznych POLICE zaznaczyła stocznia wykonaniem 800 t konstrukcji stalowych.

W drugim dziesięcioleciu wzbogacono majątek stoczni o podnośnik 1 700 t wraz pontonami, holownik **LEOPARD** oraz nowe obiekty oddane do eksploatacji, m.in. warsztat remontu silników, warsztat elektryczny, warsztat obróbki mechanicznej, przybudówka socjalna, kotłownia, magazyn farb i lakierów, plac dla składu stali dla warsztatu mechanicznego, trzystumetrowy odcinek nabrzeża Gnieźnieńskiego oraz dwa żurawie węgierskie.

Trudno w to dziś uwierzyć, ale w lipcu 1967 roku Hydrobudowa Gdańsk podjęła na Wyspie Dolnej Okrętowej wiercenia geologiczne pod projektowany most, który miał połączyć wyspy ze stałym lądem.

Zanim zakończyło się drugie dziesięciolecie działalności stoczni, miały miejsce tragiczne wydarzenia politycznych protestów Grudnia 1970 roku. Nie pozostały one obojętne dla załogi. Dni te wstrząsnęły każdym pracownikiem, niezależnie od zajmowanego stanowiska. Stoczniowcy z **GRYFII** wykazali wiele rozważań, udało się utrzymać ład i porządek na terenie zakładu. Na zewnątrz stoczni jednak doszło do tragicznych wydarzeń w wyniku których zginęło 17 osób. Podpalony został budynek PZPR przy pl. Żołnierza. Niepoślednią rolę w tym incydencie odegrali pracownicy naszej stoczni. W rewanżu okręty Marynarki Wojennej usiłowały wysadzić desant wojska na wyspie. Na szczęście nie doszło do tego dzięki... ostremu światłu. Stoczniowcy zainstalowali w sześciu punktach wyspy zestawy 1 000 W reflektorów, przez co oślepiane jednostki nie mogły zbliżyć się do nabrzeży nie ryzykując uszkodzenia. Przewodniczącym komitetu strajkowego był wówczas **Tomasz Gadomski**. Po zmianie ekipy rządzącej podjęto normalną pracę odpowiadając na zapytanie **Edwarda Gierka**: *Pomożecie? Pomożemy!*

Oddanie do użytku szkoły przyzakładowej kształcącej przyszłe kadry stoczni (1963 rok)





Nieudany desant wojska na stoczní podczas tragicznych wydarzeń Grudnia 1970 roku

Wielkim wydarzeniem było pożegnanie 19 marca 1971 roku odchodzącego po 15 latach pracy, niestety, nie na skutek własnego wyboru, dyrektora **Wilhelma Pustelnika**. Nie oparł się wzruszeniu ani sam dyrektor, ani też większość pracowników, którym przyszło z tym zacnym człowiekiem spędzić ostatnie lata *pod wozem i na wozie*. Do dziś jest on wspominany z wielkim sentymentem, a jaki był to człowiek, niech przypomni jedna z opowieści **Józefa Baduraka** – długoletniego dyspozytora stoczni.

Do jednej ze strażniczek, pełniącej w mroźny dzień służbę przy bramie na WULKANIE – z karabinem na ramieniu, zwrócił się wchodzący do stoczni dyrektor Wilhelm Pustelnik wyciągając rękę po jej karabin: Niech pani da ten kij! Założył go na swoje ramię i do-

dał: Niech pani idzie napić się gorącej herbaty, a ja tu za panią postoję. Stał tak przez godzinę, budząc zdumienie wchodzących i wychodzących, kontrolując przy tym przepustki. Później, po przepłynięciu na wyspę, udał się w swój rytualny obchód nabrzeży i wydziałów stoczni. Zawsze po takim obchodzie zapraszał do siebie kierownika BHP, który miał dzwonić do kierowników tych komórek, w których dyrektor zauważał jakikolwiek bałagan. Męskie rozmowy behapowca z kierownikami podsłuchiwał przy tym, korzystając z drugiej słuchawki. Rozmowy, jak do dziś wspominają „podpadnięci” kierownicy, były nadzwyczaj skuteczne.

Funkcję dyrektora naczelnego objął godny następca, wieloletni szef produkcji **Stanisław Ozimek**.

Obok działalności produkcyjnej nie można było zaniedbywać spraw socjalnych. Dla pracowników stoczni w 1963 roku podjęto budowę 220 mieszkań w pięciu budynkach przy ul. Emilii Plater, 90 mieszkań w trzech budynkach przy ul. Santockiej i 68 mieszkań w plombie i wieżowcu przy ul. Krzywoustego. Dla wygody dojeżdżających stoczni zbudowała na pętli tramwajowej linii 5 i (wówczas) 10 zadaszoną wiatę.

Stoczniovcy wypoczywający w Pogorzeli w pierwszych latach funkcjonowania ośrodka mieli atrakcję w postaci posiłków przygotowywanych w wojskowych kuchniach polowych. Uciążliwością podczas niepogody był brak świetlicy. Dobrym akcentem na dwudziestolecie było też oddanie do użytku w 1972 roku Ośrodka Wypoczynkowego w Karpaczu.

Dobrze układająca się współpraca kierownictwa stoczni ze Związkiem Harcerstwa Polskiego sprawiła, że latem 1967 roku jako *bonus* po wzorowo przeprowadzonym remoncie, sztandarowy jacht **ZAWISZA CZARNY** zabrał 40 stoczniovców w rejs do Szwecji, Finlandii i ZSRR. Komisja Turystyki i Wypoczynku organizowała kilkudniowe wycieczki po Polsce, w tym także do Opery Poznańskiej. Frekwencja była wysoka.

Stoczniovcy sekcje sportowe, obok zapewnienia godziwego spędzania czasu, pozwalały na zdrową rywalizację, w której nasi pracownicy odnosili liczące się w regionie sukcesy. W stoczni rozwijało swoją działalność Ognisko Towarzystwa Krzewienia Kultury Fizycznej z ponad 15 sekcjami sportowymi, w tym również sekcją wschodnich sztuk walki. Dla potrzeb wędkarzy zbudowano w 1971 roku przystań wędkarską na Wyspie Dolnej Okrętowej.

Dwudziestolecie zamykano imponującą liczbą prawie siedmiu tysięcy wyremontowanych oraz 203 wybudowanych jednostek. Wśród tych ostatnich należy wspomnieć m.in. 173 kutry rybackie, 3 holowniki, 18 barek i pontonów dokowych oraz 4 kadłuby jachtów. Najlepszym podsumowaniem dwudziestoletniej działalności stoczni mogą być słowa dyrektora Zjednoczenia Morskich Stoczní Remontowych **Czesława Znajewskiego**:

Zawsze ofiarna i pracująca z dużym poświęceniem załoga stoczni trafiała na swojej drodze zadania, zdawało się, nie do pokonania. Zwyciężył jednak hart, upór, ofiarność i wola zwycięstwa.

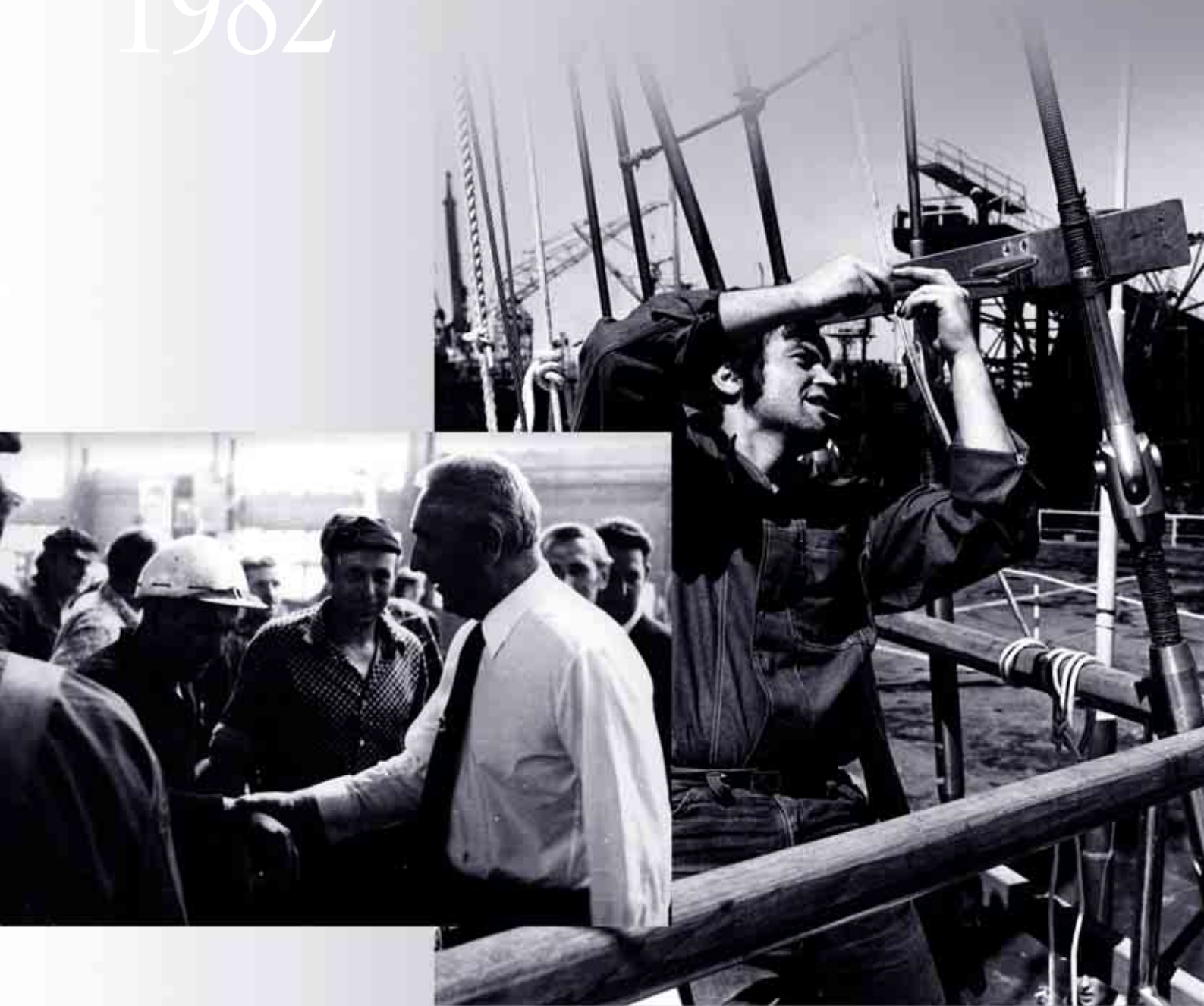
Wprowadzenie nowoczesnego defektoskopu ultradźwiękowego do mierzenia grubości poszycia statków (1967 rok)



Trzecie Dziesięciolecie

1973

1982



Trzecie Dziesięciolecie

Trzecia dekada działalności stoczni nałożyła się z tzw. *dekadą propagandy sukcesu* i jakkolwiek ta druga różnie bywa dziś oceniana, nasza dekada obfitowała w wiele autentycznych osiągnięć. Nowe budowy, przebudowy, a przede wszystkim przedłużenia statków w rekordowych terminach, stały się naszą przepustką do elitarnego grona liczących się w świecie stoczni. Przebudowa kadłuba statku **JARZĄBEK** na ekskluzywny jacht **MAZURKA** była tego przypieczętowaniem. Jednak – po kolei.

Na początku dekady odnotować należy wprowadzenie zmian zasad gospodarowania w sferze ekonomiczno-finansowej w branży remontów statków. Było to związane z nowym systemem tzw. Wielkich Organizacji Gospodarczych (WOG).

Pierwszą przebudowaną na kontenerowiec jednostką był **LIWIEC**. Kolejną był **SKRZAT**. Specjalną przebudowę przeprowadzono na statku-bazie **KASZUBY**, który został przekształcony na Liceum Morskie **KAPITAN KONSTANTY MACIEJEWICZ**.

Później zaczęła się realizacja zlecenia budowy pontonów dla Libii. Były to trzy pontonowe zestawy mające służyć jako portowe przystanki morskie w Trypolisie. Wyprodukowaliśmy pięć takich zestawów. Obok nich wyprodukowaliśmy także całą serię kilkunastu pokryw lukowych Mc Gregora dla różnych armatorów. Również budowa serii 500-tonowych barek lukowych dla Libii dostarczyła nam nowych doświadczeń. Do Trypolisu w dwóch rejsach przewieziono je na pokładzie jednostki do przewozu ładunków ciężkich **FAIRLOAD**. Następnie wybudowano dziewięć barek dla armatorów z Holandii i Niemiec. Wybudowaliśmy też serię łososiowców (**KŁ 21**) dla Spółdzielni Rybołówstwa we Władysławowie i jakby *przy okazji* wykonaliśmy też 300 t stalowych konstrukcji dla fabryki domów **GRYFBET**.

Stocznia nasza miała swój udział w budowie największego na świecie doku dla **ZSRR**, budowanego w szwedzkiej stoczni Gotawerken, budując tunel do spawania pod wodą o długości 90 m.

Bardzo rentownym zleceniem okazał kontrakt z 1975 roku na budowę dziewięciu kutrów **OR-30**, tzw. *long-linerów* do połowu dorszy dla Wysp Owczych. Było to duże wyzwanie, szczególnie dla kadłubowców.

Suwnice bramowe (1975 rok)



Na poprzedniej stronie: u góry – przebudowa kadłuba na ekskluzywny jacht; u dołu – wizyta Pierwszego Sekretarza KC PZPR Edwarda Gierka w stoczni (1973 rok)

Niełatwym kontraktem, bo stawiającym duże wymagania, była przebudowa wycofanego z eksploatacji lugrotrawlera **JARZĄBEK** na ekskluzywny jacht **MAZURKA** dla armatora amerykańskiego Sewarda Johnsona, którego żona Barbara w czerwcu 1975 roku została matką chrzestną jednostki. Uroczystość ta była wielkim świętem wszystkich stoczniovców, z których każdy miał swój skromny udział w realizacji tego zadania.

Po zakończeniu serii kutrów dla Wysp Owczych zaczęliśmy specjalizować się w przedłużeniach statków. Pierwszym był statek Polskich Linii Oceanicznych **WŁA** przedłużony do 72,80 m, dzięki wstawce o długości 6,60 m. Kolejnym – **GÖTZ VON BERLICHINGEN** (1977 rok), który przedłużono o 12,00 m. Później ruszyła cała seria przebudów i przedłużeń: **SYRENKA**, **WRÓŻKA** (o 6,00 m), zachodnioniemieckie statki **THIASI**, **DONAR**, **ATLANTIC EAGLE**, **ATLANTIC FALCON**, **SIGRID WEHR**, a w następnej dekadzie **WOTAN**. Te ostatnie przedłużenia realizowano bijąc rekordy wielkości wstawek (487 t, 20 m długości i 18 m szerokości) bądź szybkości remontu (18 dni).

Przedłużaliśmy też kuter **WŁA-118** naszej własnej produkcji, który w 1978 roku po ośmiu latach intensywnej eksploatacji wrócił do nas, by wypłynąć na Bałtyk dłuższy o 2,50 m. Na kontenerowiec przebudowano drobnicowiec **ANDRZEJ BOROWY**. Przebudowę siłowni, ładowni oraz pokładu w celu przystosowania jednostki do przewozu kontenerów przeprowadzono na zachodnioniemieckim statku **FLYING SCOT**.

Realizując budowy i przebudowy nie zaniedbywaliśmy remontów. Systematycznie, każdej zimy, remontowaliśmy pogłębiarki i szalandy dla PRCiP, które od

wiosny do jesieni testowały na torze wodnym Szczecin-Świnoujście i Zatoce Pomorskiej efekty naszej pracy. Statek **WARSZAWA** po kolizji, w wyniku której zniszczona została znaczna część nadbudówki śródokręcia, także u nas przechodził remont w 1975 roku.

W latach 70. następował zmierzch romantycznej, tak pięknie opiewanej przez Józefa Korzeniowskiego epoki parowców. W polskiej flocie pływały słynne *soldki*, *liberciaki*, *empajery* i statki nietypowe, jak **OLSZTYN**, **KOLNO**, **USTKA**, **PUCK**, **POZNAŃ II**, **KIELCE** oraz **KASZUBY**, a wszystkie były remontowane w **GRYFII**. Godnym odnotowania był remont w listopadzie 1974 roku ostatniego polskiego *liberciaka* **KOPALNIA ZABRZE**, zbudowanego w 1944 roku. W tej dekadzie remontowaliśmy większość statków PŻM noszących nazwy zawodów. W 1975 roku nowością stało się remontowanie tzw. półautomatów, jak statki PŻM **RUCIANE** i **TARNÓW**. Remontowaliśmy też **LUZYTANKĘ** po pożarze na łowiskach Afryki Zachodniej.

W roku srebrnego jubileuszu (1977 rok) dyrektor **Stanisław Ozimek** wypowiedział słowa:

Wierzę, że rok ten stanie się kolejnym rokiem wspólnego sukcesu w realizowaniu programu wyższej jakości pracy i życia. Zależy to przede wszystkim od efektów naszej pracy, a nasza załoga niejednokrotnie udowodniła, że potrafi pracować dobrze.



MAZURKA po przebudowie (1975 rok)



Rozpoczęcie budowy kutrów z serii łososiowców zasilających polskie rybolówstwo morskie (1978 rok)

HYDRUS – techniczny statek pomocniczy do odbioru wód zaolejonych (1976 rok)

W 1978 roku **Stanisław Ozimek** objął stanowisko dyrektora Stoczni Szczecińskiej, a dyrektorem naczelnym w **GRYFII** został **Józef Kwaśniuk**. Ostatni rok trzeciej dekady działalności stoczni, pomimo wielu utrudnień i ograniczeń wynikających m.in. z obostrzeń stanu wojennego, zakończony został pomyślnie wyremontowaniem 428 jednostek, z czego 73 na eksport. Podobnie jak poprzednio, stocznia odniosła kilka sukcesów w dziedzinie inwestycji, do których należy zaliczyć m. in. oddanie do użytku budynku administracyjno socjalnego (1973 rok) oraz przybudówki (1974 rok) dla przychodni i laboratorium zakładowego. Duże przedsięwzięcie inwestycyjne podjęto na Wyspie Dolnej Okrętowej, obejmujące m.in. budowę nowego Nabrzeża Kaszubskiego. W 1975 roku zakupiono dok o nośności 4 500 t. Na płycie GP-2 zamontowano dwie suwnice (po 32 t udźwigu). Dzięki nim ułatwiono przygotowanie bloków do wszelkich wstawek, przedłużeń kadłuba czy budowy nowych konstrukcji. Sukcesem też stało się zbudowanie i przekazanie do eksploatacji pomocniczej jednostki technicznej **HYDRUS** służącej do oczyszczania wód zęzowych i separowania zanieczyszczeń.





Montaż pierwszej z serii czterech barek dla armatora z Holandii (1978 rok)

Stocznia w tym dziesięcioleciu z powodu olbrzymiej ilości remontowanych jednostek potrzebowała zwiększenia długości nabrzeży. Statki stawiane były często *burta w burtę*, co utrudniało prowadzenie remontu. Toteż oddanie do eksploatacji w 1979 roku Nabrzeża Kaszubskiego na Wyspie Dolnej Okrętowej, o długości 320 m, z czterema wieżami oświetleniowymi i dwoma 20-tonowymi żurawiami portalowymi, rozwiązało na kilka lat remontowe problemy.

Z żalem pożegnano w 1980 roku zabytkowy holownik **SŁON**, który pływał u nas od roku 1960. Wymontowaną maszynę parową przekazano do Muzeum Narodowego w Gdańsku, a ciągle sprawny kocioł parowy do Szczecińskich Zakładów Pralniczych.

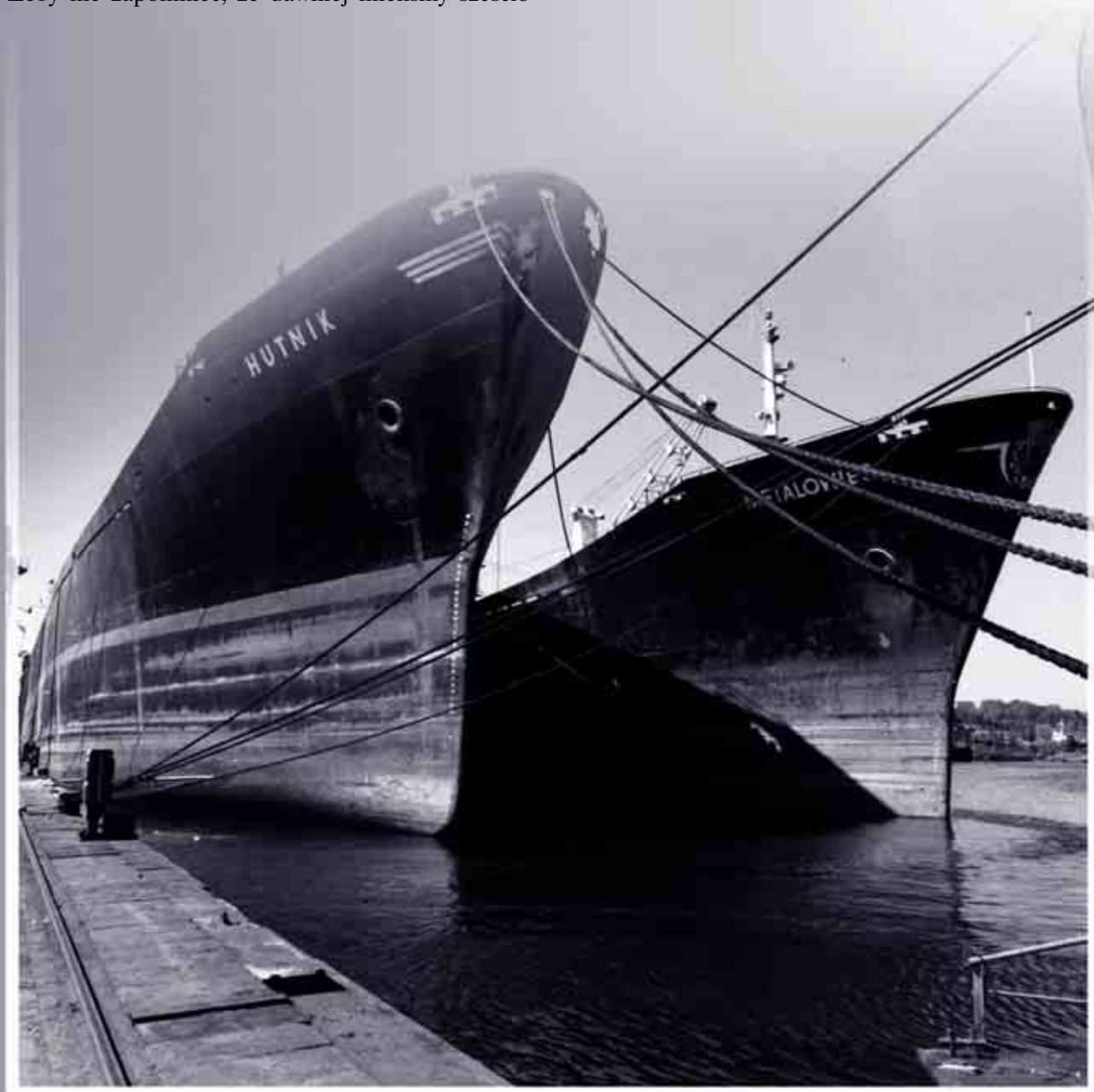
Od 1 lipca 1974 roku przeszliśmy ze Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców do Związku Zawodowego Metalowców. **Janusz Anders**, pracownik z kadłubowni, w 1978 roku został *Metalowcem Roku*. Żeby nie zapomnieć, że dawniej mieliśmy sześcio-

dniowy tydzień pracy, warto zauważyć jakim dobrodziejstwem stawały się pierwsze wolne soboty. W 1974 roku mieliśmy już sześć sobót wolnych, a w roku 1977 – aż dwanaście!

Ciągły niedobór wykwalifikowanych spawaczy zmuszał do ustawicznego ich szkolenia. Każdego roku kursy spawaczy kończyło ponad 40 słuchaczy. Wielu doświadczonych spawaczy zdobywało także uprawnienia spawalnicze PRS i Urzędu Dozoru Technicznego.

Z hasłem *Tak – dla siły logiki, nie – dla logiki siły* 25 czerwca 1976 roku miał miejsce przestój z powodu podwyżek cen. Jego następstwem było zwolnienie dyscyplinarne 16 pracowników za udział w strajku, a 53 pracownikom wręczono wypowiedzenie w trybie ustawowym.

Bliźniacze statki, bliźniacze zawody i częste mandaty dla dyspozytorów



16 listopada 1978 roku przybył do stoczni gen. **Wojciech Jaruzelski** by wręczyć Order Sztandaru Pracy I Klasy dla załogi.

Przełomowym wydarzeniem tej dekady było rozpoczęcie 19 sierpnia 1980 roku strajku solidarnościowego ze strajkującymi już zakładami. Wyłoniono Zakładowy Komitet Strajkowy. Opracowano 36 postulatów. Na całą Polskę sławne stało się stoczniowe hasło *Socjalizm – tak, wypaczenia – nie!*

Strajk zakończył się 30 sierpnia podpisaniem porozumienia SOLIDARNOŚCI reprezentowanej przez **Mariana Jurczyka** ze stroną rządową, którą w Szczecinie reprezentował **Kazimierz Barcikowski**.



GRYFLA otrzymuje Order Sztandaru Pracy I Klasy od Rady Państwa w uznaniu wybitnych zasług (1978 rok)

W dziesiątą rocznicę wydarzeń Grudnia 1970 roku – już po ogłoszeniu stanu wojennego – odsłonięto na terenie stoczni obelisk z kotwicą oraz tablicę pamiątkową z napisem *O godność człowieka* autorstwa **Tomasza Gadomskiego**.

W owym czasie ciekawą inicjatywą socjalną, wychodzącą naprzeciw powszechnemu zapotrzebowaniu młodzieży, było uruchomienie Funduszu Akcji Socjalnej Młodzieży, dzięki któremu zarobione środki można było przeznaczyć na cele socjalne takie jak wczasy, wycieczki, a także budowę jachtów dla jacht-klubu GRYFLA.

Z innych inicjatyw socjalnych należy odnotować budowę w 1975 roku w czynie społecznym Ośrodka Wypoczynkowego w Baniewicach. Zagospodarowano także plażę i przy pomocy wojska zbudowano tam drewniany pomost. Dużym zainteresowaniem cieszyły się wczasy nad morzem i w górach. W drugiej połowie lat 70. w ośrodku wypoczynkowym w Pogorzeliczy wypoczywało corocznie ponad 1000 stoczniovców z rodzinami, a 400 w Karpaczu. W wyniku konkursu w 1980 roku Ośrodek Wypoczynkowy w Pogorzeliczy otrzymał nazwę STOCZNIOWIEC.

W niedzielę 13 grudnia 1981 roku na terenie całego kraju wprowadzono stan wojenny, a następnego dnia stoczniovcy podjęli strajk okupacyjny zakładu. Po inwazji ZOMO na wyspy Dolną i Górną Okrętową stocznia została poddana rygorom stanu wojennego, a 18 grudnia oficjalnie zmilitaryzowana. Wielu stoczniovców zostało zwolnionych z pracy, internowanych bądź uwięzionych. Skazani wyrokiem sądu wojskowego otrzymali po 3 oraz 3 i pół roku więzienia (**Jerzy Sokołowski**, **Waldemar Sokołowski**, **Zdzisław Poll**, **Waldemar Nakielski**, **Ryszard Samotyj**), ale przewodniczący Komitetu Strajkowego w stoczni, **Józef Kalemba** został skazany na 5 lat. W niecały rok później, 18 października 1982 roku powołano Komitet Założycielski NSZZ Stoczniovców SSR. Równolegle w podziemiu do roku 1989 działał reaktywowany przez stoczniovców NSZZ SOLIDARNOŚĆ.

Stoczniovcy nie pozostawali obojętni na problemy rodzinnego miasta. Często podejmowali na jego rzecz różne czyny społeczne, szczególnie na osiedlach z licznym skupiskiem stoczniovców (budowa boisk sportowych, urządzeń rekreacyjnych itp.). Kiedy Szczecin zaatakowała ostra zima na przełomie roku 1978 i 1979, tonącemu w zwałach śniegu miastu z pomocą pospieszyli pracownicy stoczni i wsparli służby komunalne w akcji odśnieżania.

Dla upamiętnienia i uczczenia ważnych wydarzeń historycznych pracownicy Wydziału Odlewni oraz ślusarni wielokrotnie wykonywali społecznie bardzo skomplikowane odlewy oraz konstrukcje. Oni to wykonali krzyż umieszczony na cmentarzu w Siekierkach

upamiętniający poległych żołnierzy podczas forsowania Odry, a także tablicę pamiątkową dla jednego z oddziałów walczących o niepodległość w czasie wojny. Wykonany w stoczni maszt-krzyż *Tym, którzy nie powrócili z morza* oraz stalowy Krzyż Katyński stanęły na Cmentarzu Centralnym, a tablica z brązu zawisła na bramie Stoczni Szczecińskiej, na placu Ofiar Grudnia 1970 roku. Do tego należy dołożyć popiersie marszałka **Józefa Piłsudskiego**, które jest eksponowane przy Placu Sprzymierzonych i tablicę z brązu wykonaną po zamordowaniu przez SB ks. **Jerzego Popiełuszki**, umieszczoną na grobie przy kościele parafialnym w Warszawie Żoliborzu. Jak widać, potrafimy nie tylko remontować i budować statki.

Poprawiła się sytuacja mieszkaniowa stoczniowych rodzin, bowiem w tym dziesięcioleciu wiele z nich otrzymało klucze do mieszkań na osiedlu Kaliny i Przyjaźni.

W 1977 roku niemałym nakładem środków uruchomiono zakładowy tucz trzody chlewnej w Dobropolu. W rok później z chowu świń zrezygnowano. Podobne przedsięwzięcie, którego także rychło zaniechano, podjęła stocznia już wcześniej, w 1957 roku w Glinnej. Tamta lekcja, jak widać, niewiele nas nauczyła.

W stanie wojennym stocznia przejęła także niektóre funkcje handlu detalicznego zaopatrując załogę w szeroką gamę podstawowych, acz deficytowych towarów spożywczych i przemysłowych.



*Dzień po wprowadzeniu stanu wojennego –
proklamacja strajku okupacyjnego
w stoczni (1981 rok)*



Budowa tunelu do spawania pod wodą (1978 rok)



GÖTZ VON BERLICHINGEN – dostawienie wstawki do części rufowej (1977 rok)

Niżej: podniesienie bandery na kutrze OR-30 dla Wysp Owczych (1976 rok)





WILA – pierwszy przedłużony w stoczni statek (1977 rok)



*Naprawa jednostki WARSZAWA
po kolizji z innym statkiem (1975 rok)*

Kontenerowiec DONAR – przedłużenie (1980 rok)



Czwarte Dziesięciolecie

1983

1992



Czwarte Dziesięciolecie

Czwarte dziesięciolecie zaczęło się od kolejnego sukcesu w przedłużeniu o 12,60 m kontenerowca **THUNAR** bandery zachodnioniemieckiej, a zaraz po nim był **HOLMSLAND**. Oprócz przedłużenia podwyższono także pokład o jeden metr.

Przedłużenia te zbiegły się z wizytą 5 stycznia 1983 roku kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej **Jerzego Korzonka** i ważną decyzją o charakterze politycznym, jaką była demilitaryzacja stoczni 25 stycznia 1983 roku. Pół roku później miało miejsce następne przedłużenie – statku **WOTAN**. Korzystając z poprzednich doświadczeń, kadłubowcy dla ułatwienia prac wykonali wstawkę z międzypokładem na sprzęt kadłubowo-spawalnicy. Technologicznym majstersztykiem było podniesienie panamskiego statku **ANITRA** i przeniesienie go na płytę GP-2 przez 300-tonowy żuraw pływający **MAJA**. W 1984 roku przedłużono jednostkę **NORDFELD**, zaś w 1990 roku – **SUNNUBERG**.

W tym samym roku w listopadzie podjęto przebudowę wycofanego z eksploatacji latarniowca **ELBE 2** z 1912 roku na luksusowy jacht wycieczkowy **ATLANTIS**. Jachtem tym dowodził m.in. znakomity żeglarz, bohater rejsu dookoła świata **Krzysztof Baranowski**.

W 1996 roku została podjęta budowa trawlera dla Islandii. Chrzest odbył się 10 stycznia 1987 roku, a sta-

tek otrzymał nazwę **JON FINNSSON**. Trawler ten na Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1987 roku uzyskał tytuł *Junior Eksportu*. Wzbudził uznanie i podziw w Islandii. Z nowych budów należy odnotować budowę w 1987 roku kadłubów trawlerów **TR-502** i **TR-503** dla Norwegii.

Przypomnijmy, że remonty okrętów wojennych nie są dla naszej stoczni żadną nowością. Stocznia remontowała bardzo dużo jednostek dla floty radzieckiej i polskiej. Rekordowym rokiem był 1986, kiedy udział remontów dla wojska w całości sprzedaży wyniósł aż 23%, zaś pod względem ilości rekordowy był rok 1990, wyremontowano wówczas 28 jednostek.

W tym dziesięcioleciu remontowaliśmy dużą ilość statków bandery NRD. Jako ciekawostkę należy odnotować, że jednostka **JEDERKOSMONAUT DER DDR SIGMUND JÄHN** pobiła rekord długości nazwy statku w historii stoczni.

Z okazji 35-lecia w amfiteatrze odbyły się huczne uroczystości połączone z wręczeniem wysokich odznaczeń państwowych oraz udziałem czołowych artystów estrady i scen polskich. Uczestnicy tych uroczystości z łezką w oku wspominają tamten jubileusz, bowiem był to okres kiedy stocznia plasowała się w czołówce zakładów przemysłowych w kraju, a płace pracowników były najwyższe w województwie.

Trawler JON FINNSSON (1987 rok)





*Przygotowywanie terenu Wyspy Dolnej Okrętowej
pod planowane inwestycje – brykielniarnia przed zburzeniem (1986 rok)*

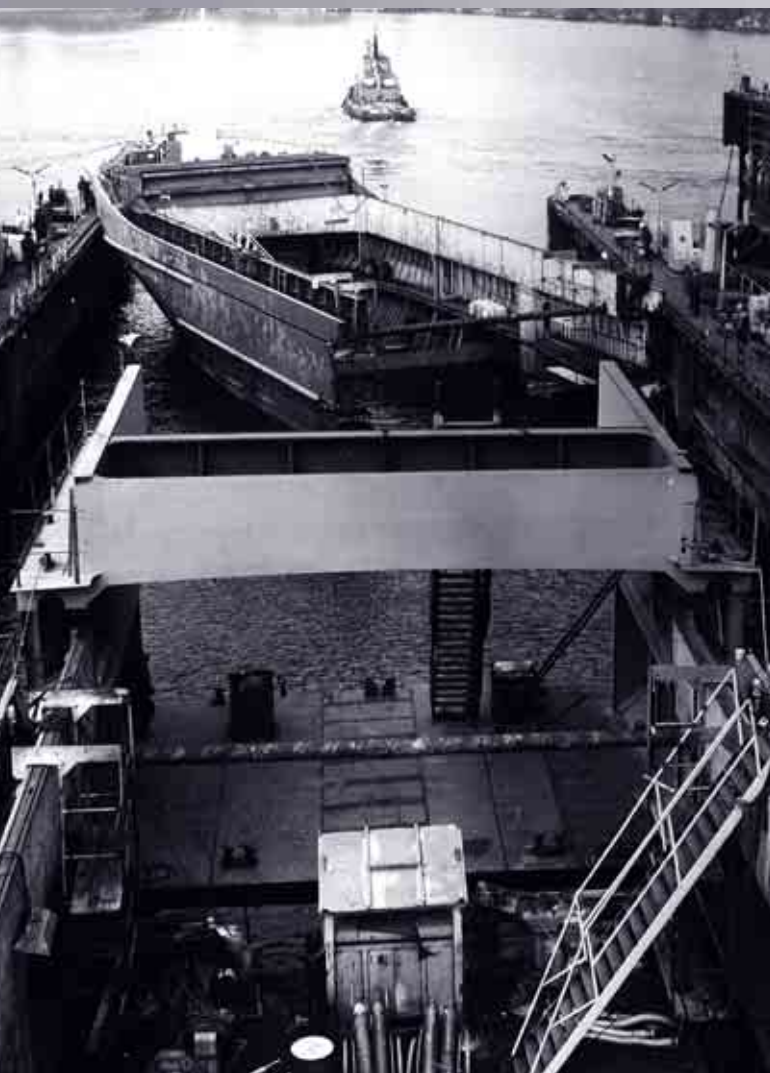


Wejście do eksploatacji wybudowanego w stoczni promu GRYFIA II (1983 rok)

Na tytułowej stronie rozdziału:

u góry – uruchomienie zakupionego w Wielkiej Brytanii nowoczesnego komputera ICL w zmodernizowanym budynku ośrodka obliczeniowego (1987 rok)

u dołu – JULIUS GEIRMUNDSSON – rekord wielkości i wartości złowionych ryb w Islandii (1990 rok)



Przedłużenie statku **NORDFELD** o 8,5 metra (1984 rok)

Ciekawą oraz udaną operację wyjęcia silnika głównego i wstawienia nowego przeprowadzono w 1988 roku na statku **KASZUBY II** należącym do TRANSOCEANU. W tym samym roku przeprowadzono udane operacje przedłużenia dwóch trawlerów islandzkich – **BREKI** i **SNORRI STURLSON**.

Zbudowany w stoczni trawler **TR-504 JULIUS GEIRMUNDSSON** pobił w 1990 roku w Islandii rekord w wielkości połowów i wartości złowionych ryb. W rok później podpisany został kontrakt na budowę kadłuba trawlera **TR-505** dla Norwegii.

W jubileuszowym roku 40-lecia stoczni nie było wielkiej fety, ale była wytężona praca np. przy przebudowie ładowni stojącego w Świnoujściu masowca **CAPTAIN GEORGE TSANGARIS**.

Stocznia zawsze miała na względzie indywidualne wymagania każdego z klientów. Nawet te nietypowe. Przyjęto zlecenie od amerykańskiego armatora, który postawił warunek, że podstawí statek do stoczni, jeżeli na każdego z członków załogi zostaną zapewnione toalety w proporcji 1 do 4.

Z nowych nabytków tego dziesięciolecia warto odnotować oddanie do eksploatacji 16 maja 1983 roku motorówki o sześciu grodziach wodoszczelnych **BOGDA**. W roku następnym oddano także zbudowany w stoczni prom **GRYFIA II**.

Sukcesem stoczni w 1986 roku było zajęcie pierwszego miejsca wśród 22 zakładów pracy naszego województwa w eliminacjach konkursu *Made in Poland*. Odnotowano też wysoką, dziewiątą pozycję stoczni w grupie największych eksporterów w kraju.

Z zadań inwestycyjnych odnotować należy przyłączenie stoczni do nowego źródła zasilania przez teren Stoczni Szczecińskiej i Odrę do Nabrzeża Gdynińskiego oraz budowę przyczółków promowych na **WULKANIE** i Wyspie Górnej Okrętowej. Dla produkcji, dla dostarczenia do celów technologicznych suchego, pozbawionego wilgoci powietrza zakupiono we Włoszech kompresory *Ingersoll Rand*.

Na Wyspie Dolnej Okrętowej, przygotowując teren pod przyszłe inwestycje, wysadzono najpierw w 1983 roku komin, a dwa lata później całą brykielniarnię.

Długo czekano na tę chwilę, w której 14 stycznia 1986 roku została podpisana umowa ze Stoczną im. Komuny Paryskiej na budowę doku 15 000 t, który umożliwił remont czterdziestotysięczników. Dok przeholowano do stoczni w 1988 roku do wyposażenia we własnym zakresie. Był to największy zakup w dziejach stoczni. W związku z posadowieniem doku, na Wyspie Dolnej Okrętowej (WDO) przeprowadzone zostały intensywne prace, początkowo refulacyjne (obwałowanie i wypełnienie piaskiem z urobku), następnie utwardzenie gruntu metodą wybuchową (przemieszanie urobku z torfiastą warstwą nienośną). W 1990 roku odbyło się pierwsze dokowanie na nowym, największym w stoczni doku. Zadokowano statek-przetwórníę **POMORZE** należący do TRANSOCEANU.

Zaraz za tym poszło przygotowanie inwestycyjne zaplecza doku. W 1991 roku oddano do eksploatacji Nabrzeże Mazowieckie (wyposażeniowe) oraz budynku dla Wydziału Konserwacji (magazyn i mieszalnia farb) na WDO. Mocnym akcentem inwestycyjnym czwartego dziesięciolecia stoczni było oddanie do eksploatacji Hali Kiessa (hali czyszczenia i malowania pokryw lukowych) na WDO. Pozwoliła ona na wykonywanie śrutowania i malowania sześciu pokryw na dobę w systemie przeciwybuchowym. W 1986 roku podjęto przebudowę budynku G-202 dla montażu komputera ICL.

Sukcesem stoczniowych służb inwestycyjnych i energetycznych w tym dziesięcioleciu było także wyniesienie rurociągów ciepłowniczych na estakady. Nasze kotłownie przestały wreszcie podgrzewać wodę zalegającą w kanałach energetycznych i w Odrze. Na początku lat 90. zmodernizowano kadłubownię oraz wyposażono ją w nowoczesną, sterowaną komputerowo maszynę do automatycznego cięcia blach. Zastąpiono także stare oprogramowanie komputera ICL nowym – znacznie przyjaźniejszym użytkownikowi.

Ważnym wydarzeniem dla stoczniovców były przeprowadzone 26 stycznia 1983 roku wybory do NSZZ Stoczniovców Pracownikóv SSR, którego przewodniczącym został **Maciej Manicki**. Po nich miały miejsce następnie wybory do stoczniovcgo samorządu, którego przewodniczącym został **Andrzej Stefanik**. Posłem w Sejmie IX Kadencji, 13 października 1985 roku został stoczniovc – mistrz **Józef Suchecki**.

Kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej minister **Adam Nowotnik** zarządzeniem nr 22 z dnia 5 czerwca 1987 roku uznał nieoficjalny dotąd przydomek **GRYFIA** za część składową pełnej nazwy przedsiębiorstwa. Odtąd oficjalna nazwa firmy brzmi: **Szczecińska Stocznia Remontowa GRYFIA**.

15 grudnia 1988 odbyła się konferencja zakładowa NSZZ Stoczniovców Pracownikóv SSR **GRYFIA** zrzeszającego 1748 stoczniovców. Przewodniczącym związku został ponownie wybrany **Bolesław Gronkowski**.

Na przełomie marca i kwietnia 1989 roku stoczniovc wywodzący się z Wydziału Kotlarsko-Rurarskiego, działacz OPZZ, przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Przemysłu Remontu i Budowy Statków **Maciej Manicki** zasiadł przy *Okrągłym Stole* będącym przełomowym momentem w dziejach powojennej Polski.

Kolejnym ważnym wydarzeniem, na które czekało wielu stoczniovców, było ujawnienie się 10 lutego 1989 roku NSZZ **SOLIDARNOŚĆ**. 2 listopada 1989 roku nastąpiła rejestracja tego związku w Zarządzie Regionu Pomorza Zachodniego NSZZ **SOLIDARNOŚĆ**. Pierwszym przewodniczącym został **Wiesław Milewski**. Związek liczył wówczas 16 członków. Związkowi przewodniczyli później także **Kazimierz Domozych** oraz **Andrzej Wiatr**.

Nie ma gospodarności bez SOLIDARNOŚCI – głosiło hasło przewodnie Zakładowej Komisji Związkowej NSZZ **SOLIDARNOŚĆ**.

Jako alternatywa dla działających już związków powstaje NSZZ **SOLIDARNOŚĆ '80**. To wyraz protestu przeciwko wypaczeniom pierwotnych idei związku, a powstałym w wyniku porozumień *Okrągłego Stołu*. W celu odróżnienia zostaje dodany liczebnik '80 do nazwy związku i we wrześniu 1991 roku dochodzi do jego rejestracji, a we władzach Komisji Krajowej zasiada m.in. **Ryszard Śnieg**, który na dwie kadencje obejmuje stanowisko przewodniczącego związku w stoczni. 13 marca 2002 roku przewodniczącym Zakładowej Komisji Związkowej NSZZ **SOLIDARNOŚĆ '80** został **Ryszard Borowski**. Pełni on również funkcję członka Komisji Krajowej.

Przeholowanie trawlera TR-502 (1988 rok)





Przeholowanie doku nr 5 do GRYFII (1988 rok)

Stępka pod dok pływający nr 5 dla GRYFII (1988 rok)

W wyniku referendum zostaje odwołana Rada Pracownicza, a po przeprowadzeniu wyborów powołana nowa. Wskutek jej radykalnych działań, pomimo nieprzychylnego stanowiska dyrekcji, rozpoczęto przeorientowywanie stoczni z systemu gospodarki planowej na gospodarkę wolnorynkową. W owym czasie aby zapewnić ciągłość pracy, po utracie rynku statków ZSRR musieliśmy całkowicie zmienić sposób działania – gwałtownie nauczyć się funkcjonować tylko w oparciu o rynki zachodnie.

W tym samym 1991 roku stoczniowiec, przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Przemysłu Remontu i Budowy Statków **Maciej Manicki** zostaje wybrany na posła RP II kadencji.

12 grudnia 1992 roku w ramach konsolidacji związków zawodowych branży gospodarki morskiej powstaje w stoczni Wolny Związek Zawodowy Pracowników Gospodarki Morskiej. Przewodniczącym związku zostaje wybrany **Bolesław Gronkowski**.

Olbrzymie sukcesy w różnych dziedzinach odnotowała w tej dekadzie nasza szkoła. Zespół Szkół Zawodowych im. **Józefa Wybickiego** w 1986 roku, tj. w rocznicę swojego 25-lecia, zajął czołowe miejsce w kraju. Z innych dobrodziejstw socjalnych należy odnotować wyjazdy stoczniowych dzieci na kolonie do Prerow w NRD.

Wśród stoczniowców ujawnił się długodystansowiec – szyper **Zbigniew Bogdanowicz**, odnoszący liczne sukcesy na bardzo długich dystansach (ponad 100 km) w kraju i zagranicą. Członkowie klubu motorowego, działającego w stoczni, zorganizowali ciekawy *Rajd po słońce*, w którym wzięło udział 20 załóg samochodowych.

W obecności jedynie sędziów, bez widzów na trybunach stadionu KS ARKONIA, były pracownik Wydziału Dokowego **Edmund Banik** dla uczczenia 10-lecia SOLIDARNOŚCI przebiegł dystans maratonu w 5 godzin i 17 minut. Nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby nie emerytalny wiek biegacza.

Z wielkim smutkiem w dobiegającej końca czwartej dekadzie przyjęli stoczniowcy wiadomość o tragicznej śmierci dyrektora **Józefa Kwaśniuka**. Kierownikiem tymczasowym firmy został **Aleksander Karbowniczek**, a od 1991 roku pierwszym dyrektorem naczelnym wybranym poprzez konkurs ofert zostaje **Tomasz Gadomski**.



SUNNBERG – w czasie prac przy przedłużeniu (1989 rok)



Pierwsze dokowanie na doku nr 5 (1990 rok)

ATLANTIS – jacht pasażerski dla niemieckiego armatora (1985 rok)





Prace przy umacnianiu nabrzeży na Wyspie Dolnej Okrętowej (1989 rok)



*106 rodzin stoczniovców otrzymało mieszkania
w nowo wybudowanym bloku przy ulicy Łabędziej (1990 rok)*



Hala D 305 w budowie (1991 rok)

Piąte Dziesięciolecie

1993
2002



Piąte Dziesięciolecie

Początek piątej dekady działalności przyniósł smutną wiadomość o zatonięciu na Bałtyku polskiego promu **JAN HEWELIUSZ**.

Po raz pierwszy w historii stoczni przeprowadzono remont na masowcu **ADVANTAGE** armatora amerykańskiego z Filadelfii. Podjęto też przebudowę dwupokładowego promu armatora Deutsche Seereederei – **DSR GREIFSWALD** z Rostocku. Obok tego także przebudowę o dużym zakresie robót kadłubowych na statku **GEO MILEV** dla armatora bułgarskiego.

Podczas budowy drugiej nitki Trasy Zamkowej, przy nasunięciu mostu na Odrze, do prac wykorzystano trzy pontony wyprodukowane w naszej stoczni.

W 1993 roku zaczęły do stoczni powracać statki bandery rosyjskiej i krajów dawnych republik nadbałtyckich. Sukcesem zakończył się remont masowców **DONNINGTON** i **DALLINGTON** (1995 rok) armatora angielskiego. Dzięki doświadczeniu i wiedzy pracowników był możliwy montaż steru – bez dokowania – na szwedzkim masowcu **STELLA BALTIC** (3 085 DWT).

BIELIK I dobija do przyczółków przeprawy promowej w centrum Świnoujścia (lata 1998–1999)



W 1996 roku stocznia wygrała przetarg na budowę trzech promów samochodowo-pasażerskich dla Świnoujścia. Niebawem zakontraktowano czwartą jednostkę. Stępkę pod pierwszy prom **BIELIK I** położono 8 marca 1997 roku, pod **BIELIK II** – 26 października 1997 roku, pod **BIELIK III** – 17 marca 1998 roku, a pod **BIELIK IV** – 20 października 1998 roku. 28 stycznia 1998 roku pierwszy prom został przekazany Żegludze Świnoujskiej.

W 1996 roku miało miejsce kolejne, drugie przedłużenie trawlera armatora islandzkiego **GUDMUNDUR OLAFUR** o 6,00 m. W tym samym roku na masowcu **MARLIN** wymieniono 317,5 t stali. Na statku **TARPON** podjęto w 1997 roku gruntowną przebudowę. Wymieniono około 500 t stali.

20 sierpnia 1996 roku opuściły stocznnię barki desantowe **ODS**, które pobiły rekord postoju w stoczni (5 lat 19 dni) i wskutek niewypłacalności armatora zostały ostatecznie zlicytowane do złomowania.

W 1997 roku do remontu podstawiono specjalistyczny niemiecki statek **ALEKSANDRIA**, przeznaczony do transportu samojezdnych portowych suwnic kontenerowych. W następnym roku remontowaliśmy specjalistyczną jednostkę do transportu i przeładunku kruszywa. W 1998 roku stocznia wygrała przetarg na remont uniwersalnego drobnicowca **KATANIA** armatora z Hamburga. Wymieniono 40 t stali.

Ciekawą operacją, przeprowadzoną po raz pierwszy na taką skalę w stoczni w marcu 1998 roku, było pasowanie 18-tonowego wału na statku **LAKE CARLING**.

W styczniu 1999 roku podpisany został kontrakt na przebudowę trawlerów **ALPHA** i **BETA** dla armatora islandzkiego. Identyczny trawler **VASILIJ LOZOVSKIJ** później przebudowano dla armatora rosyjskiego.

W tym samym roku odbył się chrzest wybudowanego w stoczni promu **TORGTIND** dla armatora norweskiego.

GRYFIA wygrała przetarg, ogłoszony w ramach norweskich zamówień publicznych, stając w konkurencji z elitą międzynarodowych stoczni.

W stosunkowo krótkich odstępach czasowych przeprowadzono remonty największych jednostek w historii stoczni. 21 stycznia 1998 roku przyplłynął na remont największy w historii **GRYFII** masowiec **ATHINIO-TISSA** o nośności ponad 64 000 DWT. Pracownicy stoczni wyremontowali kadłub, ładownię i maszynownię. Remont nie wymagał dokowania statku, a przy pracach wykonywanych od zewnętrznej, podwodnej części kadłuba stocznia skorzystała z usług nurka.

Natomiast rok 2000 zaczęto remontem największych dokowanych jednostek w historii stoczni (nośność 38 295 DWT i długości 222,48 m), serii jeziorowców **LAKE MICHIGAN**, **LAKE SUPERIOR**, **LAKE ONTARIO** i **LAKE ERIE** polsko-amerykańskiego armatora z New Jersey. Masowce te były dłuższe od doku nr 5.



*Kadłub trawlera TR-505 wybudowany dla kontrahenta z Norwegii (1992 rok)
Wyżej: ALPHA i BETA – po przebudowie (1999 rok)*

*Na tytułowej stronie rozdziału u góry – LAKE SUPERIOR, LAKE MICHIGAN, LAKE ONTARIO, LAKE ERIE – najdłuższe dokowane statki w historii stoczni (1999 rok)
niżej – STELLA BALTIC – demontaż steru bez dokowania jednostki (1995 rok)
u dołu – prom TORGIND na doku nr 5 podczas prac konserwacyjno-malarskich (1999 rok)*

W 2000 roku na niemieckim statku **LYS CLIPPER** po raz pierwszy w stoczni wykonano malowanie farbą ekologiczną. Przedłużenie o 18,00 m i przesunięcie o 11,40 m nadbudówki trawlera **TORSTEINN** z Islandii było kolejnym majstersztykiem stoczniovców.

Na początku 2001 roku podjęto pierwszy w historii stoczni remont platformy dźwigowej. Była to platforma **HUBINSEL** o długości 49,00 m, szerokości 30,45 m i udźwigu 250 t, należąca do armatora niemieckiego. W ramach kontraktu naprawiono zdeformowane nogi platformy o długości 50,00 m, średnicy 1,80 m i wadze 80 t każda. W tym samym okresie przeprowadzono remont norweskiego masowca **KIWI ARROW** (38 695 DWT).

Tankowiec **BALTIC CARRIER** (182,50 m długości i 23,40 m szerokości) podstawiono do remontu po staranowaniu go przez cypryjski frachtowiec. **TERN** – przewożący z Kuby na Łotwę cukier, wbił się w burtę tankowca u wybrzeży Niemiec. W wyniku zderzenia powstała w nim dziura szerokości około 20 metrów. Stoczniovcy wymienili łącznie prawie 200 t stali. Po zakończonym remoncie armator podjął decyzję o zmianie nazwy jednostki na **BALTIC CHIEF**. W październiku 2001 przetransportowano z Wielkiej Brytanii sekcje kadłuba nowego, 70-metrowego promu pasażersko-samochodowego **TORGHATTEN**. Zakontraktowany on został dwa miesiące wcześniej, przez tego samego armatora co **TORGTIND**. Spa-

wacze stoczniovcy sekcje połączyli w jedną, spójną bryłę kadłuba i jeszcze tego samego roku został on zwodowany. Po ukończeniu prac wyposażeniowych w drugiej połowie roku prom opuścił stocznię i popłynął do Norwegii.

Już od początku 2002 rozpoczęto realizację kilku dużych kontraktów remontowych. **GRYFIA** wygrała przetarg na remont niemieckiej jednostki ro-ro o długości 128,80 m i nośności 9 990 DWT **SŁOMAN TRAVELLER**. Stocznia odbudowała spaloną w trzydniowym pożarze nadbudówkę rufową, wykonała nowe pokrywy lukowe ładowni oraz dwie rampy wjazdowe. Ogółem zakres prac na spalonej jednostce objął wymianę około 330 t konstrukcji stalowych i ponad 30 000 metrów kabli.

Po kilku latach zabiegów udało się mocnym akcentem wejść na rynek francuski. **GRYFIA** zrealizowała duży kontrakt na remont czterech jednostek armatora **DELMAS**. Każdy z kontenerowców miał 177,00 m długości i 28,00 m szerokości, a zakres prac obejmował każdorazowo wymianę około 100 t konstrukcji stalowych na kadłubie, modernizację ładowni pod kątem przewozu kontenerów 40-stopowych oraz remont pokryw lukowych. W kolejności remontowane były: **KARIBA**, **PATRICIA DELMAS**, **KAMINA** oraz **SUSANNE DELMAS**.

Na jednostce **STORRINGTON** armatora brytyjskiego wymieniono 300 t konstrukcji stalowych kadłuba oraz ładowni, a po pięciu latach nieobecności w stoczni na statku **TARPON** amerykańskiego





Trawler TORSTEINN na łowiskach u wybrzeży Islandii po przebudowaniu w GRYFII (1998 rok)

STORRINGTON – 300 t wymienionej stali (2001 rok)

armatora wymieniono około 35 t stali oraz ponad 200 m rur systemu załadunkowego o średnicy 400 mm każda.

Skomplikowanym remontem zamykającym 50 lat działalności stoczni, a jednocześnie otwierającym następną dekadę był remont holenderskiej pogłębiarki **GEOPOTES 14**. Ta licząca prawie 128 m jednostka była dokowana przez około dwa miesiące.

Od 1993 roku zmodernizowano kotłownię, zakupiono nowe samochody osobowe, ciężarowe oraz pojazdy specjalistyczne, zmodernizowano instalacje dostarczające media, gruntowny remont przeszły stoczniove motorówki **BALBINA** oraz **BOGDA** – łącznie z wymianą napędu, zainstalowano nowoczesną telewizję przemysłową w celu monitorowania stoczni, zakupiono m.in. sprzęt spawalniczy, malarski, ratowniczy oraz do ochrony środowiska naturalnego przed zanieczyszczeniami.



Na sąsiedniej stronie: remont statku BALTIC CARRIER (2001 rok)



*Powyżej i obok: wyremontowany w GRYFII
statek SŁOMAN TRAVELLER
bez śladów przebytego pożaru (2002 rok)*

*Niżej:
amerykański statek TARPON – wymiana 35 t stali
i ponad 200 m rur systemu załadunkowego (2002 rok)*





*Dwa z serii kontenerowców francuskiego armatora DELMAS –
największy kontrakt pierwszej połowy 2002 roku*

*Niżej:
masowiec MARLIN na doku nr 1 (1996 rok)*



W 1997 roku dokonano znaczącego postępu w sferze informatyki w stoczni – zakupiono nowoczesny serwer HP 9000. Na jego bazie jest ciągle rozbudowywana sieć komputerowa, a ponad 200 PC-tów z indywidualnym oprogramowaniem dostosowanym do potrzeb stoczni to już wynik, którego nie można się powstydić. Do innowacyjnych osiągnięć stoczni należało w 1998 roku wprowadzenie systemu nowych przepustek imiennych, tzw. kart zbliżeniowych i komputerowego systemu rejestracji czasu pracy i kontroli dostępu.

Od początku istnienia stoczni interesowały nas nowinki techniczne. Przy nabrzeżu stoczni przeprowadzono próby z pojazdem MAGIS z Politechniki Szczecińskiej, służącym do prowadzenia badań podwodnych, a także sprawdzono możliwości korzystania z nowej odmiany gazu palnego crylenu stosowanego do cięcia stali.

Stocznia w tej dekadzie, szczególnie w jej drugiej połowie, wysoko plasowała się w rankingach zakładów województwa. Również na rynku międzynarodowym wzrastało znaczenie stoczni, bowiem w 1997 roku otrzymała ona certyfikat jakości ISO 9001.

Kolejny certyfikat ISO 45001 dla laboratorium zakładowego wręczono 29 stycznia 1999 roku. W 2000 roku stocznia otrzymała certyfikat AQAP 110 uprawniający **GRYFIĘ** do przeprowadzania remontów okrętów floty wojennej NATO. Natomiast 20 kwietnia 2001 roku **GRYFIA** otrzymała certyfikat od Rojskiego Morskiego Rejestru Statków.

Innym ważnym wydarzeniem było zaproszenie do stoczni czołowych polskich dziennikarzy-marynistów, członków Klubu Publicystów Morskich.

Co roku z okazji Dnia Dziecka odbywają się rejsy promem **GRYFIA II** dla naszych pociech, połączone z zabawą, muzyką i słodyczami, których nigdy nie mogło zabraknąć. Podobna impreza pt. *Otwarte Bramy Stoczni* organizowana jest z okazji *Dni Morza*. Stoczniovcy zapraszają Szczecinian do zwiedzania **GRYFII**. Natomiast największy związek zawodowy w stoczni **SOLIDARNOŚĆ '80** organizuje corocznie m.in. dla swoich 720 członków wielką majówkę w Baniewicach i Pogorzelicach.

Z kronikarskiego obowiązku należy również podkreślić fakt prężnej działalności w stoczni Wolnego Związku Pracowników Gospodarki Morskiej oraz **NSZZ SOLIDARNOŚĆ**.

Z innych spraw społecznych, politycznych i kadrowych mających wpływ na funkcjonowanie stoczni należy odnotować kilka zdarzeń ostatniego dziesięciolecia. We wrześniu 1993 roku stoczniovec, były pracownik Wydziału Kotlarsko-Rurarskiego pełniący funkcję wiceprzewodniczącego **OPZZ Maciej Manicki** zostaje wybrany na posła RP w Sejmie III kadencji.

W 1994 dyrektorem naczelnym został **Marian Litwiniak**. Niedługo po objęciu przez niego stanowiska godne odnotowania jest zaproszenie do stoczni wszystkich naszych pionierów na okolicznościowe spotkanie. Dyrektor osobiście odwiedził tych spośród zaproszonych, którzy nie mogli przybyć ze względów zdrowotnych. Ich wzruszenia nie sposób opisać.

Pierwsze międzynarodowe spotkanie agentów w stoczni (1997 rok)





Hala Kiessa – oddanie do eksploatacji (1992 rok)

19 czerwca 1994 po raz pierwszy po przemianach ustrojowych 1989 roku stoczniovec, przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej **Bolesław Gronkowski** zostaje wybrany radnym miasta Szczecina II kadencji.

W maju 1995 roku jako pierwszy w historii stoczniovec z **GRYFII**, **Maciej Manicki** zostaje mianowany wiceministrem pracy i polityki społecznej.

We wrześniu 1996 roku w wyniku przeprowadzonych wyborów przewodniczącym NSZZ SOLIDARNOŚĆ został **Stefan Kowalik**. Pełnił on tę funkcję dwie kadencje. Jego następcą na tym stanowisku od marca 2002 roku został **Zdzisław Szczerbiński**. Obecnie związek skupia w swoich szeregach ponad 80 stoczniovców.

Od początku transformacji ustrojowej w Polsce stocznia intensywnie realizowała proces restrukturyzacji. W 1995 roku zostało wszczęte bankowe postępowanie ugodowe.

W wyniku ugody z Pomorskim Bankiem Kredytowym SA, Skarbem Państwa oraz 390 firmami kooperującymi z **GRYFIĄ** zredukowano zadłużenie i przywrócono płynność finansową stoczni. Wskutek tego dyrektor **Szczecińskiej Stoczni Remontowej GRYFIA Marian Litwiniak** zobowiązał się do przekształcenia stoczni w Jednoosobową Spółkę Skarbu Państwa.

Dostosować stocznnię do rynku – takie *credo* wygłosił prezes zarządu **Paweł Sikorski**. Z dniem 1 kwietnia 1996 roku **Szczecińska Stocznia Remontowa GRYFIA**

– **Przedsiębiorstwo Państwowe** została przekształcona w **Szczecińską Stocznnię Remontową GRYFIA Spółka Akcyjna**. Nastąpiły przekształcenia własnościowe w firmie, wyodrębniły się ośrodki czasowe, utworzono spółkę-córkę **GRYFIA SERVICE**, nieodpłatnie przekazano spółdzielni mieszkaniowej budynki mieszkalne należące do stoczni, obniżono zatrudnienie, wprowadzono System Zarządzania Jakością. Ostatnia rata zadłużenia została spłacona w 1998 roku.

We wrześniu 1997 roku stoczniovec, wiceminister pracy i polityki społecznej **Maciej Manicki** zostaje wybrany na posła RP IV kadencji.

W 1998 roku zostaje stworzony i przyjęty do realizacji *Plan rozwoju strategicznego Szczecińskiej Stoczni Remontowej GRYFIA SA na lata 1999–2005*. Po raz pierwszy zostaje sformułowana misja stoczni:

Do roku 2005 stocznia osiągnie pozycję światowej klasy konkurenta w gałęzi komercyjnych remontów i budowy statków oraz osiągnie pełne wykorzystanie posiadanych środków. By to ułatwić, do roku 2001 stocznia podejmie reformy, by zapewnić trwałą ciągłość realizacyjną i akceptowalny poziom zysku w firmie, gdzie reformy będą podejmowane w taki sposób, aby uczynić firmę atrakcyjną dla inwestorów.

Zarząd ma służyć załodze – stwierdził nowo mianowany (21 czerwca 1998 roku) prezes stoczni **Janusz Jagielski**. Jednocześnie z uznaniem wyraził się o zasługach swoich poprzedników. Prezes jako punkt honoru postawił sobie zadanie doprowadzenia do konsolidacji

trzech stoczn: **GRYFII**, upadającej już wówczas **PARNICY** oraz **MORSKIEJ** ze Świnoujścia.

Stocznowiec, przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej **Bolesław Gronkowski** po raz drugi zasiadł w Radzie Miasta Szczecina III kadencji (rok 1998).

Pod koniec 2000 roku funkcję p.o. prezesa zarządu przyjął **Maria Januszewicz** (ówczesny dyrektor finansowy), a rok później stery stoczni przejmuje **Zbigniew Karkota** (w latach 1989–2000 wiceprezes zarządu ASS). W 2002 roku prezesem zarządu **SSR GRYFIA SA** mianowany został **Kazimierz Wypychowski** (w latach 1996–1998 członek zarządu **SSR GRYFIA SA**), a od maja za zarządzanie stoczną odpowiada **Bogusław Marzec** (w latach 1997–2000 prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej w Świnoujściu).

20 kwietnia 2002 roku **Bolesław Gronkowski** został wybrany na wiceprzewodniczącego Rady Krajowej Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej – największego związku zawodowego tej branży w Polsce. Natomiast 24 maja 2002 roku na V Kongresie OPZZ stocznowiec, **Maciej Manicki** został wybrany przewodniczącym Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych – największej organizacji związkowej w Polsce. Wybór ten wpisał się w obchody 50-lecia **SSR GRYFIA SA**.

Jubileuszowy 600 numer gazety zakładowej **GRYFIA** stał się cennym akcentem końącego się 50-lecia działalności stoczni.

GUDMUNDUR OLAFUR – odpływa po przebudowie do Islandii (1996 rok)



Prom GREIFSWALD po przebudowie (1994 rok)



Ostatnie Pięciolecie

2002

2007



rok 2003

Pierwsze miesiące roku nie zawsze są obfite w zlecenia, tym razem było inaczej. Styczeń w roku 2003 zaczął się dla **GRYFII** dobrze. Pod koniec pierwszego miesiąca przy nabrzeżach i w dokach było dwanaście statków. Po półtorarocznej przerwie gościliśmy statek z rodziny jeziorowców. Na dwudziestodniowy remont przypłynął **LAKE ONTARIO**. Remont jednostki przedłużył się z powodu pęknięcia wału śrubowego. Duży zakres prac zlecono na polskiej jednostce **UNIWERSYTET ŚLĄSKI** i statku **KAHLEBERG** armatora niemieckiego. Styczeń zamknął się piętnastoma zdanymi jednostkami. W lutym wyremontowaliśmy dziewiętnaście jednostek, w tym **STELLA VIKING**. Była to przebudowa trwająca od listopada 2002 roku i najważniejsza pozycja pod względem wartości sprzedaży. Najpoważniejszym i chyba najciekawszym remontem była praca na amerykańskim zbiornikowcu **MARTHA A**, który był podstawiony do stoczni w połowie marca. Wymieniliśmy na tej jednostce ponad 17 t stali w rzadkiej konfiguracji: stal platerowana plus stal nierdzewna plus stal. Była to pierwsza wymiana na taką skalę przy użyciu tej technologii w naszej stoczni. Marzec zakończył się zdaniem 16 jednostek. W kwietniu wyremontowaliśmy dwadzieścia siedem jednostek, w maju po remoncie stocznię opuściło dwadzieścia statków. Czerwiec zakończył się remontem dwudziestu jeden jednostek. Na rosyjskim trawlerze **Kpt.**

DELMAS i największa remontowana rampa w stoczni (2003 rok)



GORBACHEV trwała przebudowa. Z armatorem były prowadzone rozmowy na temat remontu w **GRYFII** innych jednostek do połowy tuńczyka, które zaowocowały następnymi zleceniami. Zarząd stoczni przymierzał się do zakupu doku wielkości doku nr 1. Przeprowadzono inspekcje na dwóch obiektach znajdujących się na Malcie i w Szwecji. Ostatecznie jednak do zakupu nie doszło. Dwudziestego pierwszego maja odbyło się wyjątkowe dokowanie statku, którego ciężar przekraczał dopuszczalną nośność doku nr 1. Na okoliczność dokowania jednostki **KENT MARINER** została opracowana specjalna instrukcja, a zgodę na to nietypowe dokowanie wydał PRS i Urząd Morski. Konieczność ustawienia statku rufą do pirsu dokowego skomplikowała prace przy śrubie i sterze. Ze względu na ciężar elementów i znaczną odległość od wody, prace dźwigowe polegające na demontażu i montażu steru i wału śrubowego prowadzone były pod kierunkiem pracowników W-1. Dźwig pływający DP-3, popularnie zwany przez stoczników „Guciem”, był przy tych pracach nieodzowny.

Rok 2003 był rokiem podjęcia decyzji o wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Frekwencja w referendum unijnym wyniosła 58,85%. 77,45% głosujących opowiedziało się za przystąpieniem naszego kraju do UE, 22,55% oddało głos na „nie”. Pierwszego maja 2004 roku Polska miała wejść do Unii Europejskiej. Członkostwo w UE wiązało się z zaostrzeniem przepisów m.in. dotyczących ochrony środowiska. Z piaskowania przestawiliśmy się na czyszczenie żużlem pomiedziowym. Wymóg zastąpienia piasku przez żużel został wymuszony przez inspektorów farb ze względu na pozostałości margla (glinki) po piaskowaniu. Urządzenia do piaskowania różnymi ścierniwami niczym się nie różnią, wobec tego przestawienie się na nowe ścierniwo nie sprawiło nam kłopotu.

Sprawy celne, podatkowe zaczęły podlegać prawom unijnym. Skrócił się czas dostaw urządzeń kupowanych w Europie Zachodniej. Normy europejskie były sukcesywnie wprowadzane przez Polski Komitet Normalizacyjny i stosowane zgodnie z wymaganiami. W maju 2003 roku systemy jakości wg zmienionych norm były w trakcie opracowania. Czekaliśmy na ich wdrożenie i zgłoszenie do ponownej certyfikacji. Dotyczyło to norm: ISO 9001:2000 i normy EN ISO/IEC 17025:2000 dotyczącej systemu jakości w laboratoriach badawczych, które zastąpiły normę PN-EN 45001.

26 lipca na swoim pierwszym posiedzeniu IV kadencji zebrała się Rada Nadzorcza **SSR GRYFIA SA**. W głosowaniu tajnym dokonała wyborów. W ich wyniku przewodniczącym został Paweł Sikorski, wiceprzewodniczącym Henryk Stasiak, sekretarzem Jarosław Bogacki, członkami: Marek Klimkiewicz, Józef Wojciech Planeta.



*LAKE ONTARIO – najdłuższy statek zadokowany w stoczni (2003 rok);
wyżej: Krzysztof Wnuk i Sławomir Radomski zdali PELICANA... (2003 rok)*

*na tytulowej stronie rozdziału: u góry – KROSSFJORD odpływa ze stoczni (2004 rok)
u dołu – okręt podwodny podczas przeholunku (2007 rok)*

W lipcu oddaliśmy armatorom po remoncie 21 jednostek. W tym czasie byliśmy w trakcie budowy dwóch konstrukcji stalowych. Konstrukcje te stanowiły zadaszenie pokładów głównych dwóch jednostek przeznaczonych do przewozu samochodów. **FEEDERSCANDIC** i **FEEDERBALTIC** przyplłynęły do stoczni piątego i dwunastego sierpnia i od tego czasu zaczęło się montowanie zadaszenia.

Na ww. samochodowcach na całej długości pokładu głównego zadaszenie stanowiło ochronę dla przewożonych pojazdów przed wpływem czynników atmosferycznych oraz słonej wody. Projekt powstał w Biurze Projektowo-Technologicznym stoczni przy zastosowaniu metody obliczeniowej elementów skończonych (symulacja komputerowa sił działających na konstrukcję w warunkach morskich). Stalowa konstrukcja musiała być bardzo wytrzymała, a jednocześnie bardzo lekka. Ciężar zadaszenia nie przekraczał 51 t. Całość prac montażowych wykonana była w rekordowo krótkim czasie 13 dni. W tym przedsięwzięciu najwięcej pracy włożyli pracownicy z wydziałów: Kadłubowego, Ślusarskiego, Konserwacji i Elektrycznego. Konstrukcja przeszła celująco testy sprawdzające wytrzymałość podczas sztormu przy sile wiatru 9 stopni Beauforta. Kolejna bliźniacza jednostka **FEEDERMATE** należąca do niemieckiego armatora E.H. Harms została zadokowana w doku nr 3 i poddana standardowemu remontowi międzyklasowemu. Remont dotyczył m. in. linii wału napędowego, układu sterowego. **FEEDERMATE**, **FEEDERBALTIC** i **FEEDERSCANDIC** to jednostki typu ro-ro, o długości 99,90 m i zanurzeniu 5,40 m. Każda z jednostek może przewozić do 850 samochodów.

W sierpniu również wyremontowaliśmy 21 jednostek. Dwudziestego szóstego sierpnia na dok nr 1 wszedł statek armatora angielskiego **DURRINGTON**, na którym wymieniliśmy około 150 t stali. Załoga stoczni była poruszona wiadomościami o planowanym remoncie jednostki armatora izraelskiego (po raz pierwszy goszczącego w **GRYFII**) **PELICAN I**. Szykował się duży remont, kontenerowiec był po kolizji, z dużą dziurą na lewej burcie. Pod koniec września w asyście siedmiu holowników jednostka zcumowała przy nabrzeżu stoczni. W trakcie kolizji zostało uszkodzone poszycie burtowe w rejonie siłowni oraz zbiorniki z paliwem ciężkim. Cała maszynownia, pomieszczenia w rufowej części jednostki, ładownia nr 5 zostały zalane mazutem i wodą. Doszczętnie został zniszczony pokład łodziowy oraz poszycie nadbudówki wraz z kabinami. Przed przystąpieniem do remontu należało oczyścić maszynownię z mazutu tak, aby można było demontować urządzenia siłowni. Po wstępnym oczyszczeniu jednostki stoczniovcóm ukazał się ogrom pracy do wykonania w bardzo napiętym terminie. Do prac demontażowych przystąpiły wszystkie wydziały funkcjonujące w **GRYFII** oraz kooperanci. Do naprawy silnika głównego i silników pomocniczych zaangażowano firmę Cegielski Serwis. W dziewiątym miesiącu zda-

liśmy 26 jednostek. W październiku 16, a miesiąc później 15. Grudzień zakończyliśmy zdaniem 11 jednostek.

We wrześniu stocznia **GRYFIA** wygrała przetarg na naprawę zabytkowego, żeliwnego krzyża z Cmentarza Centralnego. Brygada **METALOCK** z wydziału W-1 w składzie: Kazimierz Hryniewicz, Andrzej Garski, Sebastian Kurzawa pod nadzorem Andrzeja Krajewskiego zastępcy kierownika wydziału, dokonała naprawy. Miejsca pęknięć na krzyżu i cokole zszyto zszywkami Metalock, stukrotnie mocniejszymi od żeliwa. W naprawie uczestniczyli również pracownicy: W-3, W-6 oraz Wydziału Głównego Mechanika. Warto wspomnieć, że naprawa krzyża była zauważona przez media i przyczyniła się do reklamy naszej firmy. 29 października o godz. 11 w obecności m.in. konserwatora zabytków pana Macieja Słomińskiego i odwiedzających nekropolię, krzyż został zamontowany, a pracujący stoczniovcy zostali nagrodzeni oklaskami.

Pracownicy Stoczni stawiają naprawiony krzyż na Cmentarzu Centralnym w Szczecinie (2003 rok)



Dwudziestego trzeciego października zostały ustalone szczegóły techniczne kontraktu na budowę trawlera dla norweskiego armatora Kunta W. Hamre. Trawler typu purse seiner przeznaczony został do połowu ryb ławicowych za pomocą niewodu (ciągniona sieć włokowa) i okrężnicy. Wymiary jednostki: długość 61,92 m, szerokość 13,20 m, zanurzenie do pierwszego pokładu 5,50 m, drugiego 8 m. Dwupokładowy trawler został wybudowany w **GRYFII** łącznie z pokładem łodziowym, dziobowym i mostkiem. Kadłub jednostki został wykonany ze stali, nadbudówka z aluminium. Jednostka miała osiem ładowni z RSW (systemem utrzymywania żywych ryb w ładowniach). Silnik główny oraz pomocniczy zostały umieszczone na rufie. Trawler osiągał prędkość 16 węzłów. **GRYFIA** wygrała ten przetarg konkurując z elitą międzynarodowych stoczní. Drugim kontraktem zawartym pod koniec roku była budowa promu pasażerskiego dla portu w Kristiansundzie w Norwegii. Wymiary tej jednostki nie były duże: długość całkowita 15,05 m, szerokość 5,50 m, zanurzenie do pokładu głównego 2,95 m. Prom osiągał minimalną prędkość 10 węzłów i był przeznaczony do przewozu 70 osób. Prom został przystosowany do jednoosobowej obsługi. Został wyposażony w pędnik o sile uciągu minimum 300 kg z hydraulicznym przeniesieniem napędu od silnika głównego.

W listopadzie odbyły się pomyślne audyty naszego Systemu Zarządzania Jakością pod kątem wymagań zmienionej normy ISO 9001 i AQAP 110, przeprowadzone przez audytorów instytucji certyfikujących: GERMANISCHER LLOYD CERTIFICATION, POLSKI REJESTR STATKÓW BIURO CERTYFIKACJI – ZAKŁAD SYSTEMÓW JAKOŚCI I ZARZĄDZANIA (dla AQAP 110). Audytorzy przekazali rekomendacje do swoich biur certyfikacji i po akceptacji ze strony tych instytucji, przyznano ponownie certyfikaty dla naszego Systemu. W nowy rok wchodziliśmy z budową trawlera i promu pasażerskiego dla Norwegów i sporym remontem na kontenerowcu **PELICAN I**, który w 2004 roku zmienił nazwę na **KESTREL I**.

FEEDERSCANDIC po przebudowie (2003 rok)



Remont **PELICANA I** miał potrwać do końca grudnia ub. r. Ze względu na rozszerzony zakres prac terminu, niestety, nie udało się dotrzymać. Według słów prezesa Bogusława Marca – nasza oferta była na poziomie rynkowym tzn. kilka stoczní podawało podobny termin i kwotę za remont. Gdyby to one zdobyły kontrakt, okazałoby się, że przeliczyłyby się tak jak **GRYFIA**. Mieliśmy do wyboru, albo brać tę jednostkę na warunkach, jakie nam wyznaczył rynek, albo zrezygnować z tego zlecenia. Oprócz arcytrudnej pracy przy **KESTRELU I**, stoczníowcy ciężko pracowali na jednostkach **ROKIA DELMAS** i **HEINASTE**.

W styczniu zamknęliśmy zlecenia na 15 remontowanych jednostkach, w lutym na 19. Marzec zamknął się liczbą 16. Od dziewiętnastego stycznia trwał remont szwedzkiego statku **PIONEER**, na którym był do wykonania duży zakres prac. Na barce służącej do transportu drewna wymieniono ponad 80 t stali i wykonano prace konserwacyjno-malarskie.

Następnym remontowanym w naszej stoczní statkiem francuskiego armatora była jednostka **ROSA DELMAS**. Był to jeden z największych remontów w owym czasie. Na pontonie nr 2 trwał montaż kadłuba trawlera oznaczonego symbolem **PN-04** dla norweskiego armatora. Blachy na tę jednostkę profilowane były we współpracy ze Stoczníą Szczecińską Nową i Stoczníą Gdańską.

Kadłub trawlera został zwodowany 14 kwietnia. Po tej dacie rozpoczął się kolejny etap wyposażania jednostki w nowoczesne, nafaszerowane elektroniką urządzenia pochodzące z rynku norweskiego (cała nawigacja, echosondy, windy hydrauliczne). Pierwszego czerwca została zamontowana nadbudówka na jednostce. Dużo elementów wyposażenia zostało wyprodukowanych i dostarczonych przez krajowe firmy.

Od początku kwietnia do końca maja oddaliśmy armatorom 45 jednostek. Na **ROSA DELMAS**, pięćdziesiąt procent remontu stanowiły prace kadłubowo-ślusarskie, jedną czwartą konserwacyjno-malarskie. Na statku **AASLAND** norweskiego armatora przeważały prace kadłubowo-ślusarskie i stanowiły około 75%. Szesnastego kwietnia przyplłynął do stoczní **TELNES** z Norwegii. Był to kolejny statek przeznaczony do transportu kruszywa (bardzo podobny do remontowanego w sierpniu roku 2003 statku **TRIMNES**). Dużo pracy mieli kadłubowcy i ślusarze. Poważne remonty były prowadzone na dwóch jednostkach: **SPRING BOB** i **SPRING DELI** armatora holenderskiego. W czerwcu zdano po remontach 25 statków.

Z dniem 31 maja 2004 r. prezesem zarządu SSR **GRYFIA SA** został wybrany Edward Stachoń. Nowy prezes został powołany przez Radę Nadzorczą na IV kadencję zarządu po wygaśnięciu mandatu zarządu III kadencji. Edward Stachoń w chwili objęcia stanowiska miał 46 lat. Prezes **GRYFII** ukończył na Politechnice Szczecińskiej Wydział Budowy Maszyn i Okrętów, następnie studia podyplomowe i doktoranckie z zakresu zarządzania przedsiębiorstwem i ekonomii na Uniwersytecie Szczecińskim. Napisał pracę doktorską zatytułowaną: „Analiza efektywności gospodarowania w przedsiębiorstwie przemysłowym”. W trakcie dotychczasowej kariery zawodowej zajmował stanowiska prezesa zarządu w firmach: Marlex SA (1999-2004), Waryński-Famabud Sp. z o.o. (1998-1999), ZCh „POLICE“ SA (1994-1998), ZPO ODRA SA (1993-1994), był dyrektorem technicznym w Zakładach Włókien Chemicznych Chemitex Wiskord SA. Rada Nadzorcza podjęła uchwałę rozpoczynającą wybór kandydata na członka zarządu. Do konkursu zgłosiło się 11 kandydatów. Po podsumowaniu ocen, dnia 26 czerwca, Rada podjęła uchwałę o wyłonieniu najlepszego kandydata, którym okazał się Waldemar Gill.

W lipcu wyremontowaliśmy 24 jednostki, natomiast w sierpniu stocznię opuściło 18 statków. We wrześniu zdaliśmy 19 jednostek. Przyplłynął francuski statek **ROXANE DELMAS** z dużym zakresem prac kadłubowych, konserwacyjnych, maszynowych i ślusarskich. Pod koniec września przyplłynął **DONNINGTON**, na którym również był bardzo duży zakres prac. Ostatnio ten statek odwiedził naszą stocznię latem 2002 roku. Na przedłużenie i przebudowę przyplłynął duński trawler **KRUNBORG**. Jednostka została przedłużona o 7,8 m. W połowie września nastąpiło włączenie napięcia i rozpoczęcie prób na budowanym dla Norwegów trawlerze **PN-04**. Armator zażyczył sobie metalizowanie jednostki cynkiem. **KROSSFJORD** (bo taką nazwę otrzymał) został uroczyście przekazany właścicielowi 18 listopada.

Związek zawodowy NSZZ **SOLIDARNOŚĆ '80** znajdował się w roku wyborczym. Nowym wyborom wg kalendarza wyborczego ustalonego przez Komisję Krajową podlegały wszystkie struktury związkowe. W SSR **GRYFIA SA** odbyły się wybory w komórkach organizacyjnych (wydziałowych organizacji) natomiast 1 października odbyło się zebranie sprawozdawczo-wyborcze, na którym zostały wybrane nowe władze Zakładowej Komisji Związkowej. Przewodniczącym został (zasłużony i wieloletni działacz związku) Ryszard Borkowski. Wiceprzewodniczącym został Jerzy Gerth. Wybrano jednocześnie cały Zarząd Zakładowej Organizacji Związkowej (33 osoby) oraz 11-osobowe prezydium. Spośród zebranych wyłoniono 26 delegatów, którzy 23 października reprezentowali naszą zakładową struk-

turę na Sprawozdawczo-Wyborczym Walnym Zgromadzeniu Delegatów Regionu Zachodniopomorskiego. Jedynym zgłoszonym kandydatem, a jednocześnie zwycięzcą okazał się dotychczasowy przewodniczący Regionu Zachodniopomorskiego NSZZ **SOLIDARNOŚĆ '80** Bogusław Filarowicz.

We wrześniu zdaliśmy armatorom 14 statków. Październik zamknęliśmy 17 jednostkami. Wśród nich najważniejsza była przebudowa i przedłużenie trawlera armatora duńskiego (właściwie z Wysp Owczych) **KRUNBORG**. W listopadzie zdaliśmy 13 jednostek, w grudniu 20 statków. Wśród nich była budowa niewielkiego statku pasażerskiego **ANGVIK**. Duży zakres prac, głównie kadłubowych był na jednostce armatora kanadyjskiego **CRUSADER**. Zaawansowane również były prace przy konstrukcji zadaszeń na **FEEDERMATE** i **FEEDERPILOT**. Rozpoczęliśmy budowę wstawki na następny trawler z Wysp Owczych **JUPITER**. Tym razem jednostka po remoncie była dłuższa o 10,2 m. Zakończenie tego remontu zaplanowano jednak już na marzec 2005 roku.

KRUNBORG podczas przebudowy (2004 rok)



rok 2005

W styczniu oddaliśmy po remontach 14 jednostek. W połowie pierwszego miesiąca roku zamontowane były zadaszenia na samochodowcach **FE-EDERMATE** i **FEEDERPILOT**. Stocznicy nazwali te konstrukcje „dachami Paryża”. Samochodowce zawijają do portów w Szwecji, Holandii, Niemczech i w Wielkiej Brytanii. Przewożone samochody to auta wyprodukowane przez koncerny Toyota i Volkswagen. Luty zamknęliśmy oddając armatorom 10 wyremontowanych jednostek. Trwała przebudowa drobnicowca **IDA RAMBOW**, kończyliśmy duży remont na norweskiej jednostce **SHARPNES**. W marcu zaczął się remont jednostki **TERN** dla armatora cypryjskiego. Na tankowcu były do wykonania prace rurarskie, maszynowe, konserwacyjne i elektryczne. Marzec zamknął się zdaniem 15 jednostek. Największym sukcesem były jednak podpisane już w lutym kontrakty na budowę pięciu patrolowców dla służby ochrony Królestwa Norwegii. Kontrakty zawierały zapis o możliwości zwiększenia zamówienia o pięć kolejnych jednostek. Bez wątpienia pięć patrolowców budowanych przez **GRYFIĘ** okazało się największym kontraktem w historii stoczni. Statki będą przeznaczone

do realizowania ogólnych zadań patrolowych wzdłuż całego wybrzeża Norwegii, w strefie 24 mil morskich od linii brzegowej oraz zadań związanych z ratownictwem morskim i ochroną środowiska. Jednostki będą miały pokład roboczy na rufie i będą wyposażone w łodzie ratunkowe. Napęd główny zapewni im system spalinowo-elektryczny w którym dwa silniki elektryczne napędzają dwa pędniki azymutalne na rufie. Pędniki pracować będą również jako stery poprzez zmianę kąta naporu śrub. Napęd przenoszony będzie od silnika elektrycznego pracującego bez dynamicznych oddziaływań na kadłub. Na dziobie jednostki będą posiadać ster strumieniowy. Minimalny wymagany uciąg na palu: 20 t. Jednostki będą spełniać restrykcyjne norweskie przepisy ochrony środowiska. Główne dane: długość całkowita 47,20 m, prędkość 16 węzłów, zbiorniki paliwowe 107 m³, zbiorniki wody słodkiej 95 m³, pomieszczenia mieszkalne dla 20 osób. Na budowę jednego kadłuba potrzeba 300 t stali, na nadbudówkę 20 t aluminium. Niewielkich rozmiarów prom dla armatora norweskiego oznaczony symbolem PN-05 czyli **ANGVIK** został oddany w terminie. Jednostkę zbudowano zgodnie z dokumentacją Norwegów. „Pływający autobus”, bo tak też był nazywany, przeznaczony został do przewozu 70 osób. Długość całkowita jednostki uległa zmianie i ostatecznie wynosiła 15,40 m, szerokość – 5,50 m.



22 marca obchodzony jest na świecie Światowy Dzień Wody. Wodą otoczona jest nasza wyspa. A jak sobie radzimy z uzyskaniem wody pitnej? W budynku Wydziału Głównego Energetyka znajduje się ozonownia i to właśnie tam odbywa się proces uzdatniania wody pitnej wydobywanej z głębokości 40 m.

Z Hydroforni na WGO, gdzie woda jest już wstępnie uzdatniona, przesyła się ją rurociągami do stacji ozonowania. Tam w kolumnach kontaktowych miesza się wodę z ozonem i przepuszcza przez dwustopniowe filtry żwirowe dla wytrącenia resztek żelaza i manganu. Po uzdatnieniu na filtrach, woda jest ponownie ozonowana dla zabicia ewentualnie pojawiających się bakterii i następnie tłoczona pompą do wszystkich budynków na terenie WGO jako woda zdatna do picia – ozonowana. Praca ozonowni jest sterowana automatycznie, a maksymalne ciśnienie wynosi 0,4 MPa. Woda głębinowa jest wodą twardą, ale twardość ta nie przekracza dopuszczalnej normy. Woda twarda jest wodą zdrową dla organizmu. Dostarcza sporo makro- i mikroelementów, takich jak wapń, magnez, lit, cynk i kobalt. Stoczniova woda jest co miesiąc badana przez: Sanepid, Laboratorium Zakładowe i Laboratorium Wodociągów. Wyniki tych badań potwierdzają dobrą jakość wody ozonowanej.



W kwietniu wyremontowaliśmy 17 jednostek. Największy zakres prac wykonano na statku **IDA RAMBOW** armatora szwedzkiego, gdzie dominowały prace kadłubowo-ślusarskie. W maju zdaliśmy 21 jednostek. Duży remont czekał nas na angielskim gazowcu **LPG TRAQUAIR**. Były to przede wszystkim prace kadłubowe. W sumie przepracowano na tej jednostce 12 tysięcy godzin.

W czerwcu przyплыły dwie jednostki armatora angielskiego: **DURRINGTON** i **STORRINGTON** z dużym zakresem prac konserwacyjnych, kadłubowych i maszynowych. Czerwiec zakończył się 17 zdanymi jednostkami. Po 112 dniach remontu odpłynął rosyjski trawler **STRELEC**, który po remoncie zmienił nazwę na **KRAWCZENKO**. Na tej jednostce pracochłonność wydziałów i i kooperantów wyniosła 18 tysięcy godzin, w większości przeznaczonych na prace kadłubowe, ślusarskie i konserwacyjne.

27 czerwca rozpoczęło się, długo oczekiwane, pierwsze cięcie blach na pierwszy patrolowiec. Wycinane w sekcji prefabrykacji Wydziału Kadłubowego elementy posłużyły do budowy sekcji okrętowych, które zostały złożone w trzy bloki. Trzystonowy kadłub uzupełniła, w marcu 2006 roku, ponad 28-tonowa aluminiowa nadbudówka.

W lipcu oddaliśmy armatorom 18 statków. Sierpień zakończył się zdaniem 21 jednostek. Największy zakres prac wykonano na polskim statku **RUBIN**, z przewagą prac kadłubowo-ślusarskich. We wrześniu i październiku wyremontowaliśmy po dwadzieścia jednostek. Najbardziej pracochłonne były remonty na statkach: **DALLINGTON** i **GENERAL GROT-ROWECKI**. W listopadzie zdanio 12 jednostek. Najpoważniejszy remont przeprowadzono na statku **RODŁO**. W grudniu czekała nas przebudowa na norweskim statku sejsmicznym **SCAN RESOLUTION**. Na brak pracy w zimowych miesiącach nie mogliśmy narzekać.

Rok 2005 był rokiem XXV-lecia **SOLIDARNOŚCI**. Z tej okazji stocznia **ZKZ NSZZ SOLIDARNOŚĆ '80** gościła w **GRYFII** ponad sto osób z całej Polski. Wręczano srebrne i brązowe odznaki Zasłużonego Działacza Związku Zawodowego **SOLIDARNOŚĆ '80**.

Z okazji ćwierćwiecza w naszym kraju odbyły się uroczyste koncerty, festyny i rocznicowe uroczystości. Do najciekawszego koncertu doszło w 26 sierpnia na terenie Stoczni Gdańskiej. Odbył się tam widowiskowy koncert wirtuoza muzyki elektronicznej Jeana Michela Jarre'a zatytułowany „Przestrzeń Wolności”. Dwudziestego dziewiątego sierpnia pod stocznym pomnikiem „O Godność Człowieka” zostały złożone kwiaty i wieńce m.in. przez prezydenta miasta Mariana Jurczyka.

W 2005 roku przypadało również 50 lat istnienia Yacht Clubu **GRYFIA** i półwiecze gazety zakładowej „Gryfia”. Sekcji żeglarskiej założonej w 1955 roku honorowo szefował dyrektor stoczni Wilhelm Pustelnik. Członkowie wybudowali 17 małych jachtów oraz wyremontowali przedwojenny morski jacht **Apis**, na którym wypłynęli w swój pierwszy rejs. Piętnaście lat później rozpoczęto budowę czterech jachtów typu **Gryfia 24**, którym nadano nazwy: **Ziemowit**, **Domasław**, **Warcisław**, **Racibór**. Jachty te z powodzeniem pływają do dnia dzisiejszego. Komandorami byli: **Tadeusz Czachoń**, **Andrzej Sparczyński**, **Stanisław Oziemek**. W 1980 roku na bazie sekcji żeglarskiej powstał Yacht Club **GRYFIA**, którego komandorem został **Ludwik Chlewicki**. W tym roku powstał pełnomorski jacht **Bogusław X**. Obecnie komandorem Yacht Clubu jest **Stefan Świtła**.

U góry – ANGVIK przed opuszczeniem stoczni (2005 rok)

Poniżej – konferencja prasowa po podpisaniu kontraktu na wybudowanie 5 patrolowców (2005 rok)





Samochodowce podczas przebudowy pokładów (2005 rok)

„Gryfia” – gazeta zakładowa jest najstarszą gazetą w województwie zachodniopomorskim założoną z inicjatywy społecznej. Pierwszy numer wyszedł trzeciego listopada 1955 roku i nosił tytuł „Głos Remontowca”. Pismo redagowali w kolejności: Mieczysław Kowalski, Stanisław Gruk, Janusz Waśkiewicz, Czesław Socha i Jarosław Marcin Chudzik. Gazeta początkowo była dwutygodnikiem, potem miesięcznikiem, w chwili obecnej jest kwartalnikiem. Pierwsze numery opracowywało aż trzynaście osób. Zawsze redaktorami naczelnymi gazety byli pracownicy stoczni.

W październiku były zbudowane sekcje pierwszego patrolowca. Sekcje oprócz naszej stoczni, na zlecenie **GRYFII**, również budowały: Gryfia-Service, Portowe Centralne Warsztaty Mechaniczne (PCWM), Poltrampservice w Świnoujściu (alumi-niowa nadbudówka). Problemem w dalszym ciągu była dokumentacja. Szesnastego grudnia nastąpił transport dwóch bloków jednostki (dziobowej i ru-fowej), które zostały złożone w doku nr 2. Wodo-wanie kadłuba patrolowca nastąpiło w pierwszych dniach stycznia 2006 roku.



*Rozpoczęcie cięcia blach
na pierwszy patrolowiec (2005 rok)*

rok 2006

Przychody ze sprzedaży SSR **GRYFIA SA** w 2005 roku wyniosły 145 mln. Był to wynik wyższy niż zakładany, a w zakresie remontów przewyższał osiągnięty w 2004 roku. Ogółem wyremontowano 205 jednostek, podobnie jak w 2004 roku, kiedy rok został zamknięty liczbą 207 statków. Na tym tle bardzo korzystnie przedstawiała się sytuacja finansowa. W 2005 roku stocznia odnotowała kilkumilionowy zysk netto i był to najlepszy wynik finansowy wśród polskich stoczní remontowych, których wielkościowym udziałowcem jest Skarb Państwa. Wielkość zatrudnienia pod koniec ub. roku wynosiła 1205 osób. Każdego miesiąca **GRYFIA** dawała pracę 400 osobom z kooperacji. W 2005 roku w porównaniu do roku 2001 przeciętne wynagrodzenie wzrosło o 560 zł, tj. o 22%. Wzrost średniego wynagrodzenia wystąpił we wszystkich grupach zatrudnienia. Największą sprzedaż (około 30% obrotu, 98 wyremontowanych jednostek), stocznia uzyskiwała tradycyjnie dzięki bardzo dobrej współpracy z armatorami niemieckimi. Od wielu lat w czołówce naszych kontrahentów są również armatorzy z Norwegii, Wielkiej Brytanii i Cypru. Stałymi klientami, ale o mniejszym udziale w przychodach, są armatorzy z Holandii, Islandii, Szwecji, Grecji i Rosji. Udział remontów wykonywanych dla armatorów krajowych jest niewielki. Nie bez znaczenia było podpisanie przez stoczní kontraktów na budowę pięciu patrolowców z opcją budowy jeszcze pięciu jednostek. **GRYFIA** wygrała w bardzo trudnym przetargu z kilkunastoma stoczniami europejskimi. Na ostatnim etapie **GRYFIA** została wybrana spośród czterech, w tym dwóch norweskich i jednej hiszpańskiej. Podpisanie tak poważnych, długoterminowych kontraktów wpłynęło na wzrost zainteresowania naszą stoczníą na rynku europejskim. Marketing odnotował istotny wzrost zapytań ofertowych, głównie dotyczących budowy małych jednostek przeznaczonych do zadań specjalnych. Świadczyło to m.in. o istnieniu interesującej niszy rynkowej – z punktu widzenia stoczní – i potwierdziło słuszność przyjętego kierunku działań. Celem tych działań jest stworzenie warunków do podtrzymania ciągłości produkcyjnej oraz, co jest bardzo ważne dla rozwoju stoczní, zdecydowanie pełniejsze wykorzystanie potencjału produkcyjnego i istotne obniżenie kosztów produkcji. W dalszej perspektywie stocznia planuje wejście na nowe, nie obsługiwane dotychczas, rynki azjatyckie i pozyskanie tam klientów. Dobre wyniki finansowe były konsekwencją zmian, które zachodziły w zarządzaniu stoczníą. W wyniku stałego wdrażania wytycznych rozwojowych **GRYFII** zrealizowano przedsięwzięcia mające na celu wyprzedzić zbędnych składników majątkowych, zrationalizowano zatrudnienie poprzez przesunięcia pracowników między działami, zreorganizowano pion marketingu oraz techniczny. Wdrożono nowy sys-

tem normowania pracy i motywacyjny system wynagradzania pracowników. Realizowana jest kompleksowa informatyzacja stoczní systemem zintegrowany Axapta, obejmujący wszystkie obszary działalności stoczní.

Zarząd jest autorem strategii rozwojowej do roku 2010. Jednym z najważniejszych celów jest prywatyzacja firmy. W 2005 roku została powołana Grupa Inicjatywna mająca na celu wspomaganie prywatyzacji przedsiębiorstwa. Opracowana przez zarząd koncepcja prywatyzacji, zakłada prywatyzację głównie z udziałem pracowników jako przyszłych inwestorów i akcjonariuszy. Według słów prezesa, Edwarda Stachonia: *Planuje się położenie nacisku na utrzymanie i utrwalenie pozycji GRYFII na obecnie zajmowanych rynkach w zakresie remontów, przebudów i budowy nowych statków.*

Pierwsze miesiące roku zajęła poważna przebudowa na **SCAN RESOLUTION**, **TRONES** i **VERTIGO**. Na jednostce **TRONES** (armatora norweskiego) przeznaczyły prace kadłubowe i konserwacyjne.

Na statku **VERTIGO** (armatora greckiego) prace kadłubowe, elektryczne, maszynowe. Duży zakres prac kadłubowych wykonano na **EIDE BARGE 37**. Styczeń zakończyliśmy 13 zdanymi statkami. W lutym było jeszcze lepiej – 18. W marcu – 10. W pierwszej dekadzie kwietnia przypłynął niemiecki statek **NDS PRODIGY**, również z pracami kadłubowymi. Trwała budowa wstawki na trawler **GARDAR**. Pracy było coraz więcej, a ręk do jej wykonania coraz mniej, w związku z tym kierownictwo stoczní znalazło brakujących spawaczy i monterów kadłubowych w Płocku i na Ukrainie.

GAS TINY – gazowiec na doku (2006 rok)



Pod koniec lutego i w połowie marca 2006 roku odbyły się wybory kandydata na członka Zarządu i wybory do Rady Nadzorczej. W tych pierwszych został wybrany Tomasz Łozowski, w drugich Henryk Stasiak i Jarosław Bogacki. Zarząd i Rada Nadzorcza podjęła ważne decyzje dotyczące budowy instalacji do unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych wraz z modernizacją systemu ciepłego stoczni – przejście na ogrzewanie gazowe. Decyzje dotyczyły modernizacji części socjalnej budynku G-102 i sprzedaży hotelu pracowniczego.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie, które odbyło się 29 czerwca, zatwierdziło sprawozdanie finansowe oraz podjęło decyzję, że zysk za 2005 rok po odliczeniu dywidendy dla Skarbu Państwa, zostanie przeznaczony na inwestycje oraz wypłatę nagród dla pracowników. Członkowie Rady i Zarządu otrzymali absolutorium za działalność w 2005 roku. ZWZ powołało Radę Nadzorczą V kadencji w której skład weszli Henryk Stasiak, Jarosław Bogacki oraz przedstawiciele Skarbu Państwa Marek Klimkiewicz, Aleksandra Grzesiuk i Grażyna Maniak. Na posiedzeniu 8 lipca Rada ukonstytuowała się, jej przewodniczącym został Marek Klimkiewicz. Bolesław Gronkowski i Zenon Wojtas zostali wybrani do pełnienia funkcji w organach krajowych WZZPGM. Wiceprzewodniczącym Związku został B. Gronkowski, Przewodniczącym Komisji Rewizyjnej Związku został Z. Wojtas.

Ćwiczenia stoczniowej straży pożarnej (2006 rok)



SCAN RESOLUTION na ukończeniu przebudowy (2006 rok)

Warto wspomnieć o remoncie **SCAN RESOLUTION** – był to pierwszy statek sejsmiczny w naszej stoczni. Jednostka została zbudowana w Qubec w Kanadzie w roku 1983. Pierwszą przebudowę przeszła w Los Angeles w USA w roku 1990. Głównym celem przebudowy przeprowadzonej w **GRYFII** był montaż sześciu wind, dwóch streamer – sejsmicznych, czterech wind umbilical – dział sejsmicznych oraz wykonanie pokładu helikopterowego helideck'u.

W związku z instalacją dodatkowego wyposażenia zaszła konieczność zwiększenia stateczności i wyporności jednostki. Po obliczeniach konstruktorskich zaprojektowano nowe zbiorniki wypornościowe – sponsony. Wg informacji uzyskanych od geofizyków pracujących na statku, zasada pracy jednostki polega na cyklicznym wysyłaniu i odbiorze fali sejsmicznej. Do tworzenia fali służy układ sprężarek powietrza pod wysokim ciśnieniem (140 bar). Przewody wysokiego ciśnienia są holowane za jednostką w odległości 120-150 m, na głębokości około 6 m za pośrednictwem wind umbilical. Za pomocą specjalnych cylindrów na zakończeniach przewodów wywołuje się impulsy.

Do odbioru odbitego od dna sygnału służy kabel sejsmiczny holowany za jednostką w odległości 8-10 km na głębokości około 6 m. Przy pomocy wind sejsmicznych – streamer, impulsy są wysyłane z różną częstotliwością, standardowo co 12,5 m, 37,5 m lub 50 m. Powrót fali następuje do 9 sekund. Kable sejsmiczne zakończone są tzw. Tail Boy wyposażone w system GPS komunikujący się z jednostką w celu dokładnej lokalizacji badanego obszaru dna i kontroli kursu. Interpretacją uzyskanych danych zajmują się geofizycy. Są w stanie określić występowanie i wielkość ewentualnych złóż ropy i gazu. Większa ilość kabli holowanych za jednostką pozwala na uzyskanie struktury dna morskiego w projekcji 3D. Do tej pory na **SCAN RESOLUTION** stosowano projekcję 2D. Przebudowa pierwszego w historii stoczni statku sejsmicznego trwała od listopada 2005 roku i pochłonęła łącznie 280 t stali.

Do końca maja pobrano z magazynu około 1400 t stali. Ponad 60% blach, kształtowników, prętów pochłonęły nowe budowy i przebudowy (**SCAN RESOLUTION**, patrolowce, **GARDAR**). Kolejnym statkiem wymagającym przebudowy był **JUPITER**. Jednak w tym remoncie dominowały prace ślusarskie i rurarskie. Bardzo dużego zakresu prac wymagał remont norweskiego statku **TINNES**. Głównym remontem na tej jednostce była przebudowa sytemu przeładunkowego, który służył do transportu materiałów sypkich. **TINNES** wymagał wymiany 60 t stali. Charakterystyczny dla jednostki bom (ważący 80 t) został przedłużony o 7 m. Każdy stoczniowy wydział znalazł zajęcie na tej jednostce. Pracochłonność na tym statku przekroczyła pięćdziesiąt tysięcy godzin. Kwiecień zamknęliśmy zdaniem armatorów 12 jednostek, w maju 19, a w czerwcu 15. W maju „zabiegi kosmetyczne” przechodził u nas jacht **DAR SZCZECINA**, który w sierpniu wygrał regaty Tall Ships’ Races w klasie C. Lipiec zakończył się zdaniem 14 jednostek.

Szóstego sierpnia 2006 r. przy Wałach Chrobrego odbył się uroczysty chrzest pierwszego patrolowca. Jednostka **NORNEN** została ochrzczona przez szefową norweskiej policji – panią Ingelin Killengreen. Armatorami budowanych jednostek są dwie prywatne kompanie żeglugowe z Fosnavag: Remøy Management AS (3 jednostki plus trzy opcje), Remøy Shipping AS (dwie jednostki plus dwie opcje). Wartość podpisanych umów przekroczyła 160 mln zł oraz dodatkowo 160 mln zł w opcji w przypadku właściwego zrealizowania kontraktów na pierwsze pięć jednostek. Przedstawiciele armatora i władz administracyjnych docenili wysoką jakość promów i zdanego w ubiegłym roku trawlera oraz ich niezawodność. Ważne było również spełnienie przez stocznię wymagań międzynarodowego certyfikatu ISO 9001 oraz ISO 17025. Sierpień zakończył się 12 jednostkami. Największy zakres prac wykonano na statku **BATALIONY CHŁOPSKIE**. W sierpniu remontowaliśmy samochodowce **WESER HIGHWAY** i **ISAR HIGHWAY**. Pod koniec miesiąca był gotowy kadłub trzeciego patrolowca. We wrześniu zdaliśmy 17 jednostek. Najważniejszym z nich pod względem pracochłonności był trawler **GARDAR**, na którym przeprowadzono prace związane z jego przebudową. Październik był nieco słabszy – zdaliśmy 13 jednostek, w tym pierwszy patrolowiec. Listopad był jeszcze skromniejszy – 12 statków. Najbardziej napracowaliśmy się przy jednostce **JUPITER**. Prace na tym statku trwały od maja. W przedostatnim miesiącu roku remontowaliśmy oceaniczny holownik ratowniczy **POSEJDON**, którego armatorem jest polskie ratownictwo okrętowe w Gdyni. W latach 90. **GRYFIĘ** „odwiedził” taki sam holownik jak **POSEJDON** o nazwie **ATRYA** pod banderą rosyjską. Jednostki tego typu służą do holowań statków złomowych, wraków oraz akcji ratowniczych. W listopadzie niewielki remont przechodził w stoczni maso-

wiec armatora niemieckiego **ELIZABETH BOLTEN**. Warto wspomnieć tę jednostkę z uwagi na wysokość nadbudówki. Od burty mierzyła siedem pięter (niestety bez windy – na co szczególnie narzekali niektórzy stoczniovcy nie będący alpinistami). Grudzień zamknęliśmy zdaniem 10 jednostek.

W sumie w całym 2006 roku zamknęliśmy zlecenia na 164 jednostkach. Osiemnastego grudnia w asyście holowników Tygrys i Leopard wpłynął na dokopont pierwszy w historii **GRYFII** radziecki okręt podwodny U-194. Okręt od wielu lat pełnił rolę muzeum. „Podwodniak” oznaczony w kodzie NATO jako Whiskey Class ostatnie lata spędził jako szwedzka atrakcja turystyczna. Remont okrętu odbił się szerokim echem w mass mediach. **GRYFIĘ** odwiedziła spora grupa dziennikarzy, nie tylko lokalnych. Do wymiany było 15 t stali. Remontowaliśmy poszycie kadłuba, rekonstruowaliśmy rufę nie ingerując w historyczne wnętrze. Jednostka miała 75,2 m długości, 6,3 m szerokości, 1050 t wyporności na powierzchni i 1350 t w zanurzeniu. Załogę stanowiło 56 marynarzy. Na pokładzie jednostki swego czasu był sklepik z pamiątkami po „Wielkim Bracie”, a na ścianach do dziś wisiały pamiątki – informacje o podobnym, podwodnym szpiegu, który rozbił się o szwedzkie skały. Jednostka po remoncie miała wyruszyć do nowego właściciela – tajlandzkiego biznesmena, założyciela muzeum techniki.

GARDAR po przedłużeniu (2006 rok)



rok 2007

W styczniu oddaliśmy armatorom 11 jednostek po remoncie. Najbardziej zapadł nam w pamięć (w sumie prosty) remont okrętu podwodnego – muzeum i jego dalsze losy. Razem z okrętem przebudowaliśmy szwedzki kuter rybacki **EDI** na holownik.

Stoczniovcy **GRYFII** wstawili m.in. większe zbiorniki na paliwo i zamontowali osprzęt windy holowniczej. Gdy wszystko było gotowe obrano kurs na Tajlandię. W drugim miesiącu roku zdaliśmy 10 statków. Marzec zamknęliśmy 12 zdanymi jednostkami. Także czwarty miesiąc roku zamknął się 12 jednostkami.

Zgodnie z wymogami statutowymi związku zawodowego **SOLIDARNOŚĆ '80**, 23 lutego odbyło się Sprawozdawcze Walne Zgromadzenie delegatów Komisji Zakładowej **NSZZ SOLIDARNOŚĆ '80**. W obradach wzięło udział 65 delegatów. Na obrady związek zaprosił gości, m.in. prezesa stoczni.

W krótkiej wypowiedzi prezes Edward Stachoń przedstawił swój pogląd na sprawy bieżące firmy.

Dwudziestego stycznia odbył się w naszej stoczni chrzest drugiego patrolowca **FARM**. Tak jak to miało miejsce przy pierwszym zdaniu, uroczystość zaczęła się od występu żeńskiej orkiestry. Ze sceny ustawionej tuż przy jednostce mogliśmy usłyszeć od armatora słowa podziękowania i uznania dla załogi **GRYFII**. Do już gotowych patrolowców **NORNEN** i **FARM** wkrótce dołączą następne: **HEIMDAL**, **NJORD** i **TOR**. Pod koniec marca rozpoczęto pró-



NORNEN – pierwszy patrolowiec (2006 rok)

by na uwięzi trzeciego patrolowca, który zostanie przekazany armatorowi w czerwcu. Została potwierdzona informacja o budowie kolejnych dwóch jednostek.

W połowie marca załoga stoczni wybierała kandydata na członka zarządu V kadencji. W pierwszej turze został wybrany Tomasz Łozowski. W związku z upływem kadencji zarządu **SSR GRYFIA SA**, Rada wszczęła postępowanie konkursowe na stanowisko prezesa i członka zarządu. Członkiem zarządu V kadencji został wybrany Franciszek Nowosielecki, a na stanowisko prezesa ponownie Edward Stachoń.

Stoczniovcy mieli dużo pracy na jednostkach **ICE-LAND CEMENT** i promie **FELLOW**...



Zakończenie

Upływa pięćdziesiąt pięć lat. Nasza **GRYFIA** nadal prężnie działa, zdobywa kontrakty i liczy się na rynku remontów statków. Ostatnie osiemnaście lat przyniosło spore zmiany. Jesteśmy wolnym, niepodległym krajem. Należymy do wspólnoty państw Unii Europejskiej, jesteśmy członkiem NATO.

GRYFIA nieprzerwanie przez ponad pół wieku zajmuje się remontami, przebudową oraz budową nowych jednostek pływających. Przez ten czas wyremontowaliśmy ponad 17 000 statków, przebudowaliśmy i przedłużyliśmy ponad 70, zbudowaliśmy ponad 255 nowych jednostek oraz wykonaliśmy setki ton konstrukcji stalowych. Wykonując te usługi opieramy się na zorganizowanej kadrze profesjonalnych fachowców, którzy potrafią radzić sobie w różnych okolicznościach oraz doskonale przygotowanej bazie materialnej (doki, nabrzeża, park maszynowy, oprzyrządowanie).

Posiadamy certyfikaty zgodności systemu jakości z normą ISO 9001, ISO 17025 oraz AQAP 110. Są to normy międzynarodowe, które zostały ustanowione także w naszym kraju przez Polski Komitet Normalizacyjny i stanowią ważny element naszej działalności na rynku Unii Europejskiej. Intensywnie prowadzimy działania proekologiczne zmierzające do ograniczenia wpływu stoczni na otoczenie. Rynek remontów statków jest trudny, zwłaszcza teraz, po okresie przemian ustrojowych w Europie Środkowo-Wschodniej. Jest to rynek klienta, bowiem większe są zdolności produkcyjne niż potrzeby remontowe.

GRYFIA ma silną konkurencję, zarówno w kraju jak i poza jego granicami – jednak nie obawiamy się tego. Konkurencja wymusza jakość i rozwój. Musimy więc starać się o to, aby mieć coraz lepszą pozycję przetargową. Liczymy na to, że nasz prawie 4% udział w remontach statków na Bałtyku będzie stale wzrastał. W 2005 roku 50 lat istnienia obchodziło pismo zakładowe „Gryfia”. Pół wieku działa również Yacht Club **GRYFIA**. Związek Zawodowy **SOLIDARNOŚĆ** ’80 obchodził 25-lecie istnienia. Największym sukcesem stoczni w tym roku stały się podpisane kontrakty na budowę pięciu patrolowców dla służby ochrony Królestwa Norwegii.

Teraz, gdy Polska znalazła się w strukturach Unii Europejskiej i NATO, liczymy na możliwość pozyskania nowych rynków i klientów. Poddając nasz system jakości certyfikacji pod kątem wymagań Paktu Północnoatlantyckiego liczymy na uzyskanie zleceń remontowych wojskowych jednostek pływających, zarówno polskich, jak i zagranicznych. Uzyskany certyfikat jest promocją stoczni, ugruntowuje naszą pozycję na rynku oraz wzmacnia zaufanie do naszej fachowości i możliwości realizacyjnych. Musimy zadbać o to, by nie zawieść tego zaufania i potwierdzić właściwą jakość pracy codzienną praktyką.

Szczecińska Stocznia Remontowa **GRYFIA SA** cały czas rozwija się i jest konkurencyjną i liczącą się firmą remontową w świecie. Jesteśmy przygotowani na prywatyzację i najtrudniejsze wyzwania XXI wieku.

ATHINIOTISSA – najdłuższy statek w historii stoczni (1998 rok)



Pionierzy GRYFII

Błażej Adamski
Aleksander Badura
Piotr Balikowski
Franciszek Banaszak
Michał Beca
Witold Białobrodzki
Stanisław Bochenek
Irena Bodych
Jan Boratyński
Wilhelm Bresler
Edward Budziak
Apolinary Buraczewski
Helena Cetner
Antoni Chichłowski
Henryk Chmiela
Józef Cichowlas
Jerzy Ciepliński
Stefania Ciesak
Henryk Cieślakowski
Zygmunt Cybula
Leonard Czajkowski
Julian Cząstkiewicz
Paweł Danielewicz
Józef Dąbkowski
Bernard Dongowski
Władysława Dybska
Antoni Dzitkowski
Ryszard Edelmüller
Daniel Elerowski
Kazimierz Frankowski
Julian Frol
Jan Garlicki
Wacław Glanc
Tadeusz Gliszczynski
Józef Gliwiński
Julian Godlewski
Tadeusz Górniaczyk
Henryk Grudziak
Stanisław Gruk
Zenon Gula
Józef Gustaw
Władysław Guźniczak
Kazimierz Gwiazdowski
Eugeniusz Hrabi
Julian Igiel
Józef Janiszewski
Zygmunt Janowiak
Stanisław Janusz
Franciszek Jaroński

Grzegorz Jasiewicz
Mikołaj Jelonek
Antoni Kaczmarek
Feliks Kaczmarek
Władysław Kaczmarek
Władysław Kamiński
Marian Kępski
Zygmunt Kielbik
Ryszard Kieseletter
Antoni Kiper
Eugeniusz Klepacki
Wojciech Klich
Stanisław Kocemba
Franciszek Kolenda
Stanisław Kondziola
Adam Kozak
Stanisław Kobza
Stanisław Krawczyk
Czesław Krzemień
Mieczysław Krzyczkowski
Paweł Kuligowski
Tadeusz Kulik
Stanisław Lenik
Aleksander Leoszewski
Józef Leśniak
Stanisław Leśniewski
Władysław Ławruszko
Antoni Łukaszyk
Józef Makowski
Franciszek Maradziński
Edward Maszczak
Marian Maślikiewicz
Romuald Maurer
Tadeusz Michalak
Jerzy Mikołajewski
Józef Moczulski
Norbert Modest
Zdzisław Muszkiet
Franciszek Nabielec
Antoni Narewicz
Ryszard Nowicki
Kazimierz Okuniewicz
Mieczysław Olejniczak
Jan Olszewski
Henryk Onik
Ignacy Ordziniak
Michał Panowicz
Marian Pietrak
Stanisław Pietras

Mieczysław Pudelski
Stefan Pudło
Mieczysław Ratajczak
Tadeusz Ratajczak
Henryk Regulski
Henryk Rewers
Stanisław Rychter
Tadeusz Rzepka
Henryk Rzewuski
Marian Sawicki
Ludwika Schafrik
Leszek Skitek
Stefan Stacharczyk
Jan Stachecki
Adam Stańszczak
Alfred Strzyżowski
Stanisław Szczepański
Jerzy Szelewicki
Władysław Szuberla
Emma Szulc
Kazimierz Szymanek
Stanisław Ślepowerski
Stanisław Tokarz
Władysław Tokarzewski
Franciszek Trzciniński
Czesław Tyszkiewicz
Kazimierz Uberna
Wacław Urbański
Adam Walerowicz
Stanisław Warczak
Mieczysław Wasilewski
Dymitr Welanyk
Witold Wierzbicki
Stanisław Wojtczak
Alojzy Wojtyś
Stanisław Wojtaczak
Antoni Wycke
Edwin Wysocki
Edward Zajda
Eugeniusz Zajda
Wincenty Zembrzusi
Anna Zielińska
Franciszek Zieliński
Szczepan Ziemkiewicz
Tadeusz Ziemkiewicz
Stefan Żak
Piotr Żmudziński

Dyrektorzy stoczni

	<i>Stanowisko</i>	<i>Okres pełnienia funkcji</i> <i>od do</i>	
Inż. Ryszard Erbel	<i>Główny Inżynier</i>	07.11.1952	31.07.1955
Tadeusz Radomski	<i>Dyrektor Naczelny</i>	01.08.1955	27.11.1956
Rada Robotnicza		27.11.1956	28.02.1957
Inż. Wilhelm Pustelnik	<i>Dyrektor Naczelny</i>	01.03.1957	14.03.1971
Inż. Stanisław Ozimek	<i>Dyrektor Naczelny</i>	15.03.1971	01.07.1978
Mgr inż. Józef Kwaśniuk	<i>Dyrektor Naczelny</i>	15.07.1978	18.11.1990
Mgr inż. Aleksander Karbowniczek	<i>Kierownik Tymczasowy</i>	19.11.1990	15.03.1991
Mgr inż. Tomasz Gadomski	<i>Dyrektor Naczelny</i>	16.03.1991	17.05.1994
Mgr Marian Litwiniak	<i>Kierownik Tymczasowy</i>	18.05.1994	17.08.1994
Mgr Marian Litwiniak	<i>Dyrektor Naczelny</i>	18.08.1994	16.02.1996
Mgr inż. Paweł Sikorski	<i>Kierownik Tymczasowy</i>	16.02.1996	31.03.1996
Mgr inż. Paweł Sikorski	<i>Prezes Zarządu</i>	01.04.1996	20.06.1998
Mgr inż. Janusz Jagielski	<i>Prezes Zarządu</i>	21.06.1998	04.11.2000
Mgr Maria Januszewicz	<i>p.o. Prezes Zarządu</i>	05.11.2000	22.04.2001
Mgr inż. Zbigniew Karkota	<i>Prezes Zarządu</i>	23.04.2001	22.03.2002
Mgr inż. Kazimierz Wypychowski	<i>Prezes Zarządu</i>	22.03.2002	10.05.2002
Mgr inż. Bogusław Marzec	<i>Prezes Zarządu</i>	10.05.2002	31.05.2004
Dr inż. Edward Stachoń	<i>Prezes Zarządu</i>	31.05.2004	–

Jednostki i konstrukcje zbudowane w stoczni

1953	1700 t ponton dokowy
1956 – 1971	seria 173 kutrów rybackich serii KS, NS, STOREM (w tym 3 na rynek indyjski i 20 dla Kuwejtu); L=17,00 m
1956 – 1971	ogółem 18 barek rzecznych oraz pontonów
1959 – 1960	3 holowniki o mocy 180 KM dla polskiego armatora
1966–1967	2 dokopontony (na potrzeby własne stoczni); L=91 m; B=16 m
1971	4 kadłuby stalowych jachtów (na potrzeby własne stoczni)
1973	seria 5 zestawów po 3 pontony pływające przystani portowych dla Libii
1975	luksusowy jacht pasażerski MAZURKA zbudowany na bazie kadłuba trawlera na zamówienie S. Johnsona z USA; L=35,80 m; B=6,70 m; D=3,61 m
1976	seria 9 kutrów rybackich OR-30 dla armatora FISKASOLA z Wysp Owczych L=32,48 m; B=7,60 m; H=5,70 m
1976	techniczny statek pomocniczy do odbioru wód zaolejonych HYDRUS (na potrzeby własne stoczni)
1978	seria (12 szt.) 500 t barek lukowych dla armatora libijskiego
1979 – 1980	seria 6 kutrów rybackich (tzw. łososiowców) typu KŁ 21 wybudowanych na zamówienie przedsiębiorstwa rybackiego GRYF-WŁADYSŁAWOWO; L=21 m
1979 – 1980	seria (9 szt.) 2700 t barek typu ELBE wraz z pokrywami lukowymi dla armatorów z Niemiec i Holandii L=76,50 m; B=11,3 m; D=5,43 m

1982–1983	285 t ponton przystani promowej dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej
1984	prom samochodowo-pasażerski GRYFIA II (na potrzeby własne stoczni); L=57,76 m; B=9,20 m
1984	3 pontony przeznaczone do obsługi konstrukcji Trasy Zamkowej w Szczecinie
1984	konstrukcja stalowa stanowiska przystani promowej nr 4 dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej
1985	kadłub barki dla Stoczni Szczecińskiej
1985	luksusowy jacht pasażerski ATLANTIS zbudowany na bazie kadłuba latarniowca na zamówienie dla niemieckiego armatora Hamburger und Lübecker Reeder TALLSHIP CRUISER Ltd. L=58,00 m; B=7,50 m; D=3,60 m
1986	nadbudówka aluminiowa dla kontrahenta krajowego – stoczni rzecznej
1987	TR-501 – trawler JON FINNSSON dla armatora islandzkiego GISLI JOHANNESSEN L=53,60 m; B=11,00 m; D = 8,60 m
1987	TR-502, TR-503 – 2 kadłuby trawlerów dla kontrahenta norweskiego
1987	jacht stalowy BOGUSŁAW X (na potrzeby własne stoczni)
1987	konstrukcja stalowa pylonów dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej
1987	kadłub jachtu stalowego BARVOLENTA dla kontrahenta krajowego
1987	kadłub jachtu stalowego DAR ŚLĄSKA dla kontrahenta krajowego
1989	TR-504 – trawler JULIUS GEIRMUNDSSON dla armatora islandzkiego GUNNVOR L = 57,35 m; B = 12,10 m; D = 9,90 m

1992	TR-505 – kadłub trawlera dla kontrahenta norweskiego
1993	kadłub holownika dla kontrahenta holenderskiego L=45,00 m; B=13,00 m; D=5,00 m
1993	bunkierka rzeczna (część rufowa i nadbudówka) dla kontrahenta holenderskiego 700 DWT
1998 – 1999	seria 4 promów samochodowo-pasażerskich BIELIK I – IV dla Żeglugi Świnoujskiej przeznaczonych do przewozu 700 pasażerów i 33 samochodów osobowych L=49,90 m; B=15,60 m; D=4,60 m
1999	PN 02 – prom samochodowo-pasażerski TORGTIND dla armatora norweskiego Torghatten Trafikkselskap AS przeznaczony dla 199 pasażerów i 50 samochodów osobowych; L=69,00 m; B=13,70 m; D=5,00 m
2002	nadbudówka 200 t dla kontrahenta niemieckiego
2002	PN 03 – prom samochodowo-pasażerski TORGHATTEN dla armatora norweskiego Torghatten Trafikkselskap AS przeznaczony dla 199 pasażerów i 50 samochodów osobowych; L=70,00 m; B=14,70 m
2004	PN 04 – trawler/purse seiner KROSSFJORD dla norweskiego armatora Knuta W Hamre L=61,92 m; B=13,20 m
2005	PN 05 – prom pasażerski ANGVIK dla norweskiego armatora Kristiansund Kommune Sundbatvesen KF, przeznaczony dla 70 pasażerów; L=15,05 m; B=5,50 m
2006	patrolowiec k/v NORNEN dla norweskiego armatora Remøy Management; L=47,20 m; B=10,30 m
2007	patrolowiec k/v FARM dla norweskiego armatora Remøy Shipping; L=47,20 m; B=10,30 m
2007	patrolowiec k/v HEIMDAL dla norweskiego armatora Remøy Management; L=47,20 m; B=10,30 m

Ilości wyremontowanych jednostek

1952	10
1953	180
1954	159
1955	197
1956	280
1957	327
1958	404
1959	425
1960	461
1961	439
1962	475
1963	446
1964	401
1965	365
1966	346
1967	383
1968	376
1969	354
1970	304
1971	412
1972	412
1973	424
1974	396
1975	314

1976	370
1977	350
1978	418
1979	406
1980	368
1981	358
1982	430
1983	440
1984	393
1985	424
1986	382
1987	387
1988	362
1989	321
1990	326
1991	291
1992	241
1993	232
1994	185
1995	218
1996	222
1997	216
1998	202
1999	205

2000	234
2001	225
2002	214
2003	230
2004	207
2005	205
2006	164