

*Polska
Żegluga
Bałtycka*

*firma
z duszą*

Halina Szczepańska

Polska Żegluga Bałtycka

**firma
z duszą**

KOŁOBRZEG 2016

Dziękujemy wszystkim, którzy przyczynili się do powstania tej książki – pracownikom Polskiej Żeglugi Bałtyckiej i dziennikarzom, którzy przez 40 lat opisywali historię PŻB.

Polska Żegluga Bałtycka firma z duszą

WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE	Żaden fragment niniejszej książki nie może być publikowany, ani reprodukowany w jakiejkolwiek formie ani w żaden sposób, elektroniczny lub mechaniczny (w tym kopiowany, nagrywany, przechowywany w systemach gromadzenia danych) bez zgody autorów.
TEKST I OPRACOWANIE	Halina Szczepańska
WYDAWCA	© Polska Żegluga Bałtycka SA www.polferries.pl 78-100 Kołobrzeg, ul. Portowa 41
ISBN	978-83-944704-0-1
KOREKTA	Anna Renkiewicz
DRUK	Wydawnictwo KAMERA www.kamerapress.pl
OPRACOWANIE GRAFICZNE, SKŁAD	Dariusz Jakubowski KAMERA



31 STYCZNIA 1976 ROKU, w Kołobrzegu powstała Polska Żegluga Bałtycka. Słowa Pomerania, Silesia, Wawel, Łańcut, Rogalin, Baltivia, Wilanów, Gryf, Nieborów, Mazovia, których źródłem jest historia Polski, dzięki PŻB dla milionów Polaków stały się symbolem przygody, podróży, spełnionych marzeń, niezapomnianych przeżyć. Dla ludzi pracujących w PŻB to symbol domu i poczucia bezpieczeństwa. Przybyli tu z najbardziej odległych zakątków kraju. Oddając swoje umiejętności, talent i serce tworzyli dorobek Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Przedsiębiorstwo, które przy zmiennych wiatrach, od 40 lat trzyma stery polskiej żeglugi promowej na Bałtyku pod znakiem Polferries.



WIELKA GRA

„PERSPEKTYWY” • 10.12.1976

WIELKA GRA

BARBARA SZCZEPUŁA

FOT. T. SIKORA

POCZĄTKI

Polska Żegluga Bałtycka powstała 31.01.1976 r. Decyzja o powołaniu armatora w Kołobrzegu wynikała z polityki morskiej państwa. Potrzebę wykorzystania małych portów Środkowego Wybrzeża, wskazał w pierwszych latach po wojnie Eugeniusz Kwiatkowski, delegat rządu do spraw rozwoju Wybrzeża. I chociaż E. Kwiatkowskiego już kilka lat po wojnie odsunięto od rządu, to jego myśl nadal była obecna. Nowy armator w Kołobrzegu miał zapewnić ożywienie gospodarcze regionu.

Zadanie to powierzono Janowi Szymańskiemu. Przez wiele lat kierował on przedsiębiorstwem połowowym Barka, które z sukcesem rozwijał. Skupiał w sobie wszystkie potrzebne do tego umiejętności, w tym odwagę, talent organizacyjny i dar zjednywania sobie ludzi.

W Kołobrzegu i w regionie koszalińskim Jan Szymański był postrzegany jako ten, który stworzył Polską Żeglugę Bałtycką z własnych wizji i ambicji, dla których uzyskał przychyłność władz partyjnych i władz PRL.

Istniała także opinia, że powołanie trzeciego polskiego armatora właśnie w Kołobrzegu było decyzją polityczną. Sprzyjała temu osoba Piotra Jaroszewicza, który w 1970 roku został premierem PRL, a który jako podpułkownik 1. Armii Wojska Polskiego i zastępca dowódcy brał udział w walkach o Kołobrzeg i zaślubinach z morzem.

Pracę nad utworzeniem PŻB J. Szymański rozpoczął jeszcze jako dyrektor Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich Barka. Właśnie tam dobrał sobie pierwszy zespół



„INNOWACJE PRZEGLĄD TECHNICZNY”

NR 26 · 30.06–06.07.1976

NA ZDJĘCIU JAN SZYMAŃSKI

TRUDNY START | JERZY MIKOŁAJEWSKI

Początki PŻB były bardzo trudne. Choć polityka morska państwa mogła być nakreślona dużo wcześniej w kraju, w którym obowiązywała gospodarka planowa, przydział pieniędzy dla przedsiębiorstwa państwowego zależał od tego, czy zostało ono ujęte w planie. A PŻB powstawało poza planem. O każde pieniądze trzeba było się bić. W tych pierwszych latach jako asystent Jana Szymańskiego uczestniczyłem w tych wydarzeniach. To była walka. Dyrektor Szymański miał takie cechy, że wiedział gdzie uderzyć, z kim rozmawiać i potem jak wprowadzać to w czyn.



WIZYTA PREMIERA PIOTRA JAROSZEWICZA W BARCE · 1974 · PIERWSZY
OD LEWEJ HENRYK KRUPIAK, W KAPELUSZU PIOTR JAROSZEWICZ
FOT. ARCHIWUM PŻB

współpracowników, z którymi tworzył podstawy przedsiębiorstwa żeglugowego. Pracownicy Barki do dzisiaj pamiętają gorączkowe bieganie z teczkami dokumentów „nowej firmy”, spotkania, wizyty gości z Warszawy i niekończące się rozmowy w gabinecie dyrektora. Z okien tego gabinetu, skierowanych na port, Jan Szymański widział w oddali elewatory i port handlowy z nabrzeżem, przy którym kilka lat później stanął biurowiec Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

W zespole J. Szymańskiego znalazł się Jerzy Mikołajewski, znający obce języki, m.in. szwedzki i angielski. Wcześniej rozwijał w Barce eksport przetworów rybnych na Zachód. Został on asystentem dyrektora i formalnie pierwszym pracownikiem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. W ślad za nim poszedł również Henryk Krupiak, jeden z dyrektorów Barki, a późniejszy dyrektor eksploatacji portu handlowego w PŻB.

Polska Żegluga Bałtycka została powołana do życia zarządzeniem nr 8 ministra handlu zagranicznego i gospodarki morskiej 31 stycznia 1976 r. Wydarzenie miało charakter historyczny. Powstał trzeci państwowy armator, którego zadaniem było ożywienie handlu morskiego w portach Środkowego Wybrzeża i rozwój połączeń promowych

„ŻYCIE WARSZAWY” · 13–16.01.1976
ANDRZEJ KISZKIS · POLSKA ŻEGLUGA
BAŁTYCKA – NOWY ARMATOR
Z SIEDZIBĄ W KOŁOBRZEGU

„Przed PŻB postawiono ambitne zadania zdynamizowania żeglugi pasażerskiej na Bałtyku, kompleksowej obsługi wczasowiczów i turystów korzystających z drogi morskiej. Od wielu lat Polska odczuwa brak małego tonażu transportowego. Obsługuje tylko 20% zapotrzebowania, resztę inne kraje. Dzieje się tak dlatego, że wielkie przedsiębiorstwa armatorskie PŻM i PLO nie są zainteresowane utrzymaniem i rozwojem małej floty. Uczyni to natomiast Polska Żegluga Bałtycka, która jeszcze w bieżącym roku przejmie od Polskiej Żeglugi Morskiej – 9 i od PLO – 5 mniejszych jednostek. Lata następne przyniosą dalsze wzbogacanie tonażu małego przedsiębiorstwa, które korzystać będzie z trzech niedostatecznie wykorzystywanych portów – Kołobrzegu, Ustki i Darłowa”.

do Skandynawii. Był to nowy krok w rozwoju gospodarki morskiej Polski, którego nie było od czasu powstania PLO w Gdyni i PŻM w Szczecinie.

Dlaczego armator w Kołobrzegu? Kołobrzeg, jak i pozostałe małe porty na Środkowym Wybrzeżu, od 1945 roku nie wykorzystywał swojej szansy gospodarczej. Doświadczenia wcześniejszych okresów, począwszy od średniowiecza, ale najmocniej pierwszej połowy XX wieku, pokazywały, że w żegludze jest miejsce dla małych portów. Przed wojną w Ustce, Darłowie, Kołobrzegu, powstały duże portowe magazyny, utrzymywano żeglugę kabotażową, pływały małe statki pasażerskie do Szwecji i Niemiec. W czasach parowców utrzymywana była regularna żegluga pasażerska z Kołobrzegu do Rønne na Bornholmie i Kopenhagi.

Po 1945 roku małe porty również zdały egzamin. Mimo braków technicznych, obsługiwały przeładunki węgla eksportowanego do Skandynawii. W Kołobrzegu na początku lat 50. przeładunków zaniechano i dopiero w kolejnej dekadzie stopniowo zaczęto je ożywiać. Jeszcze przed powstaniem PŻB, w 1973 roku operatorem portu handlowego zostało przedsiębiorstwo połowowe Barka.

Sam Jan Szymański, wielokrotnie podkreślał w swoich wystąpieniach publicznych, że powstanie PŻB w Kołobrzegu było elementem polityki morskiej państwa, opracowanej na nowo na początku lat 70. Wtedy właśnie, powołani



PIERWSZY OD PRAWY – JAN SZYMAŃSKI W OKRESIE TWORZENIA PŻB
W 1974 · FOT. ARCHIWUM PŻB

POMAGAŁ RYSZARD KARGER

| WŁADYSŁAWA BYCZEK

Utworzenie Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu wspierał bardzo od początku Ryszard Karger, dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej. Kiedy miałyśmy zobaczyć jak tu jest, na miejscu, żeby zdecydować o przeniesieniu, przydzielił dla mnie i Gieni Miśkiewicz limuzynę z kierowcą. Pomagał PŻB jak mógł. Przyszłam do Kołobrzegu ze Szczecina, gdzie pracowałam w szczecińskim oddziale Polskich Linii Oceanicznych. Po przejściu do Kołobrzegu robiłam to samo – zajmowałam się żeglugą trampową. W pierwszym roku mój kolega ze Szczecina, Jan Kolbe, zajmował się statkami towarowymi przejętymi z PŻM, a statki z PLO miałam ja. Na początku było ciężko, bo u dużych armatorów zawsze te koszty się rozkładały i z bardziej opłacalnych działalności się dokładało do tych mniej opłacalnych, a u nas w pierwszym roku, dopóki nie mieliśmy promów, nie było z czego dokładać.



PORT KOŁOBRZESKI W 1975 · OBOK ELEWATORA WIDĄĆ FUNDAMENTY
PRZYSZŁEGO BIUROWCA PŻB · FOT. ARCHIWUM PŻB

eksperci, nakreślili kierunki działania PŻB jako operatora promowego.

Nad opracowaniem, które powstało na zlecenie Departamentu Polityki Gospodarczej Ministerstwa Żeglugi z kwietnia 1973 r. pt. „Ocena rozwoju morskiej żeglugi promowej”, pracowało trzech dyrektorów Ministerstwa Żeglugi, dyrektor PLO i dwóch doradców ministra. Zakładało ono w latach 1973–1980 zwiększenie linii promowych do pięciu i liczby statków z trzech do dziesięciu.

Nakreślone w ramach opracowania plany ministerstwa, których celem było utworzenie PŻB i rozwój żeglugi promowej, wprowadzał w czyn minister handlu zagranicznego i gospodarki morskiej od 1974 r., Jerzy Olszewski.

Powstanie Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu odbiło się echem w całej Polsce – „Czwarte okno na świat” pisała „Panorama Północy” z 15 sierpnia 1976 r., „Król małych portów” wołało tytułem „Życie Warszawy” z 1.09.1976 r. Za pośrednictwem prasy, młodego armatora z Kołobrzegu obserwowała cała Polska.

W chwili powstania, w 1976 r., Polska Żegluga Bałtycka objęła port handlowy w Kołobrzegu, który przez długie lata nie wykorzystywał swoich możliwości. Zaczął obsługiwać statki towarowe po wojnie w marcu 1948 r. Początkowo przeładunki prowadziła w nim, założona w listopadzie 1947 r., prywatna firma – Towarzystwo

BYŁA RADOŚĆ | ZBIGNIEW SAK

Cieszyło się miasto. Cieszyli się mieszkańcy, nieliczni wczasowicze. Armator! Faktyczny Armator! Przejął pierwszy statek Ruciane, czterolatek z Polskiej Żeglugi Morskiej. W czasie uroczystości na rufie odsłonięto napis z nazwą portu macierzystego Kołobrzeg. I sekretarzowi KW PZPR w Koszalinie przekazuję meldunek, że wysiłki przyniosły efekt: armatora. Dyrektor naczelny Jan Szymański odczytuje telegram ministra handlu zagranicznego i gospodarki morskiej prof. Jerzego Olszewskiego. Życzy nowemu armatorowi „sukcesów na morskich szlakach. Macie być agresywni i wejść na żeglugowe rynki bez kompleksów. Tego nie życzę. Żądam!” 10 maja 1976 jest dniem sukcesu, radości i dumy Kołobrzegu. Armatora już dwóch statków, bo w Szczecinie odbywa się przyjęcie Soły.

Fragment książki Z. Saka
„Z Lublina na oceany”



„PANORAMA PÓŁNOCY” · 15.08.1976

Spedycyjno-Przeładunkowe Transporter – z siedzibą przy ulicy Morskiej. Przewożono głównie węgiel do Skandynawii, bazując na pracy rąk rzeszy robotników i stopniowo wprowadzając dźwigi. 30 grudnia 1949 r., w ramach polityki usuwania przedsiębiorstw prywatnych, minister żegluga wyznaczył na spedytora specjalnie utworzone przedsiębiorstwo państwowe z siedzibą w Słupsku. Przeładunki powoli wygasły, a z końcem 1952 r. port handlowy zamknięto na 8 lat.

Ponownie otwarto go w 1960 r., a przeładunkami zajął się Zarząd Portu Szczecin. Dawane urzędnienia i dźwigi już nie istniały. Zatrudniono 41 pracowników, którzy mieli do dyspozycji jeden dźwig samobieżny, samoładowarkę i ciągnik Ursus, wykorzystywany do przemieszczania wagonów na bocznicę. Prace w znacznym stopniu były wykonywane ręcznie. Jednak już w tym czasie port na nowo ożył, swoje agendy uruchomiły wszystkie specjalistyczne instytucje zajmujące się obsługą ładunków i spedycją. Przeładowywano głównie węgiel, drewno a także zboża, których eksport prowadziły Państwowe Zakłady Zbożowe dysponujące elewatorami. Przeładunki stopniowo rosły. Tak, jak zaraz po wojnie, dominował ruch ze Skandynawii.



„MORZE” · PIERWSZY STATEK RUCIANE · 06.1977 · FOT. M. CZASNOJĆ

„TRYBUNA LUDU” · 12.05.1976

KOŁOBRZEG MACIERZYSTYM PORTEM
POLSKIEJ ŻEGLUGI BAŁTYCKIEJ

„Kołobrzeg, wtorek przed południem. Pierwszy statek został przekazany nowemu kołobrzieskiemu armatorowi – Polskiej Żegludze Bałtyckiej. Jest to motorowiec Ruciane. Jego załogę stanowi ponad 13 marynarzy, którymi dowodzi kpt. żegluga wielkiej Włodzimierz Makowski”.

„TECHNIKA I GOSPODARKA
MORSKA” · 06.1976 · NR 6 (300)

„Polska Żegluga Bałtycka jest przedsiębiorstwem wielozakładowym. W dniu powołania, w jego skład wchodziły następujące zakłady: usług turystycznych i hotelarsko-gastronomicznych, małego trampingu, usług portowych, usług remontowo-budowlanych. Jednocześnie przedsiębiorstwo zostało przedsiębiorstwem patronackim w stosunku do przedsiębiorstw Żegluga Gdańska i Żegluga Szczecińska. Flota towarowa to 9 statków od Polskiej Żegluga Morskiej w Szczecinie: Hajnówka/809 dwt, Ruciane/807 dwt, Barlinek 807 dwt, Ina/480 dwt, Ner/474 dwt, Soła/473 dwt, Krutynia/473 dwt, Orla/473 dwt, Odra/484 dwt. Natomiast Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni przekazały 5 następujących statków: Goplana/499 dwt, Krasnal/499 dwt, Nimfa/497 dwt, Światlik/978 dwt, Rusalka/997 dwt”.



KONCEPCJA ROZBUDOWY PORTU W KOŁOBRZEGU Z PRZYSTANIĄ
PROMOWĄ · 1974 · FOT. ARCHIWUM PŻB

Średnio rocznie wpływało do Kołobrzegu około 250 statków, najwięcej po węgla. W 1968 r. port obsłużył 327 jednostek, które przewiozły 181 ton towarów. W latach 1964–1968 zapowiadane były inwestycje, remonty nabrzeży i budowa urządzeń do przeładunków. Z braku pieniędzy nie zostały one jednak wprowadzone.

Zarząd Portu Szczecin prowadził port handlowy do 1972 r. W następnym roku, 1 marca 1973 r. przejęła go kołobrzescza Barka, którą w tym czasie kierował Jan Szymański. Jako nowy gospodarz przystąpił do realizacji planów rozbudowy. Zlecił liczne opracowania badawcze, dotyczące możliwości rozwojowych kołobrzesckiego portu i projekty jego przebudowy. Według planów przygotowanych w tamtym czasie pod kierownictwem Jana Szymańskiego, Barka miała przystąpić do realizacji zakrojonych z wielkim rozmachem inwestycji. W 1974 roku uroczyście zatopiono kamień węgielny w miejscu, gdzie w 1975 r. miała się zacząć rozbudowa.

Plany przygotowane przez Barkę, przejęła z chwilą powołania Polska Żegluga Bałtycka, która zaczęła realizować przeładunki towarowe w oparciu o Kołobrzeg i pozostałe małe porty.

LUDZIE PRZYCHODZILI Z PLO

I PŻM | ZBIGNIEW SAK

Naczelnny Jan Szymański był świetnym, dynamicznym managerem. Mnie zostawił sprawy morskie. Pierwszą kadrową zdobyczą był Zygmunt Zimiński, główny księgowy w Zakładzie Linii Europejskich i Żeglugi Promowej PLO w Szczecinie. Doskonały finansista. Jeden z ośmiu biegłych ministra finansów. Wyprosiłem przejście do pracy w PŻB dla pań: Władki Byczek, Barbary Wierzbowskiej i Gieni Miśkiewicz. Pierwsza była świetnym operatorem żeglugowym, druga intendentem. Z tą czwórką ruszyliśmy na „podbój i dalszą grabież”. Panie z wdziękiem przekonywały kolejnych kandydatów do pracy w Kołobrzegu. Dołączyły wkrótce panie Aleksandra Karls-Kuszek i Anna Giemza oraz Jan Kaleta. Oni dźwigali ciężar żeglugowych obowiązków z pełną odpowiedzialnością i profesjonalizmem. Dawali swoją wiedzę, czas bez ograniczeń godzinowych czy dni świątecznych.

Fragment książki Z. Saka
„Z Lublina nad oceany”.

Opracowane na zlecenie poprzedniego gospodarza plany rozbudowy portu, w każdym z wariantów przewidywały znaczne powiększenie go, poprzez budowę dużego awan-portu. Gdyby inwestycję zrealizowano, rozbudowa i rozwój przeładunków kolidowałaby z rozwijającą się coraz lepiej funkcją uzdrowską i turystyczną miasta. Odsuwana coraz dalej decyzja o budowie ostatecznie nie zapadła.

Przed 1976 r. Barka rozpoczęła inwestycje na terenie samego portu handlowego. Kontynuowała je Polska Żegluga Bałtycka. Został on zaopatrzony w energię, wybudowano nabrzeża, hale i magazyny, zainstalowano dźwigi.

Polska Żegluga Bałtycka powstała jako przedsiębiorstwo wielozakładowe. Kłopoty kadrowe, charakterystyczne dla pierwszego okresu działania, szybko minęły. W PŻB pojawiali się coraz lepsi specjaliści.

Statki, choć wiekowe, weszły do eksploatacji pod znakami PŻB i pływały po całej Europie. Regionalny dziennik „Głos Pomorza” utworzył specjalną rubrykę morską „Z morza i wybrzeża”, w której wzorem wielkich portów, odnotowywano codzienny ruch statków towarowych PŻB, odwiedzane miejsca, ładunki, wyniki, ciekawostki. Gazeta kibicowała wszystkiemu, co działo się u nowego armatora.

Marynarze przychodzili do pracy w Polskiej Żegludzie Bałtyckiej w większości razem ze statkami. Przekazywanie floty, majątku, jak również portów i przystani promowych, armatorzy przeprowadzali płynnie, razem z obsługującymi je pracownikami. Jednak w wielozakładowym, stworzonym od podstaw PŻB, specjalistycznych kadr potrzebą było znacznie więcej. W pierwszym okresie znających się na żegludze pracowników szukano u innych armatorów, na przykład w Polskiej Żegludzie Morskiej.

Z końcem 1976 r. PŻB operowała już flotą szesnastu statków trampowych, portami w Kołobrzegu, Darłowie, Łebie i Ustce. Wszystkie tramy miały załogi, pływały z towarem i przynosiły młodemu armatorowi dochody. Ale PŻB cały czas przygotowywała się do swojego najważniejszego zadania – przejścia żeglugi promowej. W praktyce, już w pierwszym roku zrobiono wiele kroków, które miały

„EXPRESS WIECZORNY” • 14.04.1977

PŻB – NOWY SZEFE WYBRZE-
ŻA ŚRODKOWEGO

„Nowe perspektywy otworzyły się przed portami Wybrzeża Środkowego. Kołobrzeg, Darłowo, Ustka i Łeba, kojarzące się tradycyjnie z rybołówstwem, wkraczają w nowy etap dzięki powołaniu nowego przedsiębiorstwa – Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu. W planach PŻB jako port promowy jawi się też Kołobrzeg, który stać się ma przystanią promów budowanych w Stoczni Szczecińskiej. Z planami tymi wiąże się wielka aktywizacja kołobrzесьkiego portu. Póki co będzie to port przeładunkowy i to w coraz większym nasileniu, aż po ok. 1 mln ton towarów rocznie”.



PORT KOŁOBZESKI W 1975

FOT. ARCHIWUM PŻB

zapewnić płynne przejęcie działalności. Między innymi powołano do życia szkołę stewardów, przygotowującą kadry do pracy na promach. Nawiązywano też kontakty w całej Polsce, które miały zapewnić pasażerów, ładunki na promach i wysoką jakość świadczonych w przyszłości usług.

Szkoła morskich stewardów stała się marzeniem młodych ludzi z całej Polski, ponieważ dawała im szansę zobaczenia świata. Przyjeżdżali z Łodzi, Warszawy, Stalowej Woli, Wielunia, Katowic, Wrocławia. Żeby się do niej dostać, zdawali m.in. egzamin z języka angielskiego. W szkole uczyli się także języka szwedzkiego. Zajęcia z przedmiotów zawodowych prowadzili nauczyciele z Technikum Rybołówstwa Morskiego i pracownicy PŻB, m.in. Włodzimierz Mikucki, Janusz Jaszewski, Jerzy Mikołajewski i wielu innych. Z ramienia PŻB placówką kierował Lech Kozera. Przyszli stewardzi, z chwilą rozpoczęcia nauki, chodzili ubrani w specjalnie dla nich zaprojektowane marynarskie mundury oficerskie. W początkowym okresie mieszkali na stancjach na terenie Kołobrzegu, a w kolejnych latach, już w wybudowanych przez PŻB domach marynarza. Po pierwszym roku odbywali praktyki na promach. Była to jedyna w Polsce szkoła, która uczyła młodych ludzi hotelarstwa okrętowego.

„PERSPEKTYWY” • 10.12.1976

WIELKA GRA • BARBARA SZCZEPUŁA

„Już w 1976 r. Jan Szymański zabiegał o zgodę na wprowadzenie hazardu na promy. Skoro przetknęliśmy coca-colę – mówił dyrektor Jan Szymański – to może uda nam się przeżyć i ruletkę. Kalkulacja jest prosta: w hazardzie zawsze wygrywa właściciel. Ponieważ u nas właścicielem byłoby państwo, więc pieniądze z kieszeni szwedzkich, duńskich, niemieckich, a także polskich szłyby na zbożne, pożyteczne cele”.

„GŁOS POMORZA” • 29.09.1976

SZKOŁA STEWARDÓW ROZPOCZĘŁA
DZIAŁALNOŚĆ W KOŁOBRZEGU.

„Przy Technikum Rybołówstwa rozpoczęto działalność pomaturalne studium usług gastronomicznych o specjalności steward. Blisko 50 uczniów przez 2 lata uczyć się będzie obsługi gości korzystających z turystycznych rejsów morskich statków wycieczkowych. Zasiłą oni załogi Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu”.



1976–1977

1977 PRZEJĘCIE PROMÓW

Mimo zapowiedzianego przez Ministerstwo Żeglugi przekazania kołobrzieskiemu armatorowi promów, pomiędzy Warszawą, Gdynią i Kołobrzegiem, toczyła się o nie zakulisowa walka. Polskie Linie Oceaniczne starały się je za wszelką ceną zatrzymać, a Polska Żegluga Bałtycka zabrać.

Jeszcze na długo przed przejściem promów od PLO, Jan Szymański i pracownicy kołobrzieskiego armatora, członkowie Komitetu Wojewódzkiego PZPR z Koszalina, a także odpowiedzialny za żeglugę sam minister Jerzy Olszewski, dużo czasu spędzali na promach, pływających wtedy jeszcze pod flagą PLO. Celem tych wizyt było zapoznanie się z ich funkcjonowaniem, poznawanie problemów, rozmowy z załogami. Jednocześnie podglądano, jak sobie radzą w przewozach promowych armatorzy zagraniczni,



„BANDERA” · 22.05.1977 · WILANÓW POD ZNAKAMI PŻB OPUSZCZA PORT W ŚWINOUJŚCIU, UDAJĄC SIĘ DO YSTAD W SZWECJI · FOT. ST. CIEŚLAK

MAMY PROMY! | ZBIGNIEW SAK

Wreszcie 28 lutego 1977 r. niespodzianka. O 16.45 Jan Szymański przekazał swoim najbliższym współpracownikom wyczekiwaną wiadomość. Pamiętam, odbieram telefon w hotelu, gdzie czasowo mieszkam. Dyrektor Szymański prosi o natychmiastowe przybycie do biura. Nie wyjaśnia przyczyny, dla której mam pracować w nadgodzinach. Ale w dziesięć minut jestem na miejscu. Za mną wchodzi peżetbowski minister finansów. Naczelny emanuje radością. Buzia roześmiana. Uszy nie pozwalają na uśmiech dookoła głowy. Nie mówi. Krzyczy: Mamą promy! Koło czwartej wróciłem do biura i odczytałem telefaksową informację ministra. Nakazuje przejście promów od aktualnego armatora. Data przejścia: 1 kwietnia 1977 r. Następnego dnia byliśmy w Warszawie. Ósmego marca minister podpisał decyzję o przeniesieniu promów do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Fragment książki Z. Saka
„Z Lublina na oceany”



„GŁOS POMORZA” · 4–5.06.1977 · NA ZDJĘCIU HENRYK KRUPIAK
DYREKTOR EKSPLOATACJI PORTU HANDLOWEGO PŻB

zwłaszcza skandynawscy. Z tych podróży Jan Szymański przywoził kolejne argumenty, którymi przekonywał władze PRL do przekazania floty.

Uroczyste przekazanie promów miało miejsce 1 kwietnia 1977 r. Nie była to pierwsza tego typu zmiana organizacyjna w polskiej flocie promowej, która powodowała niezadowolone w środowiskach armatorów. Już po wojnie, kiedy „niedoświadczony” Szczecin „wplątywał się” w gospodarkę morską, zdominowaną dotychczas przez Gdynię, armatorzy źle przyjmowali wszelkie decyzje narzucane im odgórnie przez państwo. W Szczecinie z kolei, wypominano Gdyni odebranie PŻM w 1970 r. linii promowych. Przeniesienie promów do Kołobrzegu budziło nowe antagonizmy.

Po roku działalności Polska Żegluga Bałtycka została armatorem promowym. Przekazano jej cztery promy od Polskich Linii Oceanicznych wraz z liniami i załogami. PŻB przejęła także serię promów w budowie, zamówionych przez Polskie Linie Oceaniczne w Stoczni Szczecińskiej. Równolegle kołobrzesci armator przejął bazę promów morskich w Świnoujściu i przystań promową w Gdańsku wraz z liniami.

W pierwszym okresie biura Polskiej Żeglugi Bałtyckiej mieściły się w wielu wynajmowanych pomieszczeniach. Zajęto na ten cel dawny reprezentacyjny budynek administracji morskiej przy ulicy Morskiej. PŻB miała także biura

BYŁA WIELKA UROCZYSTOŚĆ

| OTTO RYKS

Przekazanie promów odbyło się bardzo uroczyście. Najbardziej zapamiętałem datę 1.04.1977 r. W tym dniu razem z promem z Polskich Linii Oceanicznych przeszedłem, tak jak inni członkowie załogi, do PŻB. Pamiętam podniesienie bandery połączone z przemianowaniem promów. I tak od 1977 do 2010 pływałem na promach PŻB. Początkowo jako oficer pożarowy, potem przemianowany na oficera bezpieczeństwa, tzw. safety officer, zastępca kapitana do spraw bezpieczeństwa. Razem ze mną do PŻB przeszła z PLO cała kadra pływająca na przekazywanych statkach. Byli to ludzie z całej Polski, od gór po Pomorze, bardzo dużo górali pływało na statkach i promach. Może trudno w to uwierzyć, ale takim polskim „zagłębiem”, z którego pochodziło bardzo wielu kapitanów i wyższych oficerów mechaników w PŻB był... Rzeszów i okolice Rzeszowa. Wielu członków załóg promowych pracowało wcześniej na słynnym naszym statku Stefan Batory, ja również. To miało wpływ na jakość obsługi na naszych promach, tak wysoko ocenianej zawsze i do dzisiaj przez pasażerów. Dodatkowo, utworzenie w PŻB szkoły stewardów to był bardzo dobry krok. Firma sama przygotowywała młode, świetnie wykształcone, w pełni profesjonalne załogi dla „hotelu” jak to my mówimy.



przy ulicy Granicznej i w ośrodku czasowym Chalkozyn. Jednak bardzo szybko przystąpiono do budowy własnej siedziby. Biurowiec zaprojektowano przy samym nabrzeżu. Klatki schodowe i korytarze z marmuru, z bryłą nawiązującą architektonicznie do nadbudówki statku i widokiem na wejście do portu i dalej na Północ, na Skandynawię.

Działania PŻB w tym pierwszym okresie cechowała zasada uczenia się od najlepszych. Jeżeli przedsiębiorstwo miało tworzyć lub remontować terminal, budować jakiekolwiek obiekty i urządzenia w portach, wprowadzać nowe rozwiązania na promach, najpierw dokładnie sprawdzano, jak robią to najlepsze firmy w Europie. W archiwach do dzisiaj można znaleźć liczne sprawozdania z takich podróży całych grup pracowników. Było bardzo dużo wyjazdów do innych miast portowych w Finlandii, Danii, Niemczech, Szwecji. Każda z delegacji przywoziła do kraju obszerną dokumentację. Efektem tego „podpatrywania” krajów zachodnich, była m.in. tania i szybka technologia, jaką zastosowano przy budowie domów marynarza przy ulicy Sienkiewicza i na terenie portu handlowego.



„YSTADTS ALLEHANDA” · 2.04.1977 · OD LEWEJ: JERZY MIKOŁAJEWSKI
SZEF DZIAŁU REKLAMY, STEFAN SZCZĘCH W-CE DYR. LINII SZWEDZKIEJ,
ZYGMENT ZIMIŃSKI DYR. FINANSOWY, JAN KLINKIEWICZ SZEF BAZY
W ŚWINOUJŚCIU, JAN SĘDKOWSKI KPT. PROMU WAWEL

UWIERZYLIŚMY W PŻB

| KRZYSZTOF MEISSNER

Jak wielu kapitanów i marynarzy, przyszedłem do PŻB razem z promami. Wcześniej byłem w PŻM, pływałem jeszcze na pierwszym Gryfie, potem w PLO na promach. Jasia Szymańskiego poznałem w Szkole Morskiej. Kończył ją rok po mnie. Zapamiętałem, że grał w siatkówkę, był w tym dobry. W PŻB czuło się, że przede wszystkim wierzył w tę firmę. Zaraził nas tym zapalem i my też uwierzyliśmy. W PŻB pracowałem od 1976 do 1998 roku. Nie żałuję, że nie zostałem w PLO. Przedsiębiorstwo mimo burz istniało, mogliśmy pracować, pływać na Bałtyku, być blisko swoich rodzin.

GŁOS WYBRZEŻA

Prom „Finnhansa” w czarterze PŻB

• Wzrostły wydatki na łódzkie promie • „Skandynawia” stworzy
linię promową Szwecja-Kopenhaga • Hasło: „Szkółka na morzu”



„GŁOS WYBRZEŻA” · 20.05.1977 · PROM FINNHANSA W CZARTERZE
PŻB — KURSOWAŁ DO HELSINEK OD MAJA DO WRZEŚNIA 1977
FOT. P. KANICKI

Za granicą szkolono też pracowników na specjalistyczne stanowiska – sprzedawców do sklepów wolnocłowych, krupierów i pozostałych pracowników obsługi kasyn na promach, czy zespoły informatyków.

Jednym z działań PŻB, mających na celu przyciągnięcie na promy pasażerów z Polski, była współpraca z ośrodkami przemysłowymi w całym kraju. Dlatego jeszcze przed przejściem promów, PŻB wypracowywała pola przyszłej współpracy. Przykładem tego jest Łódź. Jak informował „Głos Pomorza” z marca 1976 r. w artykule „Przemysł lekki partnerem PŻB”, w Łodzi podpisano jedno z pierwszych tego typu porozumień. Obejmowało ono współpracę PŻB i łódzkich zakładów w organizacji pokazów polskiej mody w czasie rejsów i wzajemną reklamę.

Misją PŻB było nie tylko zapewnienie połączeń promowych przez Bałtyk. Kołobrzesci armator miał organizować turystykę. Jednym z elementów tych działań była „Szkółka na morzu”, czyli wycieczki dla młodzieży licealnej.

WSZYSCY SZLIŚMY Z PROMAMI

| KRZYSZTOF PORAZIŃSKI

Przyszedłem do pracy w PŻB razem z promem Wilanów. Byłem bardzo zadowolony, bo to dało mi pracę w żegludze promowej na wielu liniach, czego wcześniej w PLO nie było. PŻB otworzyła dla nas, marynarzy, nowe możliwości stabilnej pracy na promach pasażerskich, w krótkich rejsach. Dzięki temu można było pływać i mieć czas dla rodziny. Nie musiałem już pływać w dalekie, wielomiesięczne rejsy. Warunki przejścia też były dla załóg korzystne, bo każdy miał możliwość powrotu do pracy w PLO. Przyszedłem jako II oficer, potem zdobyłem dyplom kapitana żeglugi małej, w 1987 r. kapitana i po paru latach pływania na promie towarowym roro Parasęta, na którym kapitanowie PŻB nabierali doświadczenia, w 1992 roku przeszedłem na prom pasażerski Rogalin, na którym byłem do końca.

W grupach zorganizowanych przyjeżdżali uczniowie z Poznania, Gorzowa, Wrocławia i innych miast, by popłynąć do Kopenhagi, Ystad czy Helsinek. W późniejszych latach okazało się, że pomysł zaczerpnięty przez kapitana Saka z Niemiec, cieszył się dużą popularnością i w ciągu kilku lat w akcji wzięło udział 15 tysięcy młodych ludzi.

Pierwszym nowym promem PŻB była Pomerania, budowana w Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego, jeszcze na zamówienie Polskich Linii Oceanicznych.

Została zwodowana 31 maja 1977 roku. To pierwszy morski prom pasażersko-samochodowy polskiej konstrukcji, na bazie projektu opracowanego przez zespół projektantów pod kierownictwem Andrzeja Żarnocha.

Portem macierzystym Pomeranii był Kołobrzeg. Na pokładzie, oprócz 478 miejsc pasażerskich w kabinach, znajdowały się również sklepy, kawiarnia, restauracja, bar, „Karczma Polska”, dwie sale konferencyjne oraz sauna i jacuzzi. Długość linii ładunkowej wynosiła 468 m, a prom



„ŻYCIE WARSZAWY” · 02.06.1977 · FOT. J. UNDRÓ

REJESTRACJA LOGO POLFERRIES

10.01.1995 został po raz pierwszy zarejestrowany w Urzędzie Patentowym RP logotyp Polferries (znak graficzny i znak słowny), którym Polska Żegluga Bałtycka posługuje się od 1977 r. Znak ten jest prawnie chroniony a jedynym podmiotem uprawnionym do jego używania jest Polska Żegluga Bałtycka SA. Znak słowny Polferries pisany różnymi czcionkami na burtach promów, widoczny był już w okresie, kiedy promy eksploatowały Polskie Linie Oceaniczne. Logotyp zaś czyli napis Polferries wpisany w kształt promu, widoczny jest na zdjęciach promów PŻB od 1978 r. Nie jest do końca ustalone w jaki sposób powstał. Według jednych relacji znak graficzny przekazany został z PLO gdzie był używany jedynie w dokumentach, według innych wpisany został w kształt promu Gryf albo Skandynawia. W 2004 r. Agencja Reklamowa Moby Dick na zlecenie PŻB SA odświeżyła logotyp i dokonała kilku zmian co spotkało się z uznaniem i zostało nagrodzone.



„PANORAMA PÓŁNOCY”

19.06.1977

PROMEM PO BAŁTYKU

REJS WYCIEZKOWY

FINNHANSĄ

FOT. P. KANICKI

**PANORAMA
PÓŁNOCY**

PROMEM PO BAŁTYKU

mógł jednorazowo pomieścić do 273 samochodów osobowych lub 26 ciężarowych typu TIR.

W maju 1977 r. PŻB na pięć miesięcy wyczarterowała prom Finn hansa. Obsługiwał on linię do Helsinek, a w weekendy jednodniowe rejsy po Bałtyku dla Polaków.

Rejs wycieczkowy promem Finn hansa opisała „Panorama Północy” z 19.06.1977 r., „Promem po Bałtyku”, tekst Włodzimierz Wodecki, zdjęcia Paweł Kanicki.

„Polska Żegluga Bałtycka wyczarterowała w Finlandii piękny, duży prom – Finn hansę na 1500 pasażerów. Ma kafenię, bar, piwiarnię, salę kawiarniano-dansingową oraz cocktail-bar pod szklanym dachem. Na statku jest też kino.



„PANORAMA PÓŁNOCY” · 19.06.1977 · PROMEM PO BAŁTYKU · REJS
WYCIECZKOWY FINNHANSA · FOT. P. KANICKI

W DZIALE REKLAMY...

W czasie licznych wizyt gości zagranicznych, bardzo ważną rolę odgrywały drobne upominki reklamowe, jakie zwyczajowo wręczała swoim kontrahentom każda firma. Także Polska Żegluga Bałtycka musiała mieć swoje reklamowe gadżety, zwłaszcza dla gości zagranicznych. Niestety, w PRL wszystko było brzydkie, toporne. Żeby uatrakcyjnić upominki, pracownicy sami starali się jakoś temu zaradzić. Jak wspomina Eugeniusz Matuszczak, kupowali na przykład stylizowane na ludowo zegary i kryształ, a problem braku logo rozwiązywał pracujący na bramie PŻB jako ochroniarz pan Wiesław Drozdowski. Był człowiekiem utalentowanym i wypalał znak Polferries na drewnie, albo wytrawiał na blaszce.



„MORZE” · 05.1977 · DO KAŻDEGO WYBUDOWANEGO PROMU STOCZNIA WYKONYWAŁA TAKŻE JEGO MODEL. NA ZDJĘCIU MODEL POMERANII
FOT. L. ZIELAZKOWSKI, Z. BŁAŻEWICZ

Można więc realizować piękne hasło PŻB „pracuj na lądzie, odpoczywaj na morzu”. I znów zadziwiające jest tempo, w jakim ten pomysł wprowadzono w życie. TRZY DNI! Decyzja o niedzielnych rejsach zapadła w środę, w południe, w niedzielę pierwsi pasażerowie wchodzili na pokład Finnansy”.

Rejs Finnansą trwał od godz. 13 do 20, a w tym czasie armator za niewygórowane ceny zapewnił pasażerom mnóstwo rozrywek oraz dobrze zaopatrzone restauracje, bary i kawiarnie.

„NA PRZEŁAJ” · 14.04.1977 FAN-
TAZJA I KALKULATOR

„Jeśli chodzi o dyrektorów, to chyba tylko ci z telewizyjnego serialu *Dyrektorzy* mogliby konkurować z Janem Szymańskim, dyrektorem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, w dziedzinie budzenia kontrowersyjnych opinii, rozpalania emocji czy wywoływania dyskusji. Najpierw on sam, gdzie tylko mógł starał się przekonywać wszystkich do swojej idei – i to był okres, kiedy miał głównie przeciwników, nieprzebierających w takich ocenach jak: zwariowany, szalony, nierealny. Potem sprawę wzięli w swoje ręce dziennikarze i nie było chyba w Polsce szanującego się pisma, które nie umieściłoby choćby wywiadziku, choćby notatki o kołobrzeskich entuzjastach. Wówczas do PŻB zaczęli napływać ludzie. Myślę, że to było największe zwycięstwo Jana Szymańskiego. Zawiódłby się każdy kto oczekiwałby nastroju improwizacji towarzyszącego tak często pomysłom z etykietką *szalone*. Tu wszystko jest policzone, bo marzyciele z Kołobrzegu są przede wszystkim ekonomistami”.

Pasażerów pozyskiwały Morskie Biura Podróży. Realizowały one własne koncepcje morskich wycieczek dla grup zorganizowanych. Program zależał od specyfiki regionu i pomysłów ich szefów.

Niektóre z biur nie tylko sprzedawały bilety, ale stanowiły ośrodki kultury morskiej, organizując własne imprezy. Wszystko po to, żeby zainteresować pasażerów przygodą na Bałtyku.

Bilety na promy Polferries dostępne były także w innych biurach turystycznych i Orbisie.



„EXPRESS WIECZORNY” · 22.12.1977 · MORSKIE BIURO PODRÓŻY
W PASAŻU DWORCA CENTRALNEGO W WARSZAWIE · FOT. J. TARAŃ

BYŁEM PRZY POMERANII OD POCZĄTKU | KRZYSZTOF MEISSNER

Jako jeden z grupy pracowników, nadzorowałem budowę promu Pomerania w stoczni w Szczecinie. Byliśmy na miejscu. Taka była praktyka, żeby zapoznać się z tym, co jest robione i żeby było zrobione jak najlepiej. To był pierwszy polski prom pasażerski projektu Andrzeja Żarnocha, który osobiście nadzorował prace w stoczni. Było to bardzo ciekawe. Oczywiście, jak później się okazało, Pomerania miała swoje wady. Mówiło się, że była delikatna na Morze Północne. Ale dla nas, kapitanów, jej wadą było zachowanie statku w sztormie. Pomerania miała tak zrobiony dziób, że przy dużej fali okazywał się za mało ostry. Nie pozwalało to rozwijać szybkości, a w przypadku promu punktualność jest niezbędna. Jako kapitan mam skalkulowaną prędkość 20 węzłów, rozkład jazdy przewiduje prędkość 18 węzłów, a w takich sytuacjach zdarzały nam się opóźnienia wielogodzinne. Miała też Pomerania nieruchome stabilizatory przechyłu. A bardziej w manewrowaniu promem sprawdzają się stabilizatory ruchome.



1978–1981

ROZWÓJ Z WIDMEM KRYZYSU 1978–1981

W pierwszym roku działalności promowej PŻB zarobiła 60 mln zł, przewiozła 220 tys. pasażerów i – jak podawano – zwiększyła dochody ze sprzedaży dewizowej. W kolejnych latach rozwój kontynuowano. Prowadzone były inwestycje w flotę – remonty i budowa promów oraz statków. W porcie kołobrzeskim, w samym Kołobrzegu i wielu miastach Polski, PŻB zaznaczała swoją obecność kolejnymi obiektami, jak domy marynarza czy bloki mieszkalne.

Dystrybucję biletów dla pasażerów i pozyskiwanie ładunków prowadzono poprzez własną sieć sprzedaży – Morskie Biura Podróży pod znakiem Polferries. Zlokalizowane w centrach dużych miast, skutecznie zapełniały promy pasażerami, organizując morskie wycieczki mimo trudności paszportowych Polaków. W Warszawie pierwsze biuro, które powstało na Dworcu Centralnym, działało krótko. W 1978 r. przeniesiono je do najbardziej prestiżowego miejsca w stolicy – pierwszego w mieście drapacza chmur, tzw. biurowca Intraco. W 1978 r. PŻB kupiła w nim lokal na parterze, o powierzchni 150 metrów kwadratowych.

Dużą rolę w rozwijaniu firmy odegrały zagraniczne przedstawicielstwa. Utworzono je w Sztokholmie, Ystad, Helsinkach i Kopenhadze. Budowały one wizerunek PŻB za granicą. Ich głównym zadaniem stało się pozyskiwanie pasażerów i ładunków. Nawiązywały kontakty z kontrahentami, prowadziły kampanie w prasie. Powstawały w budynkach, które kołobrzeski armator kupował najczęściej na własność.



„PANORAMA POLSKA” · 01.1978
NA ZDJĘCIU PROM WAWEL

BAZA PROMOWA I HOTELE | OTTO RYKS

Pierwotna wizja dla PŻB była taka, że promy miały pływać z Kołobrzegu, miała tu powstać baza promowa, żeby ożywić to nasze Środkowe Wybrzeże. Drugim elementem tego pomysłu, też niezrealizowanym, było wybudowanie przez Szwedów hoteli na Wybrzeżu. PŻB jako całość miała stanowić aglomerat turystyczny. Niestety, monopolistą w hotelarstwie był w tym czasie Orbis. Jak się okazało, dyrektor Orbisu u przedstawicieli władz centralnych okazał się silniejszy i nie dopuścił do wpuszczenia takiej konkurencji. To była decyzja polityczna i PŻB została zmuszona do rezygnacji z budowy własnych hoteli.

Wiele się działo także w Kołobrzegu. W kwietniu 1978 r. oddano magazyn drobnicowy w porcie handlowym, a przy nabrzeżu – biurowiec PŻB na fundamentach niedokończonego elewatora.

Trzeci rok był owocny w wydarzenia, które umacniały obecność kołobrzесьkiego armatora na Bałtyku. 9 stycznia 1978 r. prom Aallotar, który w 1977 r. wyczarterowała, a następnie kupiła PŻB, zainaugurował połączenie do Sztokholmu i Helsinek.

15 maja 1978 r. nastąpiła zmiana bandery na promie Aallotar. Otrzymał on nazwę MF Rogalin.



„PANORAMA POLSKA” · 01.1978 · PROM AALLOTAR, INAUGURACJA LINII DO SZTOKHOLMU I HELSINEK

„07 ZGŁOŚ SIĘ”

W 1978 na promie Aallotar, pływającym już pod znakami Polferries, kręcony był jeden z odcinków serialu „07 zgłoś się” – „Złoty kielich z rubinami”. Prom miał być wykorzystany przez przemytników do wywiezienia z kraju, skradzionego z muzeum, naczynia mszalnego ze szczerego złota. Na filmie Krzysztofa Szmagiera widać, jak pod cumujący przy nabrzeżu w Gdańsku prom Aallotar, z dużym napisem Polferries na burcie, podjeżdża milicyjny fiat. Na prom wsiada porucznik Sławomir Borewicz, grany przez Bronisława Cieślaka i jego koleżanka milicjantka, grana przez Ewę Florczak. Akcja rozgrywa się w restauracji, na korytarzach części pasażerskiej i w kabinie, a także na mostku z Kazimierzem Tarnasem w roli kapitana promu Aallotar. Na koniec odbywa się spektakularne podjęcie porucznika Borewicza z pokładu promu przez milicyjny śmigłowiec.



„DZIENNIK BAŁTYCKI” · PROM AALLOTAR 15.05.1978 ZOSTAŁ PRZEMIANOWANY NA ROGALIN

W stoczni szczecińskiej dobiegała końca budowa zwodowanej w maju 1977 r. Pomeranii, a 25 marca 1978 r. zwodowano drugi prom z serii B-490 z kontraktu zamówionego jeszcze przez PLO. Nadano mu nazwę Silesia. Jego matką chrzestną była profesor Bożena Hager-Małecka.



PROM SILESIA · FOT. ARCHIWUM PŻB

Zaraz potem, 21 maja 1978 r., zaczęły się próby morskie Pomeranii, a 9 lipca 1978 r. na promie podniesiono banderę. Matką chrzestną statku była Barbara Polak, członek Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Koszalinie. Jednostka rozpoczęła żeglugę na linii Świnoujście–Kopenhaga.

Jeszcze we wrześniu 1978 r. PŻB wycarterowała kolejny fiński statek – Svena Regina. Był to bratni prom Rogalina, który wszedł na linię Gdańsk–Nynäshamn–Helsinki.

Efekt przyniosły też wieloletnie starania Jana Szymańskiego o zgodę na wprowadzenie hazardu na promy Polferries. W 1978 r. zamontowano na nich automaty do gier hazardowych i ruletkę. Przedsiębiorstwo zatrudniło krupierów, dla których wcześniej prowadzono szkolenia za granicą.

MATKA CHRZESTNA SILESII

Matką chrzestną promu Silesia, została wybitna i zasłużona dla Śląska lekarz pediatra, prof. Bożena Hager-Małecka, (1921–2016). Była jednym z najwybitniejszych lekarzy, jakich wydał Śląsk, jak o niej pisano. Kierowała Katedrą i Kliniką Pediatrii Śląskiej Akademii Medycznej w Zabrzu. Miała wielkie zasługi w leczeniu białaczki i ołowicy u dzieci w całej Polsce. Przeprowadziła pierwsze w kraju badania dotyczące wpływu zanieczyszczeń powietrza na zdrowie. Działała społecznie. W 1974 r. doprowadziła do otwarcia w Zabrzu pierwszego w kraju Oddziału Reanimacji Dzieci, a w 1976 r. do wybudowania w Zabrzu Śląskiego Centrum Pediatrii.



„GŁOS SZCZECIŃSKI” · 15.08.1978
POMERANIA ZACHWYCA PASAŻERÓW
NA ZDJĘCIU W KAWIARNI WIDAĆ GOBELIN
„MADONNA Z KRUŻLOWEJ” URSZULI
PLEWKI-SCHMIDT · FOT. ST. CIEŚLAK

O PŻB głośno było w całej polskiej prasie. „Polityka” z 30.09.1978 r. pisała „Kołobrzeg wychodzi na morze”, a „Słowo Powszechne” z 25.09.1978 r. odnotowało „PŻB – armator młody i prężny”.



JAN SZYMAŃSKI NA OKŁADCE TYGODNIKA „RAZEM” · 8.10.1978
RYS. STEFAN SZCZYPKA

„RAZEM” · 8.10.1978 · ZBIGNIEW CHOMICZ NASI WSPÓŁCZESNI

„Dyrektor Szymański ma niewiele ponad czterdziestkę. Można chyba powiedzieć, że zorganizowanie właściwie z niczego nowej, liczącej się już na Bałtyku firmy żeglugowej, jest jego wielkim osiągnięciem. Sam woli mówić nie o dokonaniach, a o zamierzeniach. Czego sobie życzy teraz, kiedy PŻB wyszła już na szerokie wody? – Tego, aby przedsiębiorstwo dochrapało się piętnastu promów. 15 promów – to milion pasażerów rocznie! A prywatnie? Prywatnie tego samego. Szymański należy bowiem do tych szczęśliwych ludzi, których czas, pasje i ambicje nie dzielą się na prywatne i zawodowe – są niepodzielne”.



„RAZEM” · 8.10.1978 · NA ZDJĘCIU JAN
SZYMAŃSKI · FOT. K. GIERAŁTOWSKI





MIESIĘCZNIK POLONIJNY „PANORAMA POLSKA” · 12.1978 · NA FERIE DO POLSKI · FOT. W. NIEŻYWIŃSKI

Największy rozgłos towarzyszył PŻB w związku z rejsem inauguracyjnym promu Pomerania do Felixtowe, w listopadzie 1978 r., który zorganizowano dla kontrahentów, zagranicznych partnerów, przedstawicieli stowarzyszeń polonijnych, partyjnych dostojników i dziennikarzy. Armator przygotował wiele atrakcji, oprawę artystyczną zapewniali popularni aktorzy i piosenkarze. „Kurier Polski” z 13.11.1978 r. pisał o Pomeranii „Grand hotel na Bałtyku”, a tygodnik „Przekrój” z 19.11.1978 r. wyliczał uczestników rejsu: „80 dziennikarzy, cztery ekipy filmowe, w tym ekipa telewizyjnego Studia 2 pod wodzą Andrzeja Zaporońskiego”. „Dziennik Bałtycki” z 19.11.1978 r. odnotował obecność artystów występujących na promie: Ewa Wiśniewska, zespół Sabat, Lidia Stanisławska, Wawele i Siostry Knapikówny.

„TRYBUNA LUDU” · 10.11.1978

POMERANIA JUŻ

PO PIERWSZYM REJSIE

9 bm. powrócił z pierwszego rejsu do Felixtowe koło Londynu polski prom morski Pomerania, inaugurujący nową linię. Trasa ze Świnoujścia z zawinięciem do Kopenhagi zajęła 4 dni”.



„PANORAMA POLSKA” · 12.1978 · W 1978

PŻB UPRAWIAŁA ŻEGLUGĘ NA LINIACH
ŚWINOUJŚCIE–KOPENHAGA–FELIXTOWE,
ŚWINOUJŚCIE–YSTAD, GDAŃSK–HELSINKI,
GDAŃSK–NYNÄSHAMN



„PANORAMA POLSKA” · 12.1978 · ZESPÓŁ SABAT NA POKŁADZIE
POMERANII W DRODZE PRZEZ KANAŁ KIŁOŃSKI · FOT. Z. CHYLIŃSKI



„GŁOS POMORZA” · 05.12.1978 · DOWÓDCA POMERANII
W JEJ PIERWSZYM REJSIE DO ANGLII – KPT. ALFRED CHLEBIONEK
FOT. J. UNDRÓ

GOBELINY

Wnętrza promów Pomerania i Silesia (także kolejnych, które nie trafiły do PŻB) były ozdobione gobelinami, wykonanymi przez czołową polską artystkę w dziedzinie tkaniny artystycznej Urszulę Plewkę-Schmidt. Na promy trafiły tkaniny z jej cyklu portretów, przedstawiającego ikony popkultury. Wśród prac były dwa gobeliny ze słynnego cyklu artystki, prezentowanego w 1979 roku na Międzynarodowym Biennale Tkaniny Artystycznej w Lozannie pt. „Kanony piękna”. Pierwszy z nich przedstawia Madonnę z Krużlowej, drugi Marilyn Monroe. Wśród ikon popkultury lat 70. były gobeliny z Marylą Rodowicz, Urszulą Sipińską, Beatą Tyszkiewicz i wieloma innymi znanymi twarzami, które dzisiaj nie zawsze są możliwe do rozpoznania. Za sprawą PŻB pasażerowie polskich promów obcowali z wielką polską sztuką. Tkaniny powstawały w pracowni artystki w Poznaniu, a w finale artyści pracowali na terenie stoczni, na promach. Urszula Plewka-Schmidt była uczennicą słynnej Magdaleny Abakanowicz. W Polskiej Żegludze Bałtyckiej funkcjonował mit, że tkaniny wyszły spod jej ręki.

1978 rok PŻB zakończyła przewiezieniem 290 238 pasażerów, 59 343 samochodów osobowych i 16 936 samochodów ciężarowych.

W 1979 r. PŻB zaczęły dotykać problemy. Zawieszono linię do Felixtowe, która była kosztowna i mało uczęszczana. Pomerania została skierowana na linię do Helsinek i Nynäshamn. Nie zaniechano jednak inwestowania.

29 czerwca 1979 szczecińska stocznia przekazała PŻB, drugi po Pomeranii, nowy prom Silesia.



Tekst: WIESŁAW WILCZEK · Zdjęcia: ANTONI LABRYGA

Hotel ze śrubą

Najnowszy polski prom m/s „Silesia”. Inauguracyjny rejs. Na pokładzie 252 pasażerów. Wśród nich dwaj przedstawiciele PANORAMY. Dziennikarz i fotoreporter. Ota ich relacja.



„PANORAMA ŚLĄSKA” · 7.07.1979 · HOTEL ZE ŚRUBĄ · KPT. KRZYSZTOF MEISSNER · FOT. ANTONI LABRYGA

SILESIA

MF SILESIA – morski prom pasażersko-samochodowy ROPAX zbudowany w 1979 w Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego. Prom pływał pod flagą Polferries do roku 2005, gdy został sprzedany greckiemu armatorowi GA Ferries i przemianowany na MF Felicia. Jeszcze w tym samym roku przeszedł w ręce ukraińskiego przedsiębiorstwa Ukrferry z Odessy, w którym do roku 2006 pływał jako MF Felicia, a następnie jako MF Yuzhnaya Palmyra. Obsługiwał linię Odessa–Stambuł. W 2010 r. sprzedany włosko-albańskiemu konsorcjum, pływał pod nazwą Adriatica I.



„GŁOS POMORZA” • 20.12.1979 • PRZEŁADUNKI W PORCIE
KOŁOBRZESKIM WYNIOSŁY 400 TYS. TON TOWARÓW • FOT. J. PATAN

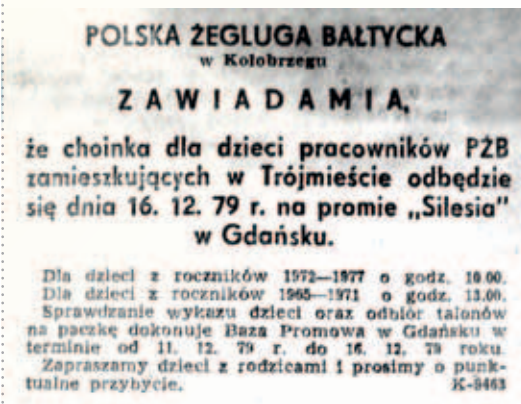
W trzecim roku działalności promowej PŻB dysponowała 7 statkami: Silesia, Pomerania, Wawel, Rogalin, Wilanów, Skandynawia i Gryf. Prowadziła regularną żeglugę na liniach: Świnoujście–Ystad, gdzie promy kursowały dwa razy dziennie, Gdańsk–Helsinki i Gdańsk–Nynäshamn koło Sztokholmu co półtora dnia, Świnoujście–Kopenhaga. Przedsiębiorstwo miało w tym czasie własne morskie biura podróży w Warszawie, Poznaniu, Łodzi, Szczecinie, Wrocławiu, Katowicach i zatrudniało 860 pracowników, z tego 500 stanowili mieszkańcy Kołobrzegu.

W 1979 r. dobrze się działało w przewozach towarowych. Przeładunki w porcie handlowym wzrosły do 400 tysięcy ton, czego nie notowano w poprzednich latach. Liczba obsługiwanych statków towarowych wzrosła do około 500.

Już w tym okresie, w 1979 roku rozpoczęła się informatyzacja PŻB. Ośrodkiem komputerowym, początkowo powiązany ze specjalistycznym morskim centrum informatycznym w Gdyni, kierował Edward Wiśniewski.

KONTENERY

Pierwszy dyrektor PŻB Jan Szymański wyrażał pogląd, że jak czegoś nie ma, nie można kupić, to trzeba to zrobić. Był PRL, przy panujących brakach w zaopatrzeniu, żeby coś zrealizować, trzeba było polegać na sobie. Mało kto wie, że na terenie portu handlowego w ośrodku remontowym PŻB w latach 70. podjęta była próba budowania w porcie kontenerów, które były bardzo drogie. Powstały w ten sposób dwa kontenery zrobione sposobem gospodarczym, ale dalszej „produkcji” zaniechano.



OGŁOSZENIE W PRASIE TRÓJMIJSKIEJ
Z GRUDNIA 1979

Karlskronas färja till Polen "i hamn"



„BLEKINGE LÄNS TIDNING” · 21.09.1979 · PODPISANIE UMOWY
NA NOWĄ LINIĘ GDAŃSK–KARLSKRONA · OD LEWEJ PODPISUJĄ
ZBIGNIEW SAK (PŻB) I BURMISTRZ KARLSKRONY GUNNAR BOSTRÖM
FOT. GÖSTA PETERSSON

Pierwsze wyposażenie składało się z minikomputera Data-point-2200, drukarki mozaikowej Centronics, monitorów DP-3600, modemu ITT do transmisji danych i adaptera komunikacyjnego. Zestaw ten tworzył terminal w sieci komputerowej z centralnym komputerem w Gdyni. Zaczęto od wprowadzania informatyki do księgowości. Głównym księgowym był w tym czasie Andrzej Geodecki. Zbiory danych transmitowano do centralnego komputera sieci Odra 1305, gdzie odbywało się ich przetwarzanie, a retransmisja umożliwiała drukowanie wyników na drukarce w Kołobrzegu. Uzupełnieniem systemu finansowo-księgowego był moduł MESIK, rozliczający działalność jednostek pływających PŻB oraz komórek lądowych. Dodatkowo, jeszcze w 1979 r. został opracowany system komputerowej rezerwacji miejsc na promach.

SMAK POMERANII

W 1980 r. w czasie podpisywania umowy z władzami Karlskrony, PŻB reprezentował dyrektor żeglugi Zbigniew Sak. Na uroczystej kolacji czekała go niespodzianka. Na olbrzymiej tacy pojawił się tort w kształcie promu Pomerania, dobrze odwzorowany, ze znakiem armatora na kominie, napisem na burcie. Jak ocenił kapitan, szczyt kunsztu. Ale odmówił, gdy kelner usiłował wręczyć mu nóż. „Mam ciąć swój prom?! W życiu! Odmawiam”. Ostatecznie Pomeranię pokroiła żona burmistrza Karlskrony. Z. Sak wspomina, że odwrócił się tyłem, żeby nie patrzeć, ale nie zdradził jak smakowała Pomerania. Na podstawie książki Z. Saka „Z Lublina na oceany”.



„ŚWIAT MŁODYCH” OPISAŁ JEDEN Z REJSÓW
„SZKOŁY NA MORZU” · 30.03.1978

W 1979 r. PŻB nadal informowała opinię publiczną o swoich planach inwestycyjnych. Na łamach „Kuriera Polskiego” Jan Szymański zapowiadał budowę w jednej z polskich stoczní 10 nowych statków towarowych, o wyporności 1500 DWT.

W 1979 r. przewozy na promach wyniosły: 320 tysięcy pasażerów, 60 863 samochody osobowe i 20 350 ciężarowych. Jednak mimo tych dobrych, na różnych polach wyników, na koniec 1979 r. PŻB przyniosła 380 mln zł strat. Przyczyną była nierentowna linia angielska i wzrost cen za budowane w stoczní szczecińskiej promy. Linię do Anglii zamknięto, lecz inwestycje kontynuowano.

Mimo kryzysu, 6 stycznia 1980 r. PŻB uruchomiła trzecie połączenie ze Szwecją, na linii Gdańsk–Karlskrona. W inauguracyjny rejs z 370 pasażerami wyruszyła Silesia. Wśród nich było 320 turystów zorganizowanych z poznańskiego biura Gromada. Oprawę artystyczną zapewnił kabaret Tey z Zenonem Laskowikiem w roli oficera rozrywkowego.



„KURIER POLSKI” · 8.01.1980 · INAUGURACJA LINII DO KARLSKRONY
PROMEM SILESIA

NA KŁOPOTY AOR

Na terenie portu handlowego powstał Armatorski Ośrodek Remontowy PŻB. Kierował nim Stanisław Tomczak, który później działał w samorządzie, a w pewnym okresie był wiceprezydentem Kołobrzegu. Zespół jego pracowników znany był z tego, że potrafił zrobić wszystko. Kiedy w Kopenhadze promy Polferries nie miały gdzie przybijać, bo nabrzeże było nieprzystosowane, Stanisław Tomczak zaprojektował, a ekipa remontowa zbudowała w kołobrzeskich warsztatach, specjalnej konstrukcji stalowy ponton, do którego mogły przybijać promy i bezpiecznie wjeżdżać samochody, nawet 20-tonowe ciężarówki. Ekipa remontowa zawiozła ponton w częściach do Kopenhagi, pospawała i konstrukcja służyła promom przez cały okres istnienia linii kopenhaskiej. Po jej likwidacji, ponton został przewieziony do Ystad i nadal jest wykorzystywany.

Tworzenie nowych linii przez PŻB obarczone było wysokimi kosztami. Ale bywało i tak, że niewielki port przyjmował promy z otwartymi rękami. Przychylność lokalnych władz mogła przełożyć się na dobre warunki finansowe do uprawiania żeglugi. Jak wspomina Zbigniew Sak, władze Karlskrony zapewniły armatorowi z Kołobrzegu bardzo korzystne warunki. Gmina wzięła na siebie koszty portowe i obsługę cumowników przez rok, licząc od pierwszego zawinięcia. PŻB ponosiło tylko koszty paliwa. Choć jak się okazało po czasie, połączenie do Karlskrony zawieszono ze względu na małe zainteresowanie tą linią.

W kwietniu 1980 r. IMT, ilustrowany magazyn turystyczny ŚWIATOWID, nr 853, w artykule „Cała wstecz i wolno naprzód” zapowiadał zmiany w PŻB.



Cała wstecz i wolno naprzód

„IMT ŚWIATOWID” · 04.1980 · CAŁA WSTECZ I WOLNO

NAPRZÓD – ZAPOWIAŁ DYREKTOR JAN SZYMAŃSKI NA ŁAMACH
MAGAZYNU

ROGALIN

Prom Rogalin został zbudowany w 1972 r. we Francji, dla armatora Silja Line. Początkowo czarterowany przez PŻB (1977) jako Aallotar, a w 1978 r. kupiony i przemianowany na Rogalin. Zabierał na pokład 147 samochodów osobowych i 984 pasażerów, miał 438 miejsc w kabinach, 126,8 m długości, 19,5 m szerokości i 7801 RT pojemności. Był wyposażony w aktywne stabilizatory przechyłów. Do dyspozycji pasażerów była restauracja, kawiarnie, bary, pub, klub nocny, sala konferencyjna, kasyno, basen, sauna, salon fryzjerski, sklepy wolnoćtowe oraz pokój zabaw dziecięcych. Rogalin pływał na większości linii PŻB i był jednym z najbardziej lubianych promów Polferries.

Rok 1980 to czas rodzącej się Solidarności. PŻB stała się polem wewnętrznej walki politycznej i konfliktów. Związany z obozem władzy PRL, wpływowy, kierujący PŻB silną ręką Jan Szymański, stał się obiektem ataków. 31 października 1980 r. Jan Szymański został odwołany ze stanowiska dyrektora PŻB i oskarżony o nadużycia. Obwiniano go za uruchomienie nierentownej linii do Anglii i narażenie przedsiębiorstwa na straty, m.in. przez organizację rejsu inauguracyjnego dla zaproszonych dziennikarzy i polityków, a także budowanie prywatnego domu na koszt PŻB. Został postawiony przed sądem i skazany prawomocnym wyrokiem trafił do więzienia, po kilku latach uniewinniony.

Po odejściu Jana Szymańskiego stanowisko dyrektora objął Jerzy Grudziński. Był to czas bardzo trudny. Już pierwsze lata działalności, oprócz powszechnego entuzjazmu, wywoływały także często ostrą falę krytyki.

W tym trudnym czasie zaczynały pojawiać się w prasie głosy środowisk branży morskiej. Krytykowano pomysł utworzenia trzeciego polskiego armatora w Kołobrzegu. Sprzeciw wzbudzała narzucona odgórnie rządowa decyzja o przekazaniu statków towarowych i promów z PLO i PŻM



„GŁOS POMORZA” · PROGRAM NA PRZETRWANIE NA ŁAMACH GAZETY
PRZEDSTAWIŁ DYREKTOR JERZY GRUDZIŃSKI

JAN SZYMAŃSKI · ur. 28.05.1932 r., w 1952 r. ukończył wydział nawigacyjny Szkoły Morskiej w Szczecinie. W 1953 r. zaczął pływać na kutrach jako rybak, potem szyper w gdyńskiej Arce i uesteckim Korabiu, gdzie w 1956 r. został zastępcą dyrektora. W latach 1961–1968 pracował w Gwinei. W 1968 r. został zastępcą dyrektora Koszalińskiego Urzędu Morskiego w Słupsku, a zaraz potem dyrektorem kołobrzесьkiej Barki. Od 1972 do 1976 r. J. Szymański był posłem na Sejm VI kadencji. W 1976 r. najpierw został pełnomocnikiem ministra handlu zagranicznego i gospodarki morskiej do spraw utworzenia Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, a następnie jej pierwszym dyrektorem.

Po wyjściu z więzienia w latach 1984–1988 pływał jako oficer na statkach PŻB i trzy lata na statkach obcych bander. W latach 1991 i 1998 był ponownie zatrudniony w PŻB na stanowisku głównego nawigatora. Zmarł w 1998 r.

Publikacje prasowe z lat późniejszych rzuciły nowe światło na działalność Jana Szymańskiego. Po latach został on uhonorowany przez władze Kołobrzegu. 30.05.2000 r. Rada Miasta Kołobrzegu nazwała jego imieniem główny bulwar nadmorski w Kołobrzegu, pomiędzy latarnią morską a moło spacerowym. W centralnym miejscu, przy wejściu na moło położono obelisk z wrytym kształtem promu, a przy nim na pazurze żelaznej kotwicy umieszczono tabliczkę z napisem: *Jan Szymański 1932–1998, twórca Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu. Czerpiąc bogactwo z morza przydał świetności miastu, by Polskę uczynić zasobniejszą.*

do armatora z siedzibą w Kołobrzegu, w porcie, do którego promy nie mogły wpływać. Kiedy ten młody armator borykał się z wieloma problemami, fala krytyki narastała. Z Gdyni i Szczecina zaczęły napływać głosy pracowników Polskich Linii Oceanicznych, którzy domagali się zwrotu promów przekazanych PŻB w momencie jej powołania.

Jak podsumował tygodnik Marynarki Wojennej „Bandera”, 3 marca 1981 r., autor: Krystyna Popławska-Czerwonko, kłopoty finansowe wynikały z wielu przyczyn. „Zamówione promy ze Stoczni Szczecińskiej w międzyczasie bardzo zdrożały. Wprowadzenie do eksploatacji dwóch statków z tej serii rozłożyło finansowo kołobrzieskiego armatora. Pomerania kosztowała 689 mln zł zamiast planowanych 460 mln zł, a Silesia była jeszcze droższa. Poprzednie kierownictwo PŻB z flotą 6 promów postanowiło *wyjść na szerokie wody*. Poważnym błędem było otwarcie połączenia promowego do Anglii, nieoprzemyte odpowiedzialnym rozeznaniem, zakończyło się kolejnym finansowym fiaskiem. A na tę trudną sytuację kołobrzieskiego armatora nałożyły się jeszcze przyczyny obiektywne, jak gwałtowny wzrost cen paliw”.

Stan posiadania PŻB na początku 1981 r. szczegółowo opisał miesięcznik „Morze” nr 3/604, marzec 1981 r., „Pod polską banderą 1980”, autor: Jerzy Miciński. „Według stanu na dzień 1 stycznia 1981 r. PŻB posiadała 6 promów. Były to: Rogalin, Pomerania, Silesia, Wawel, Wilanów i Skandynawia. Oprócz promów do PŻB należało w tym czasie (po sprzedaży MS Orla w 1980 r.) 17 statków towarowych długości od 58 do 65 metrów. Drobnicowce typu B-52: Goplana, Krasnal, Nimfa, Rusalka, Świetlik, Wodnica oraz drewnowce: Barlinek, Hajnówka, Ruciane, a także drobnicowce typu B-475 Boginka, Dziwożona, Nereida i drobnicowce typu B-51/11 Ina, Krutynia, Ner, Soła, i jeden kabotażowiec długości 44,6 m Flora. Do tej siedemnastki w trakcie 1981 r. dołączył Chochlik przejęty od PLO. W 1980 r. PŻB wybudowała cztery nowe statki towarowe: Opal, Rubin, Saphir i Smaragd, a sprzedano najstarszy z promów Gryf”.



„HORYZONT” · 16–31.01.1981

3 DZWONEK

W ODPOWIEDZI NA ROSZCZENIA
NIEKTÓRYCH ŚRODOWISK Z PLO
W PRASIE PUBLIKOWANE BYŁY TEŻ
SŁOWA SPRZECIWU PŁYNĄCE Z PŻB:

„MY ZAŁOGA MF SKANDYNAVIA
PROTESTUJEMY PRZECIWKO IN-
GEROWANIU ADMINISTRACJI PLO
W SPRAWY PŻB. PRZEDSTAWICIELE
PLO, KORZYSTAJĄC Z OSTATNICH
ZMIAN ZWIĄZKOWYCH, WYSUNĘLI
WĄTPLIWE ARGUMENTY POD ADRE-
SEM NASZEGO PRZEDSIĘBIORSTWA,
MAJĄC NA WZGLĘDZIE PRYWATNE
INTERESY ADMINISTRACJI PLO”



„GŁOS POMORZA” · 03.06.1981 · KONIEC DZIAŁALNOŚCI SZKOŁY
STEWARDOŲ · NA ZDJĘCIU Z LEWEJ DYR. SZKOŁY MIROSLAW
BREMBOROWICZ · FOT. K. RATAJCZYK

Gryf został sprzedany 4 listopada 1980 r. greckiemu armatorowi. W całym 1980 r. promy PŻB przewiozły 265 584 pasażerów, 50 962 samochody osobowe i 19 778 ciężarowych.

3 czerwca 1981 r., po zmniejszeniu liczby promów, po 5 latach działalności zamknięto szkołę stewardów utworzoną przez PŻB na bazie Technikum Rybołówstwa Morskiego w Kołobrzegu. W ciągu 5 lat istnienia wykształciła ona 240 stewardów, z których większość trafiła do pracy na promach i w biurach PŻB.

W 1981 r. nastąpiło ożywienie w ruchu pasażerskim. Na krótkie podróże do Skandynawii coraz częściej zaczęli wyjeżdżać Polacy. PŻB walcząc o pasażerów za pośrednictwem swoich biur zaczęła organizować wielodniowe wycieczki. Turyści z Polski płynęli na przykład w rejs na pięć, sześć dni do Kopenhagi, z zawinięciem do Malmö albo do Travemünde.



„ERHVERVSMAGASINET SJAELLAND”

3.07.1981 · OD LEWEJ: IB ANDRESEN, WIELO-
LETNI ORGANIZATOR WYCIECZEK Z KOPEN-
HAGI DO POLSKI NA PROMACH POLFERRIES
I KURT LUNDBLAD Z DUŃSKIEGO BIURA PO-
DRÓŻY WSPÓŁPRACUJĄCEGO Z PŻB PRZY PRO-
MIE WILANÓW

12 grudnia 1981 r. zwodowany został trzeci po Pomeranii i Silesii prom, Mazovia, którego z powodu problemów finansowych PŻB już nie odebrała. Na matkę chrzestną wybrano popularną piosenkarkę Irenę Santor. Artystkę, która swoje pierwsze kroki na scenie stawiała w zespole Mazowsze. Mazowię kupił armator turecki.



„TRYBUNA MAZOWIECKA” · 16.11.1981 · FOT. CAF JERZY UNDRÓ · W SZCZECIŃSKIEJ STOCZNI JESZCZE W TYM ROKU ZOSTANIE ZWODOWANY PROM PASAŻERSKO-SAMOCZODOWY MAZOVIA. ROBOTY NA POCHYLNI NIE PRZEBIEGAJĄ RYTMICZNIE, CO SPOWODOWANE JEST BRAKIEM MATERIAŁÓW — BLACH I KSZTAŁTOWNIKÓW

PIERWSZA MAZOVIA | ZYGMUNT KARPÓW

Jak na łamach portalu Mmszczecin.pl, 26.05.2007 r. wspominał Zygmunt Karpów, długoletni pracownik szczecińskiej stoczni, był jednym z uczestników wodowania promu Mazovia. Z. Karpów pamięta to wydarzenie bardzo dobrze. Chrzest odbył się w przeddzień wprowadzenia stanu wojennego, w sobotę 12.12.1981 r. „Było zimno, padał gęsty śnieg. Jak wspomina, pani Irena Santor świetnie sobie poradziła z rozbiciem butelki szampana, a prom gładko zsunął się z pochylni. Po uroczystości pani Irena pociągami wróciła do Warszawy. Następnego dnia był już w Polsce stan wojenny. Wstrzymana została żegluga promowa przez Bałtyk. PŻB liczyła straty. W rezultacie promu Mazovia już nie odebrała. Jego właścicielem został turecki armator. Zmienił nazwę na Ankara. Zamówił też drugi prom z tej serii o nazwie Samsun”.



1981–1984

STAN WOJENNY

13 grudnia 1981 r. w Polsce wprowadzono stan wojenny. Promy zostały zablokowane w portach, żegluga z kraju nie istniała. W tym dniu PŻB stała się zakładem zmilitaryzowanym. W ślad za tym, dyrektor PŻB wydał zarządzenie, którym powołał do służby wojskowej wszystkich zatrudnionych w przedsiębiorstwie pracowników. W przypadkach uchylania się od służby, niewykonywania poleceń służbowych, wszyscy podlegali karze pozbawienia wolności od 2 lat do kary śmierci łącznie.

Promy wyszły na linie dopiero po kilku dniach. Ilość pasażerów była bardzo mała. Oprócz wszystkich dolegliwości, jakie wynikały z wojskowego reżimu, największe problemy pojawiły się w związku z brakiem łączności. Firmę, której do codziennego funkcjonowania i zarządzania niezbędne były telefony, dalekopisy i kontakty zagraniczne, w jednej chwili odcięto od świata. Szybko poradzono sobie z tym organizacyjnie. Przekazywaniem wiadomości zajęli się przedstawiciele ulokowani w biurach we wszystkich zagranicznych portach.

Okres stanu wojennego był czasem zatrzymania działalności PŻB na wielu polach. Sytuacja na polskim rynku żeglugowym zmieniła się całkowicie. Nastąpiły lata kryzysu. Polacy nie mogli wyjeżdżać za granicę, a przy bardzo małym ruchu ze Skandynawii, promy kursowały prawie puste i przynosiły ogromne straty.

Promami transportowane były dary organizacji społecznych ze Skandynawii do Polski. Jak pisał „Głos Wybrzeża” 13.02.1982 r. prom Silesia przywiózł – jako pomoc Fińskiego

TAJNA ŁĄCZNOŚĆ | EDWARD WIŚNIEWSKI

Gdy 13 grudnia 1981 r. ogłoszono stan wojenny, wszystkie połączenia telefoniczne przerwano. Nasz ośrodek komputerowy w Kołobrzegu miał stałe łącze w centrum komputerowym w Gdyni, dla celów transmisji danych. Okazało się, że 14, 15 i 16 grudnia można było przesyłać dane do Gdyni! Wykorzystała to „Solidarność Kołobrzeg”, mając stały kontakt interakcyjny z Trójmiastem. 16 grudnia wykryto tą „przepustowość” i do ośrodka wkroczył żołnierz z karabinem, aby „czuwać nad tym, co my robimy”. Jako kierownik ośrodka musiałem tłumaczyć się władzom, że „nie zameldowałem w porę o możliwości kontaktu z Gdynią”.

„SOLIDARNOŚĆ” NA „WAWELU”

| OTTO RYKS

Pamiętam jak w stanie wojennym przepłynęliśmy Bałtyk ze Szwecji do Polski z wielkim napisem na burcie „Niech żyje Solidarność”. Nie wiedzieliśmy, że ktoś nam pomalował statek jak staliśmy w Szwecji. I tak nieświadomi z tym napisem wpłynęliśmy do Świnoujścia. Było to na promie Wawel. Z Ystad wypłynęliśmy rano, a napis był na burcie od strony kei, nikt go nie zauważył. Dopiero w Świnoujściu, kiedy zbliżaliśmy się do nabrzeża, widzieliśmy reakcje ludzi na lądzie. I oczywiście od razu była szybka akcja SB, przybiegli do nas, do kapita-
na. I zaczęło się szybkie zamalowywanie.

FOT. M. CZASNOJĆ



Czerwonego Krzyża – 1570 paczek dla ludzi starych z Trójmiasta oraz 1687 dla dzieci od 3 do 7 lat. Z kolei Szwedzki Czerwony Krzyż dostarczył z przeznaczeniem dla dzieci 600 worków używanej odzieży i butów.

Po wprowadzeniu stanu wojennego nowa sytuacja polityczna w kraju wpłynęła na decyzje wielu pracowników o opuszczeniu Polski. Zawinięcia statków do zagranicznych portów dawały taką możliwość wszystkim marynarzom. Statystykę zejść ze statków opisał, badający ten okres, adwokat Edward Stępień na swojej stronie Edwardstepien.pl.

Jak pisał, Służba Bezpieczeństwa odnotowała łącznie 144 przypadki porzucenia pracy przez pracowników Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu przez zejście w obcym porcie. Największe nasilenie „dezercji”, jak to nazywała SB, przypadało na pierwsze dni po wprowadzeniu stanu wojennego. Od 14 do 28 grudnia 1981 roku za granicą pozostało 56 pracowników PŻB. W pierwszych sześciu miesiącach 1982 roku 37 osób, w drugim półroczu 1982 roku – 13 osób, w 1983 – 4 osoby, w 1984 roku – 12 osób. Główne kierunki ucieczek to Szwecja, w której pozostały 74 osoby, Niemcy Zachodnie – 25, Francja – 14, Anglia – 13, Dania – 7. Najwięcej pracowników zeszło z promu Wawel, łącznie 41 osób, z Rogalina – 26, z Pomeranii – 20, z Wilanowa – 13, ze Świątlika – 10, z Silesii – 9, z Nimfy – 5 i 20 z pozostałych trampów.

Brak pasażerów szybko odbił się na kondycji PŻB. Jak informował „Głos Pomorza” z 9–12.04.1982 r., w pierwszym kwartale przewieziono 4,6 tys. pasażerów i 1,4 tys. samochodów osobowych, gdy w tym czasie, w roku ubiegłym, przewozy pasażerskie wyniosły o 20 tysięcy osób więcej. 1 maja 1982 o kolejny port – Travemünde – wydłużona została linia do Kopenhagi. Żeglugę uprawianą cztery razy w tygodniu zainaugurował prom Rogalin. Wydłużono także linię helsińską o porty Nynäshamn i Visby na Gotlandii.

PŻB ratowała się oddając promy w czarter. Pomerańnię wycarterowano do żeglugi na Morze Śródziemne, na linię Marsylia–Genua–Tunis. Rogalin – na linię Bremerhaven–Newcastle–Reykjavík.



„ROGALINEM” DO TRAVEMÜNDE

Już drugi miesiąc prom Polskiej Żeglugi Bałtyckiej wł. „Rogalin” pływa na wydłużonej linii do Travemünde na Kopenhagę i dalej do Travemünde w RFN. „Rogalin” jest promem w trasie, który do stolicy Danii i innego miasta, nie dużego portu w ujściu rzeki Ławy do Muzi. 20.04.1982. Prom „Rogalin”.

W Travemünde znajduje się wiele gro-

szczytów i domów mieszkalnych. Prom da możliwość jednorazowo do stolicy portu i grodu. Jedną z przyczyn i przyczyn jest to, że promy i statki jadą do portu w Kopenhagę i Hamburg.

Musimy odjechać, bo PŻB na wydłużonej linii będzie miał nie tylko w sezonie letnim, ale również zimą i latem. (BAG)

„GŁOS POMORZA” · 17.06.1982 · ROGALINEM
DO TRAVEMÜNDE · FOT./TEKST K. RATAJCZYK

TRANSMISJA DANYCH NYSKĄ | EDWARD WIŚNIEWSKI

W stanie wojennym, gdy po przerwaniu łączności nie mogliśmy transmitować danych, a musieliśmy wykonać listy płac dla około 3,5 tysiąca pracowników morskich i lądowych PŻB, pojechaliśmy do Gdyni do ośrodka informatycznego, aby zrobić wszystko na miejscu. Wracaliśmy Nyską z wieloma kartonami wydruków. Na skrzyżowaniu w kierunku Helu zatrzymało nas wojsko. Zaczęli rewidować samochód i kazali na mrozie minus 15 stopni wypakować tabulogramy. Sprawdzali wszystko kartka po kartce, to trwało kilka godzin! Badano, czy nie wieziemy ulotek.



„GŁOS POMORZA” · 20.01.1984 · POLSKA ŻEGLUGA BAŁTYCKA
PRZEDSIĘBIORSTWEM RENTOWNYM · JAN POPRAWSKI · FOT. J. PATAN

Podczas gdy wyniki przewozowe za 1981 rok wyniosły 243 485 pasażerów, 48 993 samochody osobowe i 20 807 ciężarowych, w 1982 r. nastąpił ich drastyczny spadek – 108 229 pasażerów, 26 334 auta osobowe i 22 168 ciężarowych. Ale już wiosną było widać złą sytuację PŻB, która spłacała kredyty za Pomeranie i Silesię.

Po Jerzym Grudzińskim, w latach 1982–1983, PŻB kierował Janusz Rutkowski. W 1982 r. Narodowy Bank Polski opublikował listy firm zagrożonych bankructwem. Wśród nich była PŻB. Chociaż wpływ na sytuację przedsiębiorstwa miała sytuacja w kraju, dalszych kredytów

UCIECZKI | OTTO RYKS

Po wprowadzeniu stanu wojennego promy pływały w rejsy na linie łączące – Szwecja, Niemcy i do Kopenhagi. Dużo pasażerów uciekało za granicę, zwłaszcza do Niemiec, z promów schodziły całe grupy. Kiedyś z jednej wycieczki wracał pusty autobus. Też osobiście przeżyłem kilka zejść członków załóg, a potem odwiedziłem tych kolegów, którzy wyemigrowali.

POMÓGŁ KARGER | WŁADYSŁAW BYCZEK

Za tą pomocą okazaną PŻB przez PŻM stał osobiście dyrektor szczecińskiej firmy Ryszard Karger. Nie chciał, żeby ten majątek się zmarnował, widział sens istnienia PŻB. Wiedział, że gdy tylko koniunktura wróci, natychmiast wyjdziemy na prostą. I tak też było. Karger był patriotą, działał w duchu budowania polskiej gospodarki morskiej. I taki też miał charakter, miał gest. W tak potężnej firmie, jak PŻM, pomoc dla nas to były ułamkowe pieniądze. On bardzo pomógł nam w tym okresie, był osobą, której głos zadecydował.

bank odmówił, a Urząd Gospodarki Morskiej, w tamtym czasie organ założycielski, przystąpił do likwidacji firmy.

1 lipca 1982 r. na łamach „Głosu Pomorza” w artykule Jana Poprawskiego pt. „Umacniamy się na nowych liniach”, pełniący obowiązki dyrektora PŻB, Janusz Rutkowski, informował o programie naprawczym, wypracowanym przez zespół powołany do likwidacji PŻB. Na ratunek przedsiębiorstwu przyszedł nie bank, a drugi polski armator – Polska Żegluga Morska w Szczecinie, która wyłożyła 250 milionów złotych, pod zastaw hipoteczny promów Wilanów i Wawel. Zapewniła płynność PŻB i przejęła zadłużone promy Silesia i Pomerania.

Do bankructwa nie doszło. W zamian, w rozliczeniu były usługi remontowe dla PŻM i, między innymi, mieszkania w Kołobrzegu. Po latach, kiedy PŻB zaczęła przynosić zyski, statki wróciły do kołobrzесьkiego armatora.

W tym okresie PŻB starała się, mimo trudności, prowadzić normalną działalność. Stan wojenny nie zmienił jednak firmy wewnętrznie na tyle, by rozpedzone dążenie do nieustannego rozwijania się w poszczególnych wydziałach, zatrzymać. Dlatego, mimo trudnej sytuacji politycznej i gospodarczej, wieloletniego kryzysu w żegludze i zmieniających się dyrektorów, przedsiębiorstwo robiło to, do czego



„GŁOS POMORZA” · 16.08.1984 · PROMY OBRONIŁY SIĘ SAME · JAN POPRAWSKI · FOT. J. PATAN



ROGALIN JAKO EDDA W CZARTERZE
FARSKIP Z ISLANDII · 06–09.1983
FOT. ARCHIWUM KPT. K.MEISSNERA



CZARTER ISLANDZKI, FAREWELL CAKE
NEWCASTLE · 13.09.1983 · OD PRAWY:
LEKARZ (PL), RECEPCJONISTKA (ISL),
KAPITAN KRZYSZTOF MEISSNER (PL),
INTENDENT JENSEN (FIN)
FOT. ARCHIWUM KPT. K.MEISSNERA



„GŁOS WYBRZEŻA” · 27.08.1984 · PROM ROGALIN I DAR MŁODZIEŻY
W ZATOCE POMORSKIEJ · FOT. CAF UNDRO

zostało powołane, by w kolejnych latach wyjść na prostą. W tych trudnych latach w trakcie i krótko po zakończeniu stanu wojennego, nastąpił postęp w informatyzacji PŻB, który unowocześnił zarządzanie przedsiębiorstwem.

W 1982 roku w PŻB nastąpiła rewolucja informatyczna. Zbudowano wewnętrzne sieci intranetowe na promach: Pomerania, Rogalin, Silesia, połączone teletransmisją z Kołobrzegiem.

12 czerwca 1983 r. uruchomiono połączenie sezonowe do Rønne na wyspie Bornholm. W 1983 r. na wszystkich liniach PŻB przewiozła 199 007 pasażerów, 43 053 samochody osobowe i 22 677 ciężarowych. Sytuacja była jednak trudna. Na koniec 1983 r. bilans przedsiębiorstwa wykazał deficyt 650 mln zł.

Na przełomie lat 1983–1984 dyrektorem był Janusz Komander. Stopniowo, przewozy na polskich liniach na Bałtyku zaczęły rosnąć, a pasażerów przybywało.



GRAFIKA REKLAMOWA WYKORZYSTYWANA
W LATACH 80.

„BRYZA” 3 ARMATORÓW

Od 1984 r. branżowe pismo Polskiej Żeglugi Morskiej, „Bryza”, ukazujące się od 1961 r. adresowane do marynarzy, zostało przekształcone we wspólne pismo trzech przedsiębiorstw gospodarki morskiej – PŻM, Transoceanu i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu. Miesięcznikowi „Bryza” przybyło stron, zwiększył się także nakład do 8 tys. egzemplarzy. „Bryza” poruszała na swoich łamach sprawy zawodowe i socjalne pracowników, ich rodzin, a także bieżące wydarzenia ważne dla marynarzy.



1984–1990

PROSPERITY

W 1984 r. stanowisko dyrektora PŻB objął Stefan Gębicki, który od lat 60. związany był z kołobrzeskim portem handlowym. Przyjechał do Kołobrzegu jako przedstawiciel jednej z warszawskich centrali handlu zagranicznego. Był przy PŻB od czasu jej powstania. Urodzony w 1938 r., ekonomista o długoletnim doświadczeniu w handlu zagranicznym, pracował w porcie w Kołobrzegu od 1969 r. Objął wtedy kierowanie filią kołobrzeską Centrali Eksportowo-Importowej Minex w Warszawie. W latach 1979–1983 był attaché handlowym w Dhace. Po powrocie do Polski w 1983 r. rozpoczął pracę w Polskiej Żegludze Bałtyckiej. Krótco jako asystent dyrektora, a od 1984 r. objął funkcję dyrektora naczelnego. W tym okresie PŻB intensywnie się rozwijała.

W 1984 r. rozpoczęto eksploatację systemu komputerowego kas rejestracyjnych na promach. Technologia polegała na wprowadzaniu w czasie rzeczywistym wszystkich informacji o obrotach handlowych, gastronomicznych i hotelowych na promie, otrzymywaniu codziennych raportów ilościowo-wartościowych dla poszczególnych punktów sprzedaży oraz pracowników promu: rozliczenia kelnerów, barmanów, sklepów w dowolnym momencie oraz transmitowanie danych do centralnego komputera w Kołobrzegu. System rezerwacji oparto o system bukingowy fińskiego armatora Silia Line i utworzono połączenie centrali w Kołobrzegu z bazami promowymi w Gdańsku i Świnoujściu oraz biurami podróży w Warszawie, Szczecinie, Krakowie i Poznaniu, a także generalnymi agentami PŻB w Ystad,

W PŻB MIAŁEM ZESPÓŁ ZDOLNYCH LUDZI | STEFAN GĘBICKI

Kiedy zacząłem pracę zatrudnionych było 3300 pracowników. Stopniowo zmniejszyłem zatrudnienie do 800 osób i była to optymalna liczba pracowników dla firmy. Zyski PŻB, zależnie od miesiąca, za czasów mojego kierowania, wynosiły 30–60 milionów złotych. Zgromadziliśmy ogromny majątek, nieruchomości i flotę. Z zespołu pracowników, z którym pracowałem, najważniejsi byli dla mnie ludzie najbardziej uzdolnieni. Taki był Jerzy Ogórek, który znał siedem języków obcych. Znany był z tego, że fińskiego nauczył się jeżdżąc tramwajem po Helsinkach. Był moim asystentem, niestety zmarł bardzo młodo. Kolejną ważną dla mnie osobą był Leszek Szymański, który świetnie mówił po szwedzku, pani Aleksandra Kuszak, pani Włoda Byczek, kierownik działu żegluga obszaru zachodniego, która jak nikt znała się na shippingu.



1984 · OŻYWIENIE RUCHU PASAŻERSKIEGO NA PROMACH
FOT. M. CZASNOJC

Helsinkach, Kopenhadze i Travemünde. W latach 80. były to rozwiązania awangardowe.

7.09.1984 r. „Głos Pomorza” odnotował przewiezienie trzymilionowego pasażera na promach PZB. Szczęściarzem był, podróżujący na promie Wawel, obywatel Szwecji Sven Rosen, powracający do swojego kraju z Gdańska, z wystawy Balt Expo-84.

W 1984 r. na promach przewieziono 253 192 pasażerów, 49 110 samochodów osobowych i 20 494 ciężarowe. Przedsiębiorstwo, po latach borykania się z problemami, zaczęło przynosić zyski. Za rok 1984, jego przychody z obrotu

„RZECZPOSPOLITA” · 10.11.1986 WYPADŁA PASAŻERKA

„Podczas przybijania do świno-
ujskiego nabrzeża portowego.
z promu pasażersko-samocho-
dowego Wilanów z nieznanых
przyczyn wypadła do morza
50-letnia mieszkanka Norwegii.
Znalazła się ona pomiędzy rufą
cumującego promu, a nabrze-
żem. Przed śmiercią przez
zgniecenie uratował ją kome-
dant straży pożarnej na statku
Zbigniew Ziółkowski, który nie
zważając na niebezpieczeństwo
błyskawicznie skoczył do mo-
rza i przyholował Norweżkę
do nabrzeża. Z wody pomogli
im się wydostać załoga Wila-
nowa. Kobieta i dzielny strażak
nie odnieśli żadnych obrażeń”.

PZB stawia na informatykę



„GŁOS POMORZA” · 21.11. 1986
NA ZDJĘCIU JOANNA JAKUBOWSKA
OPERATORKA KOMPUTEROWA

towarowego w porcie wyniosły 70 mln zł. Na koniec 1985 r. odnotowano przewiezienie 272 033 pasażerów, 49 287 aut osobowych i 21 405 ciężarowych.

Na początku 1986 r. PŻB posiadała następującą flotę: promy Rogalin, Pomerania, Silesia, Łańcut, Wawel i Wilanów oraz statki towarowe: drobnicowce tzw. bajkowe dł. 65,8 m – Chochlik, Goplana, Krasnal, Nimfa, Rusalka, Świetlik i Wodnica oraz drewnowce – Barlinek, Hajnówka i Ruciane.

W 1986 r. kołobrzeski armator nadal osiągał dobre wyniki w przewozach promowych – 295 767 pasażerów, 56 626 samochodów osobowych i 24 220 ciężarowych. W następnym roku, 1987, pasażerów było jeszcze więcej. Przewieziono 360 728 osób, 68 499 samochodów osobowych i 25 095 ciężarowych.

Za czasów Stefana Gębickiego o PŻB zrobiło się głośno za sprawą pomysłu budowy promu parowego. Jak pisał „Głos Pomorza”, 28.10.1985 r., „w stoczni Kockunas w Malmö prowadzono rozmowy o budowie supernowoczesnego promu na węgiel dla PŻB. Będzie to prom, jakiego na świecie jeszcze nie było. Pierwszy w historii nowoczesnej żeglugi promowej o napędzie parowym. Ten oryginalny projekt zrodził się w szczecińskiej pracowni znanego konstruktora Jerzego Piskorza-Nałęckiego.



„GŁOS POMORZA” · 8.01.1985 · PORT HANDLOWY W WOLNĄ SOBOTĘ
FOT. J. PATAN



Biało-czerwona na promie „Łańcut”

(Inf. wł.) W plątek na terenie terminalu w Swinoujściu odbyła się uroczystość podniesienia bandery Polskiej Marynarki Handlowej na promie pasażersko-samochodowym „Łańcut”. Statek ten tego samego dnia rozpoczął służbę na najstarszej polskiej linii promowej Swinoujście—Ystad.

W uroczystości wziął udział kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej, minister Jerzy Korsonek. Władze województwa koszalińskiego reprezentował sekretarz KW PZPR w Koszalinie Jan Kuś. Obecna też była liczna delegacja z I sekretarzem KM PZPR Ryszardem Fussem i dyrektorem

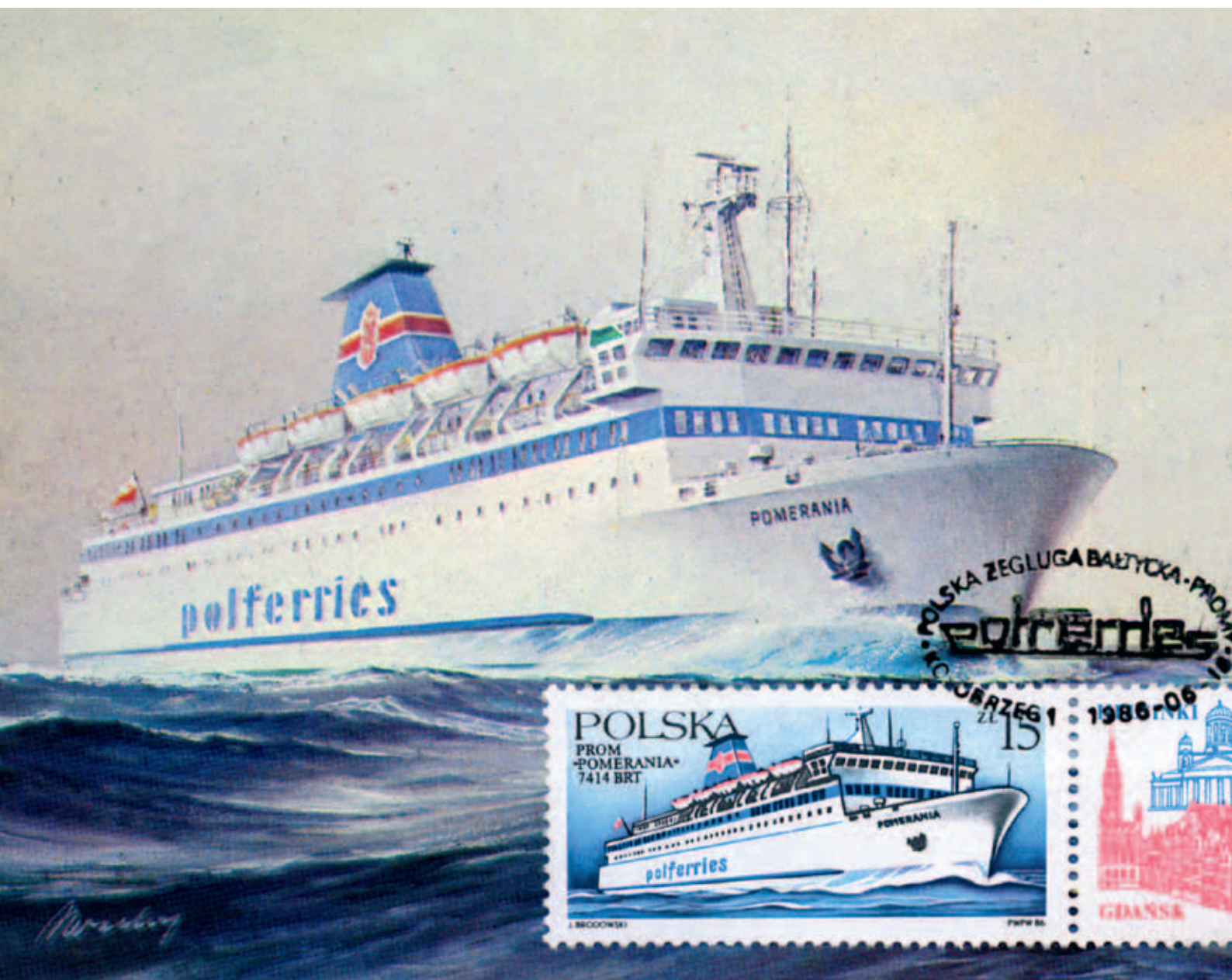
Muzeum „Zamek w Łańcutu” Władysławem Czajewskim. Ceremonię odegrania marsza rozpoczęła orkiestra Marynarki Wojennej. Następnie dowódca „Łańcuta”, kpt. ż.w. Witold Borkowski złożył dyrektorowi naczelnemu Polskiej Żeglugi Mor-

(dokończenie na str. 2)

„GŁOS POMORZA” · 28.10.1985

BIAŁO-CZERWONA NA PROMIE ŁAŃCUT

FOT. K. RATAJCZYK





ZNACZKI PROJEKTU JACKA BRODOWSKIEGO
NA TLE AKWARELI ADAMA WERKI

ZNACZKI POLFERRIES

W 1986 r., dokładnie 18 czerwca, Polska Poczta wydała serię znaczków w 10. rocznicę powstania Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Przedstawiały one wizerunki promów PŻB. Autorem serii jest artysta grafik Jacek Brodowski. Znaczki z promami Pomerania i Rogalin zostały wydane w połączeniu z widokami miast portowych, do których pływały: Helsinki, Travemünde i Gdańsk. Znaczki z Pomeranią i Rogalinem ukazały się w nakładach po 5436 000 egzemplarzy. Znaczki z promami Wawel i Wilanów z portami docelowymi – Ystad, Kopenhagą i Słupskiem, wydane zostały w nakładach 2 769 000 egzemplarzy. W dniu edycji Poczta Polska wprowadziła także stempel pocztowy z datownikiem i z napisem Polferries oraz koperty.



NIEBORÓW PŁYWAŁ W PŻB OD 08.11.1988 R. • FOT. ARCHIWUM PŻB

Wzbudził on zainteresowanie wielu armatorów. Polska Żegluga Bałtycka znalazła się na pierwszej stronie londyńskiego Timesa. Wiadomo już, że Australijczycy chcą wybudować 5 takich jednostek według polskiego projektu”.

W 1987 r. PŻB znów była firmą inwestująca w swój rozwój. Podpisano w tym czasie umowę na budowę dwóch promów w stoczni w Argentynie. Pierwszy statek miał być gotowy w 1990 r.

„Trybuna Ludu”, 15.09.1987 r. „Promy PŻB na szerokich wodach”, autor: Jan Urbanowicz, informowała o dobrych wynikach ekonomicznych PŻB. „Mogłyby być jeszcze lepsze, gdyby Ministerstwo Finansów traktowało jednakowo wszystkich polskich armatorów. Rzecz idzie o należne dotacje do ceny rubla transferowego. Otóż przewóz samochodów ciężarowych z krajów socjalistycznych wyceniany jest w rublach transferowych. Połowę należności rublowej wycenia się w dolarach, ale oficjalny kurs rubla transferowego do dolara wynosi jak 1:0,64, czyli za jednego dolara liczy się 64 kopiejki. Tymczasem kurs dolara wynosi prawie 250 zł, podczas gdy kurs rubla 124 złote. Inni armatorzy otrzymują dotacje, a PŻB, ponieważ jest przedsiębiorstwem dochodowym, tej dotacji jest pozbawiona. W konsekwencji przedsiębiorstwu przestaje opłacać się przewozić ładunki na samochodach z krajów socjalistycznych. A załoga pyta kiedy zaczniesz działać system jednakowy dla wszystkich”.

Jak informował „Kurier Polski”, 26–28.02.1988 r., w rejsie 24–25.02.1988 r. na promie Łańcut, na trasie ze Świnoujścia do Ystad PŻB przewiozła czteromilionowego pasażera. Był nim Duńczyk Peter Singers Soerensen, który otrzymał dwa bezpłatne bilety na wybrane rejsy. Dobrze się wiodło PŻB także w żegludze towarowej. 9 należących do niej trampów i dodatkowo 3 wycarterowane od RFN – Rubin, Saphir i Smaragd – pod banderą PŻB przewiozły w 1988 r. 210 tys. ton towarów, głównie drobnicy. PŻB zleciła stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni budowę pięciu nowoczesnych trampów typu „kołomax”, które miały wejść do żeglugi począwszy od 1990 r.



TYGODNIK „WYBRZEŻE” · 24.11.1985

Z TRÓJMIASTA JESZCZE W 1985

DOCIERAŁY GŁOSY KRYTYKUJĄCE SENS

POWOŁANIA PŻB · FOT. M. CZASNOJĆ

Monika pojedzie do Soczi

Górá kołobrzeżanki

(Inf. wł.) W karnawałowym rytmie — taki był zresztą tytuł całego programu — przebiegały w miniony czwartek w Koszalinie wybory najładniejszych i najsympatyczniejszych dziewcząt woj. koszalińskiego do konkursu „Miss Polonia 87”. Spośród 18 kandydatek najpiękniejsze okazały się kołobrzeżanki.

Zarówno jury jak i publiczność urodą i wdziękiem urzekła 22-letnią nauczycielkę z Kołobrzegu **Monika Nowosadko**. Ona właśnie uzyskała tytuły „Miss województwa” i „Miss publiczności”, a w nagrodę pojedzie na samolotową wycieczkę do Soczi, ufundowaną przez kołobrzeżski „Orbis”. PZB jest fundatorem nagrody (wycieczka promowa), która przypadła I wicemiss — **Marii Pióro**, także z Kołobrzegu. II wicemiss została **Alicja Kuś** ze Szczecinka, a III — koszalinianka **Beata Świdroń**. Do



(dokończenie na str. 2)

Fot. Jerzy Patan

„GŁOS POMORZA” · 22.02.1987 · MONIKA POJEDZIE DO SOCZI · POLSKA ŻEGLUGA BAŁTYCKA RAZEM Z MIESZKAŃCAMI KOŁOBZREGU ANGAŻOWAŁA SIĘ W KAMPANIĘ NA RZECZ WYBRANEJ NA MISS POLONIA KOŁOBZREŻANKI MONIKI NOWOSADKO

W porcie handlowym w Kołobrzegu PŻB podjęła w tym czasie działania, których celem było ożywienie gospodarcze. „Głos Pomorza” z 12.06.1989 r., „Duży ruch w kołobzeskim porcie” autor: (jap), informował, że: „w 1988 r. PŻB zawarła kontrakt na przewóz towarów przez port kołobzeski z węgierskim partnerem”. Jak podała gazeta, „w ramach tego tranzytu w porcie przeładowano 12 tys. ton towarów, a całe przeładunki za półrocze wynosiły: 55 tys. ton drobnicy i 73 tys. ton zboża (większość zbóż w imporcie)”.

Inwestowano także w urządzenia portowe. „Głos Pomorza” z 13.06.1989 r. pisał o niecodziennym ładunku dla kołobzeskiego portu.

FILM „OSTATNI PROM”

Na promie PŻB powstał, opowiadający o sytuacji współczesnej Polski, film „Ostatni prom” z 1989 r. według scenariusza i w reżyserii Waldemara Krzystka. To dramat, którego akcja toczy się na promie w momencie wprowadzenia stanu wojennego. Większość pasażerów zamierzała zejść z promu i nie wracać do Polski. Dramat na morzu rozpoczął się, gdy prom został zawrócony do Świnoujścia. Pasażerowie podnieśli bunt i w desperacji zaczęli opuszczać prom skacząc do wody. W filmie grają m.in. Krzysztof Kolberger, Dorota Segda, Jerzy Zelnik, Artur Barciś i Leon Niemczyk w roli kapitana promu Wilanów. W 1989 r. reżyser i scenarzysta Waldemar Krzystek otrzymał za film Nagrodę Szefa Kineematografii i Nagrodę na Festiwalu Polskich Filmów Fabularnych w Gdyni.

„W ostatnich dniach statek Polskiej Żeglugi Bałtyckiej ms Wodnica przywiózł do Kołobrzegu niecodzienny, a przy tym bardzo przez załogę wyczekiwany ładunek. Stanowiło go 8 specjalistycznych maszyn do przeładunku towarów drobnicowych, tzw. sztaplarek o udźwigu do 10 ton. Najbardziej interesujące jest jednak to, że sprowadzenie tak dużej ilości nowoczesnych wózków, stało się możliwe dzięki funkcjonowaniu własnego biura handlu zagranicznego, jakie PŻB założyła. Takie i inne urządzenia gotowe są oczywiście dostarczyć nasze centrale handlu zagranicznego, ale za *godziwy* procent, płatny – w tym akurat przypadku – w funtach szterlingach”.

Więści z promów pełnych turystów przekazywała prasa. „Sztandar Młodych”, 25.10.1988 r. w artykule „Prosperity PŻB” pisał, że „kołobrzeski armator, Polska Żegluga Bałtycka, przedsiębiorstwo przed kilkanaście laty regularnie zagrożone bankructwem, dziś przeżywa okres nienotowanej dotąd prosperity. W 1988 r. notowano rekordowe przewozy promami PŻB ponad 400 tys. pasażerów, 70 tys. samochodów osobowych, 25 tys. zestawów ciężarowych”.

W 1988 r. rozpoczęła się budowa terminalu promowego w Świnoujściu. W Kołobrzegu był to okres największych inwestycji na terenie portu handlowego i inwestowania w flotę promową i towarową. W tym czasie PŻB zaczęła organizować także targi Tax Free i prowadziła wiele działań, które umacniały jej pozycję na Bałtyku i w regionie.

„Express Wieczorny”, 20.06.1989 r., w artykule „PŻB uciekła spod młotki”, autor: Kazimierz Kołodziej, informował o dobrej kondycji finansowej PŻB. Dyr. Stefan Gębicki zapowiadał zamówienia na nowe statki i budowę nowej bazy promowej. „Dochody z działalności żeglugowej wzrosły w 1988 r. o 35 procent. Z własnych środków budowana jest nowa baza promowa w Świnoujściu. Jest to obecnie najpoważniejsza inwestycja w woj. szczecińskim, której koszt wyniesie około 30 mld zł. Z budżetu centralnego finansowane są tylko niektóre prace, jak na przykład remont nabrzeży. Finalizowane są rozmowy ze Stoczną Szczecińską w sprawie budowy czterech nowych promów



„GŁOS POMORZA” · 12.06.1988
 JAN POPRAWSKI · FOT. J. PATAN
 SIEDMIU PRACUJE, TRZY FIRMY DZIELĄ
 ZYSK, I WSZYSCY SĄ ZADOWOLENI ·
 NA ZDJĘCIU SMARAGO, JEDEN Z SERII
 TRZECH NOWOCZESNYCH STATKÓW
 CZARTEROWANYCH PRZEZ PŻB



„GŁOS POMORZA” · 10.10.1988 · FOT. J. SZYCH · PROM PŻB ROGALIN
JAKO CELTIC PRIDE, PŁYWAJĄCY NA LINII CORK-SVANSEE-ROSCOFF

pasażersko-samochodowych, znacznie nowocześniejszych niż zbudowane w tej stoczni Pomerania czy Silesia. Pierwszy z tych promów byłby gotowy w 1993 r. a następne do 1997 r. Trwają również pertraktacje ze stoczną argentyńską w sprawie budowy w tym kraju promu za 40 mln dla PŻB, który miałby być gotowy w 1991 r. PŻB zamierza także odnowić swój tonaż trampowy. Pięć statków dla tego armatora o nośności do 2 tys. DWT, ma zbudować w najbliższym czasie Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni. Planuje się także zakup 10 takich statków za granicą”.

W 1989 r. odnotowano rekordową liczbę pasażerów na promach: 655 617 osób, 145 tys. samochodów osobowych i 21 703 samochody ciężarowe. Był to okres szerokiego otwarcia granic dla Polaków. Czas, kiedy ludzie na masową skalę zaczęli korzystać z możliwości wyjazdów i uzupełniać braki w zaopatrzeniu.

„Kurier Polski”, z września 1989 r. odnotował – „Promy pękają w szwach”. „Promy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, po latach chudych, pękają obecnie w szwach. Mniej o ok. 12–14%. jest turystów zagranicznych, ale za to znacznie więcej podróżuje Polaków. W ciągu 9 miesięcy przewieziono ponad 600 tys. pasażerów”.

FILM „300 MIL DO NIEBA”

W 1989 r. na promie powstał kolejny film „300 mil do nieba” w reżyserii Macieja Dejczerza, produkcji polsko-duńskiego-francuskiej. Podobnie jak w poprzednich filmach, ważną rolę w akcji odgrywa przeprawa promem przez Bałtyk. Scenariusz powstał w oparciu o prawdziwe wydarzenia z 1985 roku, gdy dwaj bracia Zielińscy 15-letni Adam i 12-letni Krzysztof, ukryci w podwoziu tira, przeprawiającego się promem do Szwecji, uciekli z Polski. Scenariusz, w którym zmieniono cel podróży ze Szwecji na Danię, został napisany przez Cezarego Harasimowicza i Macieja Dejczerza. W filmie zagrali m.in. Jadwiga Jankowska-Cieślak, Krzysztof Stroiński i Adrianna Biedrzyńska, a w rolach dziecięcych wystąpili Wojciech Kłata i Rafał Zimowski. Film został uznany za najlepszy młody film europejski 1989 roku na Festiwalu Polskich Filmów Fabularnych w Gdyni, otrzymał Nagrodę Dziennikarzy Zagranicznych i nominację do Europejskiej Nagrody Filmowej za reżyserię. Otrzymał także nagrodę „Don Kichot” Polskiej Federacji DKF i znalazł się w polskim przewodniku filmowym „100 filmów polskich” autorstwa wybitnego filmoznawcy Jana Franciszka Lewandowskiego, jako jeden ze 100 najważniejszych obrazów polskiej kinematografii.

Z kolei „Głos Wybrzeża” z 24.02.1989 r. krytykował „Targowisko na bazie promowej”, autor: Jerzy Kubiak (PAP). Jak ustaliła gazeta, „od czerwca do grudnia celnicy zakwestionowali u turystów znaczne ilości towarów przeznaczonych na handel: 18 tys. sztuk bielizny, 12 tys. ręczników, 5 ton wyrobów kryształowych, dziesiątki kilogramów perfum i kosmetyków oraz 10 ton żywności, m.in. szynki i balerony. Wytworzyła się specyfika wyjazdowo-przemysłowa. Na przykład, grupy z okolic Piły i Wałcza wywożą na ogół grzyby, z okolic Łodzi – bieliznę pościelową”.

Od początku powstania Polska Żegluga Bałtycka angażowała się w budowę i finansowanie mieszkań dla swoich pracowników. Przybywający do pracy w PŻB ludzie z całej Polski otrzymywali mieszkania. Stosując upowszechnioną w latach 70. technologię budowania z wielkiej płyty, wznoszono na zlecenie firmy całe bloki, m.in. przy ulicach Kuropieckiej, Zygmuntońskiej i Łopuskiego w Kołobrzegu. Przydzielano także mieszkania w innych nowo powstających budynkach, m.in. na ulicy Wąskiej. W kolejnych latach PŻB zaangażowała się w rozwój spółdzielczości mieszkaniowej na terenie budowanej w latach 80. od podstaw kołobrzesckiej starówki. Budownictwo mieszkaniowe dla pracowników było jedną z misji realizowanych przez PŻB.



ZNACZNA CZĘŚĆ MIESZKAŃ DLA PRACOWNIKÓW PŻB POWSTAŁA W KOŁOBZIEGU W RAMACH BUDOWY STARÓWKI · FOT. R. GAUER



„GŁOS ROBOTNICZY” · 12.02.1989
ŁAŃCUTEM DO KOPENHAGI. SZKOŁA
NA MORZU · W 1989 ROKU PŻB KONTY-
NUOWAŁA REJSY POD HASŁEM „SZKOŁA
NA MORZU” ADRESOWANE DO MŁODZIEŻY
LICEALNEJ · RYS. RADZIKOWSKI

„Głos Pomorza”, 2.02.1989 r. w artykule „Rybacy i marynarze w roli budowlanych”, autor Józef Narkowicz, informował, że „trzy przedsiębiorstwa morskie w Kołobrzegu zaczęły tworzyć małe spółdzielnie mieszkaniowe. Jedną z nich była spółdzielnia Porozumienie. Swoje udziały powierzyło jej 38 zakładów pracy, w tym Polska Żegluga Bałtycka – 300 mln zł (na 300 mieszkań); Barka – 250 mln zł. Spółdzielnia Porozumienie zamierzała zbudować około 1500 mieszkań”. Równolegle PŻB, tak jak inne zakłady pracy, przydzielało swoim pracownikom działki budowlane pod budownictwo jednorodzinne, głównie na terenie osiedla Radzikowo z Kołobrzegu, gdzie powstały całe kwartały domów jednorodzinnych pracowników PŻB.

Jak wspomina Stefan Gębicki, w drugiej połowie lat osiemdziesiątych przedsiębiorstwo osiągało zyski i mogło sobie pozwolić na inwestowanie. Dlatego, jako dyrektor, podjął decyzję o budowie terminalu promowego w Świnoujściu. Planowane we wcześniejszych latach rozbudowanie portu w Kołobrzegu tak, aby mogły tu wpływać promy, było nierealne. Na tak ogromną inwestycję nie było stać ani PŻB ani państwa. Stefan Gębicki podkreśla, że były też naciski ze strony środowiska uzdrowiskowego, żeby nie dopuszczać do uprzemysłowienia portu w Kołobrzegu. „Ale najważniejsze były realia ekonomiczne. W Kołobrzegu przewozy promowe nie miałyby szans rozwijać się tak jak w Świnoujściu, bo wtedy nie biegły główne szlaki komunikacyjne. Te plany trzeba było odłożyć jako niemożliwe do zrealizowania. Dlatego PŻB inwestowała tam, gdzie to miało sens – w terminal w Świnoujściu”.

Baza promów w Świnoujściu powstała w miejscu dawnej stacji kolejowej z początku XX wieku. Wtedy jej terenem, tak jak całym portem Szczecin – Świnoujście kierował Zarząd Portu Szczecin, państwowe przedsiębiorstwo utworzone w 1949 r. Po wojnie żegluga promowa zaczęła działać od 1948 r. Ze Świnoujścia do Trelleborga łączność ze Skandynawią utrzymywały promy szwedzkie, m.in. kolejowe. Na działającej do 1954 r. linii, pływał także polski prom SS Kopernik.

„WIECZÓR KATOWICE” · NR 166

Z 28.08.1989 · JERZY KUBIAK

„Mieszkaniec Sochaczewa, 31-letni Krzysztof Buczyński kajakiem pokonał Bałtyk. To była jego trzecia próba. Dopłynął do Szwecji na promie Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, ze Świnoujścia do Ystad. 18.08.1989 r., około godziny 14 Krzysztof Buczyński wyruszył z Ystad zbudowanym przez siebie kajakiem w stronę Kołobrzegu. Partnerem wyprawy był armator – PŻB. Prądy morskie zniosły go jednak bardziej na zachód, do Mrzeżyna. Tam dobił do brzegu 21.08.1989 r. około godziny 13.30. Kajak, którym płynął był jednak w dobrym stanie, kajakarz miał zapas żywności. Mimo wyczerpania okazało się, że ma jeszcze dość dużo sił. Tego samego dnia wsiadł ponownie do kajaka i dopłynął do Kołobrzegu. Prasa szwedzka była pełna uznania. W Polsce jego wyczyn był oceniany sceptycznie, zwłaszcza przez Polskie Ratownictwo Okrętowe z powodu narażenia służb na koszty”.



ROGALIN JAKO CELTIC PRIDE W DRODZE Z RINGASKIDDY DO CORK
FOT. ARCHIWUM KPT. K. MEISSNERA



ROGALIN JAKO CELTIC PRIDE PRZY NABRZEŻU W RINGASKIDDY
(IRLANDIA) - FOT. ARCHIWUM KPT. K. MEISSNERA



PANI ALEKSANDRA KUSZAK, DYREKCJA SWANSEA CORK FERRIES
I DOWÓDZTWO ROGALINA (CELTIC PRIDE) NA PROMIE
FOT. ARCHIWUM KPT. K. MEISSNERA

DZWON Z AALLOTARA | WOJCIECH SOBKOVIK

Życie marynarzy pełne jest symboli i przedmiotów o wyjątkowym znaczeniu emocjonalnym. W przypadku promów pasażerskich, gdy załoga jest związana z promem prawie na stałe, więzi z każdym statkiem są jeszcze silniejsze. Dlatego, gdy promy odchodziły z PŻB w różnych okolicznościach, pamiątki z nich nabierały szczególnej wartości sentymentalnej i historycznej. Oryginalny dzwon z pierwszą nazwą statku Aallotar, jest w posiadaniu wdowy po kapitanie Zbigniewie Piórkowskim. W 1984 roku, w trakcie manewrów w Kopenhadze, w sztormowej pogodzie, urwana lina cumownicza uderzyła w dzwon i rozbiła go. Kawałek odpadł i zaginął, ale dzwon z sercem ocalał. Załoga uratowała go i nie pozwoliła oddać na złom. Ktoś zrobił drewnianą podstawę, wykonano tabliczkę z napisem „Kapitanowi Zbigniewowi Piórkowskiemu – Załoga MF Rogalin”. Dzwon wręczono przy jakiejś uroczystej okazji. Było to bardzo ważne, bo kapitan Zbigniew Piórkowski był pierwszym kapitanem Rogalina pod polską banderą.

Żeglugę promową przywrócono w 1964 r. dla jednostki duńskiej. Pierwszy polski prom na linii Świnoujście–Ystad pojawił się dopiero w 1967 r. Połączenie utworzyła Polska Żegluga Morska, wprowadzając prom Gryf. Przystań Promowa została wtedy przebudowana i dostosowana do potrzeb statków pasażersko-samochodowych.

Tę bazę, wraz z linią do Ystad, Polska Żegluga Bałtycka przejęła formalnie i uroczyście 1 kwietnia 1977 r. Przebudowana przez Zarząd Portu Szczecin w latach 1971–1972, nie spełniała wymogów żeglugi promowej, jakiej oczekiwał kołobrzeski armator i czego wymagały nowe czasy.

W okresie, kiedy za sterami Polskiej Żeglugi Bałtyckiej stał Stefan Gębicki i kołobrzeski armator osiągał duże zyski, inwestycja stała się możliwa. Jej realizacja ruszyła w Świnoujściu w lipcu 1988 r. i właściwie nie była przebudową, a budową zupełnie nowego terminalu. Stanowiła jedną z najważniejszych polskich inwestycji tego okresu. Nowa baza powstała na obszarze 30 hektarów. Wybudowano 3 nowe stanowiska promowe, zmodernizowano 2 istniejące, 10.06.1994 r. oddano 3-kondygnacyjny dworzec morski o powierzchni 4066 metrów kwadratowych z zespołem galerii dla pasażerów i ruchomymi pomostami, przeprowadzono modernizację kompleksu odpraw celnych i granicznych, powstały obiekty odpraw armatorskich i wykonano całą infrastrukturę portową, drogi, place, i ruchome pomosty kolejowo-samochodowe.

Budowę w 75 procentach sfinansowano z budżetu państwa. Koszt całej inwestycji wyniósł 154 mln złotych, według dzisiejszych szacunków – 40 mln euro. Inwestycję zakończono w lutym 2000 r. Budowa trwała 12 lat.

Dzięki inwestycji PŻB, powstało morskie przejście graniczne, a jednocześnie węzeł komunikacyjny – drogowy i kolejowy – łączący Polskę ze Skandynawią. Zwiększyły się 2,5-krotnie możliwości bazy pod względem liczby obsługiwanych jednostek, pasażerów, samochodów i ładunków. Nowa baza mogła obsłużyć rocznie 810 tys. pasażerów, 150 tys. samochodów osobowych, 60 tys. wagonów kolejowych i 2620 tys. ton ładunków.

„ŻYCIE WARSZAWY” • 1.08.1988

**SYMBOLICZNY CMENTARZ U STÓP
KOŁOBRZESKIEJ LATARNI**

„Tym co zginęli na morzu – tablicę z takim napisem umieszczono na słynnej latarni morskiej w Kołobrzegu z inicjatywy miejscowego armatora – Polskiej Żeglugi Bałtyckiej oraz władz miasta. W przyszłości będą pod nim umieszczane – oby jak najrzadziej – nazwiska ofiar. To pierwszy symboliczny morski cmentarz na Wybrzeżu”.



TABLICE PAMIĄTKOWE NA LATARNI

FOT. H. SZCZEPAŃSKA



8 listopada 1988 r. podniesiono polską banderę na promie Nieborów, wycarterowanym od Stena Line z opcją wykupu po 6 latach. Wybudowany w 1973 r. w RFN statek, wcześniej nosił nazwę Prince Hamlet.

1989 to rok, w którym PŻB eksploatowała rekordową liczbę linii, 6 stałych i 2 sezonowe: Świnoujście–Ystad, Świnoujście–Kopenhaga, Świnoujście–Travemünde, Travemünde–Rønne, Gdańsk–Nynäshamn, Gdańsk–Helsinki, Gdańsk–Ryga, Helsinki–Visby. W styczniu 1990 r. nastąpiła zmiana portu docelowego linii sztokholmskiej z Nynäshamn na Oxelösund.

W 1990 r. przewieziono 560 253 pasażerów, 133 554 samochody osobowe i 26 130 ciężarowych, a 28 sierpnia 1991 r. PŻB odnotowała przewiezienie 5-milionowego pasażera promami Polferries. W 1991 r. przewozy wyniosły 564 973 osoby, 140 932 auta osobowe i 30 790 ciężarowych. Na koniec roku 1993 odnotowano przewóz 491 752 pasażerów, 109 824 auta osobowe i 38 561 ciężarowych.

1990 rok to początek przekształceń własnościowych PŻB. 31 grudnia 1992 r. Polska Żegluga Bałtycka stała się jednoosobową spółką skarbu państwa – PŻB SA. Nastąpiły kolejne zmiany. Stefan Gębicki, który po przekształceniach stał się pierwszym prezesem nowej spółki, w 1993 r. został odwołany ze stanowiska.

TARGI WOLNOCŁOWE

| JERZY MIKOŁAJEWSKI

Targi Tax Free zapoczątkował dyrektor Stefan Gębicki. Inicjatorem tego, żebyśmy zaczęli to robić, był Michael Sabroe, Duńczyk, przedstawiciel koncernu tytoniowego Prince. On wymyślił też nazwę Baltic Tax Free, którą zaakceptowaliśmy. Miejsce było zawsze to samo – hotel Solny w Kołobrzegu. Na pierwsze targi zaprosiliśmy tylko 13 firm, które się wystawiały, a stroną kupującą była tylko PŻB. Na drugich targach było już więcej potencjalnych kupujących spoza PŻB: Baltona, LOT i Pewex. Wystawców, a przecież były to największe marki świata zachodniego, było coraz więcej. Jednak w 1995 roku, po odejściu Stefana Gębickiego organizowania targów zaprzestano.



1990–2000

TRUDNE LATA 90.

Po Stefanie Gębickim stery PŻB przejął na krótko w 1993 r. Wiesław Hildebrandt, były dyrektor Barki i zastępca Jana Szymańskiego w Barce. Po nim na parę miesięcy prezesem został Marian Wojtunik. W kolejnych latach od 1993 do 1998 r. PŻB kierował Andrzej Grotowski, pełniący wcześniej funkcję dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

15 maja 1994 r. nastąpiła sprzedaż promu Łańcut, jednego z pierwszych statków przejętych w 1977 r. od PLO. W tym samym roku PŻB przejęła na własność prom Nieborów. Najważniejszym wydarzeniem 1994 r. było uruchomienie



09.06.1994 · ODBYŁO SIĘ UROCZYSTE OTWARCIE NOWEGO DWORCA MORSKIEGO I CZĘŚCI PASAŻERSKIEJ BAZY PROMÓW MORSKICH PŻB W ŚWINOUJŚCIU. WSTĘGĘ PRZECINAŁ BOGUSŁAW LIBERADZKI, MINISTRE TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ I ANDRZEJ GROTOWSKI, PREZES PŻB · FOT. ARCHIWUM PŻB



24.02.1993 · POMERANIA W DRODZE Z HELSINKI DO OXELÖSUND
FOT. ARCHIWUM
KPT. KRZYSZTOF MEISSENRA

9 czerwca części pasażerskiej terminalu w Świnoujściu z dworcem morskim. W 1994 r. promy Polferries przewiozły 482 581 pasażerów, 106 033 samochodów osobowych i 40 211 ciężarowych. Był to bardzo trudny dla PŻB okres, bo na Bałtyku pojawiła się silna polska konkurencja. Od 1995 roku na linię z Polski do Skandynawii weszła spółka Unity Line, należąca, początkowo w części, a potem w całości, do Polskiej Żeglugi Morskiej. Unity Line zaczęła uprawiać żeglugę pomiędzy Świnoujściem a Ystad, wprowadzając 1.06.1995 r. nowoczesny i całkowicie nowy prom Polonia, zabierający na pokład tysiąc pasażerów.

Wobec silnej konkurencji promom Polferries groziła utrata części pasażerów i ładunków. W tym czasie zapadła w PŻB decyzja o rezygnacji z uprawiania żeglugi do Ystad. Promy Polferries opuściły swoją najstarszą linię Świnoujście–Ystad. W nowym sezonie, 1 maja 1995 r., otwarto połączenie ze Świnoujścia do Malmö.

Jej uruchomienie opisał „Głos Pomorza”, 4.05.1995 r., „W 9 godzin do Malmö. Prom Rogalin zainaugurował”, tekst i zdjęcie: Jerzy Patan.

„Już nie do Ystad, ale do portu Malmö kursować będą promy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Nową linię do Szwecji otworzył 1 maja flagowy prom PŻB Rogalin, który po 9-godzinnym rejsie ze Świnoujścia, dobił do nabrzeża w Malmö o godzinie 8.30. Inauguracyjną podróż, która była bacznie obserwowana przez kierownictwo PŻB z jej prezesem Andrzejem Grotowskim, można uznać za udaną. Na prom zabrano 458 pasażerów, a na pokłady ładunkowe przeszło 100 samochodów, wśród nich także samochody ciężarowe, lory i autokary. Ten pierwszy rejs, pod dowództwem kapitana Rogalina Krzysztofa Porazińskiego, odbywał się przy wyjątkowo pięknej pogodzie. Pasażerowie chwalili sobie wygodę Rogalina, jego doświadczoną załogę oraz restauracyjną kuchnię, która potrafi zadowolić najbardziej wybredne gusta.

gorzej było tylko ze szwedzkimi służbami granicznymi, które niestety zawiodły. Pierwszych polskich podróżnych zaczęto odprawiać dopiero po godzinie. Czynne było tylko



W 1995 URUCHOMIONA ZOSTAŁA LINIA DO MALMÖ, A WRAZ Z NIĄ KAMPANIA REKLAMOWA

POLFERRIES NYHETER!

FÄRJELINJEN MALMÖ - SWINUJSCIE

25% rabatt!
på TaxFree utvalft
sortiment (endast
i februari)

PRISPRESS!

**SPECIALPRISER PÅ UTRESOR
MED RÖDA AVGÅNGAR.**

Ätterresa valfri. Prisex:

*Bilfemra t/r från..... **900:-**

*Bil + förare t/r från..... **570:-**

**Familjepaket för
max 4 personer t/r från... **750:-**

Upptäck Polen med våra attraktiva hotellpaket.
Perfekt för affärs- och njäresor.
Be om vår broschyr. Speciella rabattbiljetter
för affärs- och frekvensresenärer.

*Max höjd på bil 2 m, max längd 6 m. **Föräldrar med barn
upp till 20 år. Böcker i tid. Begränsat antal platser.

Välkomna!
POLFERRIES

Bokning: mån - fre (kl. 9.00-18.00), tel: 040 - 12 17 00,
fax: 040 - 97 03 70, hemsida: www.polferries.se

POLN DİREKT 2 X DÄGLİGEN KLOCKAN 11:00* OCH 22:00

POLN DİREKT 2 X DÄGLİGEN KLOCKAN 11:00* OCH 22:00

CENNIK NOWEJ LINII DO MALMÖ
W PRASIE SZWEDZKIEJ W 1995 R.

jedno stanowisko sprawdzania dokumentów. Komputerowa kontrola paszportów i posiadanych dewiz trwała dość długo, co denerwowało stojących w kolejce ludzi. Odpowiedzialność za to graniczne „wąskie gardło” spada całkowicie na stronę szwedzką, która prawdopodobnie nie spodziewała się takiej ilości podróżnych. Polska Żegluga Bałtycka skierowała na tę linię dwa promy, które będą teraz codziennie kursować pomiędzy Świnoujściem a Malmö”.

30 września 1995 zawieszona została linia Gdańsk–Hel-sinki. W tym samym roku odnotowano przewiezienie 429 156 pasażerów, 90 741 samochodów osobowych i 30 210 ciężarowych, a 24 stycznia 1996 r. na promach PŻB przewieziono 7-milionowego pasażera. W roku 1996 przewieziono 386 264 pasażerów, 75 220 aut osobowych i 20 514 samochodów ciężarowych. Rok 1996 PŻB zakończyła stratą 9 mln 756,1 tys. zł.

W maju 1997 r. do eksploatacji na nowo weszła przebudowana w Gdańskiej Stoczni Remontowej Pomerania. W tym samym czasie sprzedany został ponad 20-letni prom Wilanów i przeprowadzona została modernizacja promu Silesia.



W 1997 PŻB SPRZEDAŁA PROM WILANÓW · NA ZDJĘCIU: WYCIECZKA
ROWEROWA PRZY WILANOWIE · FOT. KAZIMIERZ RATAJCZYK

GDZIE JEST MARYŁA RODOWICZ?

Karczmę Polską na promie Pomerania zdobyły gobeliny autorstwa Urszuli Plewki-Schmidt i do dzisiaj pozostają one w rękach PŻB. Jednak kolekcja jest niepełna. W nieznanych okolicznościach, być może w czasie remontu w 1997 r., zaginął gobelin przedstawiający Marylę Rodowicz.



W 1997 ZOSTAŁ PRZEPROWADZONY REMONT PROMU POMERANIA. ZWIĘKSZONA ZOSTAŁA SZEROKOŚĆ PROMU Z 19,41 DO 21,70 M. LICZBA MIEJSC DLA PASAŻERÓW ZWIĘKSZYŁA SIĘ DO 1000 • FOT. ARCHIWUM PŻB



KUPIONY PRZEZ PŻB PROM BOOMERANG WSZEDŁ DO EKSPLOATACJI
23.06.1997, JEGO MATKĄ CHRZESTNĄ BYŁA PREZYDENTOWA JOLANTA
KWAŚNIEWSKA · FOT. M. CZASNOJĆ

Największy rozgłos PŻB, pod rządami Andrzeja Grotowskiego, przyniosło zakupienie, 28 kwietnia 1997 r., szybkiego katamaranu Boomerang

Jego wprowadzenie było wielkim wydarzeniem. 23 czerwca 1997 r. na terminalu promowym w Świnoujściu odbył się chrzest jednostki. Matką chrzestną Boomeranga była Jolanta Kwaśniewska, żona urzędującego wówczas prezydenta Aleksandra Kwaśniewskiego.

Boomerang powstał w stoczni australijskiej Austal Ships w Henderson. W tym czasie operatorzy promowi zaczęli poszukiwać szybszych statków, żeby skrócić czas przeprawy przez Bałtyk.

Konstrukcja wykonana była ze stopów aluminiowych i kompozytów, napęd wodnoodrzutowy zapewniał prędkość powyżej 40 węzłów. Prom miał 82 m długości, 23 m szerokości i 361 t nośności. Zabierał na pokład do 700 pasażerów i maksymalnie 175 samochodów osobowych lub 10 autobusów i 70 samochodów osobowych. Jednostka miała nadać rozpędu i poprawić pozycję PŻB na rynku żeglugowym na Bałtyku. Stało się inaczej. W latach

1997–2000, w sezonie letnim, Boomerang pływał na linii Świnoujście–Malmö. Podróż do Szwecji trwała 4 godziny 15 minut zamiast 8 godzin, ale po czasie okazało się, że katamaran nie sprawdził się na Bałtyku. Zakup tej jednostki, był decyzją, która naraziła armatora na ogromne straty.

Za statek PŻB spłacała wysokie kredyty. Łącznie w kolejnych latach, według szacunków Ministerstwa Skarbu Państwa, straty spowodowane zakupem Boomeranga wyniosły 61 mln zł.

Przyczyny problemów zaczęła badać Najwyższa Izba Kontroli. Jej prace zakończyły się skierowaniem sprawy do prokuratury. Procesy sądowe, w których oskarżono członków zarządu PŻB, trwały do 2012 roku. Jak podała „Gazeta Wyborcza”, Szczecin, 24.07.2002 r. w artykule „Śledztwo w sprawie nadużyć w PŻB”, autor sybi, „Najwyższa Izba Kontroli wyceniła niegospodarność byłych prezesów Polskiej Żeglugi Bałtyckiej na 164,6 mln zł”. Finał opisał Piotr Frankowski w piśmie „Namiary na Morze i Handel” nr 12–2012, „Dozwolone ryzyko”. Po wieloletnim procesie sąd uznał, że „ryzyko jest zjawiskiem towarzyszącym wielu czynnościom, w tym także czynnościom związanym z uczestnictwem w obrocie gospodarczym”. W kolejnych instancjach, w sądzie rejonowym w Kołobrzegu, a następnie w kwietniu 2012 r. w sądzie okręgowym w Koszalinie, zapadł wyrok uniewinniający członków zarządu PŻB.

W drugiej połowie lat 90. na terenie portu w Kołobrzegu, PŻB angażowała się w działania na rzecz rozwoju kołobrzесьkiego portu. Poza prowadzeniem własnej działalności przeładunkowej, PŻB wspierała starania samorządu kołobrzесьkiego o inwestycję, jaką było powiększenie wejścia do portu. Po rezygnacji z ambitnych planów budowy wielkiego awanportu i bazy promowej, powstały projekty nieznacznego poszerzenia wejścia. Taka inwestycja miała na celu polepszenie możliwości przeładunkowych portu handlowego i bezpieczeństwa żeglugi. W tym czasie wejście było wąskie, port mógł przyjmować statki o maksymalnej długości 75 m.

**Na liniach Polferries
pracują tylko
wybitne jednostki**

Linieje promowe Polferries to jedyną
linię na Bałtyku, na której każdy
spotkać wybitne jednostki polskiej
floty. Jeśli lubisz łodzi, szybko na morze,
- płyn Boomerangiem, jeśli chcesz by sam
rejs miał być przyjemnością, chodź na
drogi do Skandynawii - zdecyduj się na
pociąg graniczny, odwołany Polferries.
Na każdej promie Polferries spotkasz
wybitnych ludzi, którzy zadają
stale wzrastające wymagania
dotyczący drogi ferries.

polferries 150-9000

Tęcza drogi do Skandynawii

Linie promowe PŻB/Polferries
Swinoujście - Północ, Świnoujście - Rügenberg, Gdynia - Świnoujście/Świnoujście/Swinoujście, Świnoujście - Rügenberg
Techniczne informacje - kraj polski
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Świnoujście: Tel. (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40, Fax (91) 321 84 40
Północ: Rügenberg - PŻB Sp. z o.o. Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Tel. (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Gdynia: Tel. (58) 641 48 87, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78, Fax (58) 64 78 78
Ś

Jak opisał Marek Loos w „Głosie Pomorza”, 4 maja 1995 r., „Szanse kołobrzeskiego portu”, w 1994 przeładunki spadły poniżej granicy ekonomicznej opłacalności istnienia portu do 155 tys. ton. Możliwości przeładunkowe kołobrzeskiego portu – biorąc pod uwagę wielkości i stan techniczny magazynów, elewatorów, dźwigów i wyposażenia – obliczono na 370 tys. ton rocznie. PŻB w tym czasie dysponowała jeszcze czterema własnymi statkami towarowymi. W porcie handlowym pracowało 110 osób.

W 1997 r. PŻB na promach odnotowała przewóz 417 717 pasażerów, 77 357 samochodów osobowych i 20 609 ciężarowych. Rok zakończyła stratą 26 mln 631 tys. zł netto.

W 1997 r. ówczesny minister skarbu państwa Emil Wąsacz, na podstawie ustawy o prywatyzacji z 1996 r., przystąpił do próby sprzedaży akcji PŻB.

O kupno starały się Swedish House Sp. z o.o., Konsorcjum Scandlines i Banku Handlowego SA w Warszawie i Bałtyckie Konsorcjum Inwestycyjne, które przeszło do kolejnego etapu, ale ostatecznie zrezygnowało z kupna PŻB.

W 1998 r. trudna sytuacja ekonomiczna doprowadziła PŻB do utraty płynności finansowej. W konsekwencji doszło do zwolnień grupowych pracowników.

W 1998 r. na promach przewieziono 445 935 osób, 90 941 aut osobowych i 19 222 samochody ciężarowe. W samym 1998 r. Boomerang przyniósł PŻB 12 655 tys. zł strat. Strata całej PŻB wyniosła 35 541 tys. zł. 11 grudnia 1998 r. Rada Nadzorcza odwołała ze stanowiska prezesa Andrzeja Grotowskiego. Po jego odejściu na miesiąc objął kierowanie PŻB Sławomir Bałazy, następnie, na kolejny miesiąc, Jan Litwinowicz. Od kwietnia 1999 r. do grudnia 2000 r. prezesem PŻB był Jacek Dorski.

Był to okres narastających problemów. Firma przynosiła straty i zmagala się z wchodzącą na jej linie konkurencją.

Tarcia polskich przewoźników promowych tak opisała „Gazeta Wyborcza Szczecin”, 20.03.1999 r. w artykule „Jest porozumienie Unity Line i PŻB”, autor akr.

„Unity Line i Polska Żegluga Bałtycka wreszcie doszły do porozumienia. Dla ich pasażerów oznacza to m.in.

DO SANATORIUM I PO NAGROBEK

Marek Loos na łamach „Głosu Pomorza” z 4.05.1995 r. w artykule *Szanse kołobrzeskiego portu. Nagrobkowy granit, szkliwo i zboże*, odnotował przy okazji, jak dzięki obecności kuracjuszy w uzdrowskim Kołobrzegu mogą podnosić się obroty portu handlowego. Na placach portowych są magazynowane bloki granitowe sprowadzane z Norwegii i Szwecji na potrzeby zakładów kamieniarskich wytwarzających nagrobki. Jak napisał, dowiedział się od pracowników straży portowej, że każdy blok kosztuje w porcie około 9 tys. zł. Natomiast taka sama jego masa, tyle że oszlifowana i pościęta na płyty nagrobkowe, jest warta dwa razy więcej. Dlatego kuracjusze okolicznych ośrodków sanatoryjno-wypoczynkowych wpadli na pomysł kupowania w porcie, prosto ze statku, granitowych bloków. Przyjeżdżają więc co jakiś czas byli kuracjusze z wszystkich części Polski i kupują w porcie tani materiał na swoje nagrobki.



FOT. ARCHIWUM PŻB

podwyżki cen biletów. Porozumienie zostało zawarte na ostatnią chwilę, tuż przed rozpoczęciem przygotowań do letniego sezonu promowego na Bałtyku. Jeszcze kilkadziesiąt godzin temu nic nie było pewne. W ciągu ostatnich tygodni wielokrotnie zapowiadane było porozumienie, za każdym razem jednak coś stawało na jego przeszkodzie. Wczoraj Jan Litwinowicz, p.o. prezesa PŻB, zapowiedział: – Na linii Świnoujście–Ystad pływać będzie Polonia i nasza Silesia. Pozostaje nam już tylko ustalenie szczegółów. Prom PŻB wejdzie na linię do Ystad 1 czerwca tego roku, czyli na początku sezonu letniego. Wraz z Polonią pływać będzie pomiędzy Polską a Szwecją w systemie wahadłowym. – W tej chwili możemy rozpocząć układanie wspólnego rozkładu rejsów dla promów. Ustalimy cenniki, musimy też ujednolicić nasze systemy rezerwacji”.

Pojawienie się konkurencji ze strony nowych polskich przewoźników, gdzie mówiło się nawet o wojnie cenowej pomiędzy armatorami, spowodowało, że zmniejszyły się przychody ze sprzedaży biletów. Miało to wpływ na wyniki finansowe PŻB. Po zawiązaniu porozumienia 1 czerwca 1999 r. po 4 latach przerwy, promem Silesia wznowiono połączenia na linii Świnoujście–Ystad.

W 1999 r. rozpoczęto przeflagowanie statków i stopniowe przejście pod tak zwaną tanią banderę, ze względu na wysokie koszty prowadzenia działalności pod polską banderą.

W lipcu 1999 r. sprzedany został statek trampowy Ruśka II. Wyniki przewozowe za ten rok wyniosły: 405 656 pasażerów, 80 015 samochodów osobowych i 19 971 samochodów ciężarowych. Nastąpiła zmiana systemu zatrudnienia marynarzy – załogi pływające przeszły na system kontraktowy. Po restrukturyzacji zatrudnienie zmniejszono z 1235 do 954 osób, z czego 775 osób stanowiły załogi pływające. W lutym 2000 r. zakończono budowę Bazy Promów Morskich w Świnoujściu, realizowanej przez PŻB przy pomocy państwa. Koszty budowy wyniosły 154 mln zł. 15 października 2000 r. ostatni rejs na linii Świnoujście–Malmö odbył katamaran Boomerang.



ZMIANA BANDERY NA BAHAMSKĄ.
PORTEM MACIERZYSTYM PROMÓW
POLFERRIES ZOSTAŁO NASSAU
FOT. KAZIMIERZ RATAJCZYK



1.06.1999 PO 4 LATACH PRZERWY PROMEM SILESIA WZNOWIONO POŁĄCZENIA NA LINII ŚWINOUJŚCIE–YSTAD · FOT. M. CZASNOJĆ

W listopadzie 2000 r. Powszechny Bank Kredytowy poinformował o wypowiedzeniu PŻB całości kredytu i zamiarze odzyskania wierzytelności z majątku spółki. Ministerstwo Skarbu po negocjacjach z bankiem zdecydowało, że ratunkiem dla PŻB będzie sprzedaż bazy promowej. Inaczej PŻB groziła upadłość. Za zgodą ministra transportu największa inwestycja i duma Polskiej Żeglugi Bałtyckiej – baza promowa w Świnoujściu – musiała zostać sprzedana.

W 2000 r. promy PŻB przewiozły 404 585 pasażerów, 79 902 samochody osobowe i 22 821 samochodów ciężarowych.

Za 2000 rok strata netto wyniosła 45,8 tys. zł, naruszony został kapitał własny, spółka straciła płynność finansową. Marynarze dostawali w tym czasie wynagrodzenie z 2,5-miesięcznym opóźnieniem.



W LUTYM 2000 R. PŻB PRZY WSPARCIU SKARBU PAŃSTWA ZAKOŃCZYŁA BUDOWĘ BAZY PROMÓW MORSKICH W ŚWINOUJŚCIU. BUDOWA TRWAŁA 12 LAT, KOSZTOWAŁA OKOŁO 40 MLN EUR.
FOT. M. CZASNOJĆ

PIJANY PASAŻER ZA BURTĄ | OTTO RYKS

Na promach było kilka niebezpiecznych wypadków, przy których byłem. W jednym ze zdarzeń, które mogło się zakończyć tragicznie, pasażera uratował pan Andrzej Kurczak z Kołobrzegu, który pływa do dziś, a wtedy pracował jako II oficer. Podczas schodzenia z promu, między statek a keję wpadł pijany pasażer. Andrzej Kurczak wyskoczył za nim i uratował. Chociaż w pierwszych chwilach wyglądało to tragicznie, dobrze się skończyło. Jak się okazało, ten człowiek szedł z walizką pełną alkoholu, mocno pijany. Wyciągnęliśmy go ledwie żywego, a kiedy udzielaliśmy mu pomocy on martwił się tylko o walizkę, którą też udało się uratować. A mężczyzna natychmiast gdy oprzytomniał, próbował dorwać się do niej i dalej pić.



PROM BOOMERANG PRZY TERMINALU W ŚWINOUJŚCIU. KATAMARAN BYŁ EKSPLOATOWANY DO 10.2000. W 2001 ZOSTAŁ SPRZEDANY OPERATOROWI ESTOŃSKIEMU. · FOT. K. RATAJCZYK

„Gazeta Wyborcza Szczecin”, 6.10.2000 r. w artykule „Transakcja ratunkowa”, autorzy Wojciech Sibilski i Andrzej Kraśnicki jr, opisała to jako jedyny sposób, na ratowanie PŻB przed bankructwem. „Sprzedaż baz promowych w Świnoujściu i Gdańsku ma uratować Polską Żeglugę Bałtycką przed upadkiem. Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej zgodziło się już na tę sprzedaż, ale chce, by obiektami po transakcji wciąż zarządzała PŻB. Kupnem bazy w Świnoujściu, jedynej tego rodzaju w Polsce, zainteresowany jest już Zarząd Morskiego Portu Szczecin – Świnoujście. Baza w Gdańsku ma charakter tymczasowy, dotąd nie ma na nią chętnych. Sprzedaż jest jedynym sposobem na uratowanie PŻB”.

Sprzedaż bazy, jak wspomina Otto Ryks, który w tym czasie (na przełomie lat 2000/2001) na 3 miesiące został powołany na prezesa PŻB, była jednym z najbardziej dramatycznych momentów w PŻB. „Baza powstawała dzięki naszym wyrzeczeniom. Ale nie było innego wyjścia, bo inaczej doszłoby do upadku firmy. Było 300 milionów długu, przez pół roku załogi nie dostawały pieniędzy,

FILM „MŁODE WILKI 1/2”

Przeptywające promy Polferries pojawiły się na ekranie także w popularnym wśród nastolatków filmie „Młode Wilki 1/2” z 1997 r. z Anną Muchą i Krzysztofem Antkowiakiem, w reżyserii Jarosława Żamojdy. Film opowiada o przemytnikach ze Szczecina. „Wystąpił” w nim prom Pomerania, na którym, jak wynika z akcji, grupa przemytników płynie do Kopenhagi. Na ekranie w jednym z ujęć „Młodych Wilków 1/2” pojawił się też przepływający katamaran Boomerang.



DAWNY SMARAGD (JEDEN ZE SPRZEDANYCH W 2001 STATKÓW TOWAROWY PŻB) JAKO FAST FILIP W WILHELMSHAVEN · FOT. ARCHIWUM PŻB

a baza to był majątek odpowiadający naszemu zadłużeniu. Została sprzedana pod przymusem i do dzisiaj jest nieodżałowana”.

W styczniu 2001 r. nastąpiła sprzedaż statków Fast Ann (Saphir), Fast Catrien (Rubin) i Fast Filip (Smaragd). W 2001 r. Boomerang został sprzedany, zarejestrowanemu na Cyprze, armatorowi Hansalink Ltd., a jego operatorem został estoński Tallink. W tym czasie ministerstwo miało problemy z obsadą stanowiska prezesa znajdującej się w trudnej sytuacji ekonomicznej PŻB. W styczniu 2001 r. powołany został na prezesa zarządu PŻB SA Leszek Bursiak. Został jednak odwołany już w lutym. Na jego miejsce powołano Romana Pomianowskiego. Pełnił tę funkcję do 23 kwietnia 2001 r.

Atmosfera wśród marynarzy była w tym czasie napięta. Obrazuje to list wysłany 17 kwietnia 2001 r. przez kapitana promu Silesia, Wojciecha Sobkowiaka do prezesa Romana Pomianowskiego.

Piszę do Pana z poczucia obowiązku kapitana i z wyrazem najwyższej troski o dalszą pracę i losy załogi.(...)

Okres świąteczny uwypuklił skalę problemów życiowych na poziomie egzystencji nas marynarzy i naszych rodzin.

NASZE CZARTERY

| KRZYSZTOF PORAZIŃSKI

Pływałem w paru czarterach. Bardzo nietypowy był czarter z Niemiec, z Bremerhaven przez New Port w Anglii do Rejkiawiku. Pływaliśmy tylko latem, dokładnie od wiosny do jesieni. Pod zmienioną nazwą, jako prom Edda. Jeden rejs okrężny na tej linii trwał tydzień. Pasażerowie między portami zmieniali się, a tylko niektórzy płynęli aż do Rejkiawiku. Dla PŻB jako armatora czartery były korzystne, a dla marynarzy ciekawe. Załoga zawsze była nasza, tylko w części hotelowej jedną czwartą stanowiła załoga zagranicznego armatora. Zagraniczny był m.in. intendent, oficer bezpieczeństwa, recepcja, nadzór nad sklepami wolnoctwowymi, w których pracowała nasza obsługa, był polski kucharz, ochmistrz. Wśród załóg czartery cieszyły się powodzeniem. Był to zarobek nie tylko dla PŻB – marynarze też zarabiali wtedy lepiej.

Gorzej, doszły też sygnały – podejrzenia, że kierownicy działów i kapitan nie zabierają głosu, bo ich zadaniem jest egzekwowanie pracy, a podobno dostają pensję „po cichu”.

W tym momencie stanąłem w szczególnie trudnej roli wobec załogi, gdyż widzę, że kończy się zaufanie, rodzą podejrzenia, co dowodzi, że powoli wyczerpuje się motywacja do dalszej pracy i kończy cierpliwość oraz, najogólniej mówiąc, solidarność załogi jako skonsolidowanego Zespołu, którym kieruję. Załoga pracuje praktycznie na kredyt, bez wyraźnej wizji poprawy, zaległości płacowe urosły do 6 miesięcy. Są w tej chwili członkowie załogi, którzy zaokrętowali w październiku, schodzą teraz na urlop i za cały ten czas nie otrzymali wynagrodzenia. To już naprawdę ostateczność.

Jeśli jest prawdą, że w Kołobrzegu istnieje opinia, iż załogi nie dostają pensji, a jednak jakoś żyją, dowodzi tylko nieznamość sedna problemu, dowodzi beczelności i arogancji ludzi tworzących takie opinie. Prawda bowiem jest taka, że za tym „trzymaniem się” statku leży przede wszystkim chęć utrzymania pracy, wysokie poczucie obowiązku, nadzieja, że coś się jednak odmieni na lepsze, a na bieżące życie przekłada się to zaciąganiem wszelkich możliwych kredytów, sprzedażą samochodów, rezygnacją z wakacji dzieci i swoich itp., aby jakoś przeżyć.

Intencją mojego listu jest poinformowanie Pana o tym co sam odkryłem, czego dowiedziałem się w bolesnej i alarmującej formie i w konsekwencji, danie pod rozwagę faktu, że dalej bez pensji pracować i żyć nie sposób.

Ze strony Armatora nikt się ze mną nie kontaktuje, więc i ja niewiele mam załodze do przekazania. Co będzie, jeśli zawiodą, w desperacji świadoma dyscyplina załogi i zaufanie do kierownictwa, które – w moim przekonaniu – funkcjonowały dotychczas bez zarzutu?

Na list, który był skierowany do prezesa Romana Pomianowskiego, odpowiedział już nowy prezes Jan Warchoł. Stopniowo zaległości płacowe wobec pracowników w kolejnych miesiącach zostały wyrównane.

AKCJA NA MORZU | OTTO RYKS

Były sytuacje, w których mieliśmy do czynienia z próbami samobójczymi, zachowaniem desperackim, protestami pasażerów, bo jak to się mówi w naszym żargonie, pasażer to najtrudniejszy ładunek. Wtedy naszą rolą były negocjacje, taka praca jak policji. Zdarzało się, że musieliśmy stosować areszt. Mieliśmy też przypadki, że po pobiciu pasażerowie byli ranni i potrzebny był natychmiastowy transport helikopterem do szpitala. Zdarzały się też nagłe zachorowania. Jedną z takich akcji z lat 90. zarejestrowaliśmy na zdjęciach. Pasażer został podjęty z pokładu promu przez śmigłowiec i odwieziony do szpitala.



AKCJA PODEJMOWANIA PRZEZ ŚMIGŁOWIEC Z PROMU CHOREGO PASAŻERA · FOT. ARCHIWUM O. RYKS



2000–2016

XXI WIEK

Wejście Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w XXI wiek to czas przygotowań do zmian, które miało przynieść zapowiadane wejście Polski do Unii Europejskiej.

PŻB borykała się ze stratami powstałymi w latach minionych.

27 kwietnia 2001 r. nadzwyczajne walne zgromadzenie akcjonariuszy powołało na prezesa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej Jana Warchoła. Pełnił tę funkcję do czasu nagłego odwołania w kwietniu 2011 r.

15 maja 2001 r. doszło do sprzedaży Bazy Morskich Promów w Świnoujściu Zarządowi Morskich Portów Szczecin – Świnoujście. Cena wyniosła 198 mln zł. Sprzedaż umożliwiła częściowe oddłużenie PŻB i oddaliła groźbę upadłości, a kołobrzeski armator zaczął stopniowo wychodzić na prostą.

Na koniec 2001 r. PŻB miała spłacone wszystkie zobowiązania i przestała wykazywać straty.

Trudna była w tym czasie sytuacja na rynku przewozów promowych. Wobec coraz silniejszej konkurencji, kołobrzeski armator zaczął znów inwestować w swoją flotę.

Jak podała „Gazeta Wyborcza Szczecin”, 28.04.2003 r. w artykule „PŻB atakuje rynek towarowy”, autor: Wojciech Sibilski, „Polska Żegluga Bałtycka SA wycarterowała od armatora niemieckiego prom towarowy Kahleberg. Zaczął on obsługiwać towarową linię Świnoujście–Ystad 31 marca 2003 r. Po niespełna miesiącu prezes Jan Warchoł informował o 60-procentowym obłożeniu jednostki w pierwszym miesiącu eksploatacji i zapowiadał zwiększenie ładunków”.

WIADOMOSCI.WP.PL,

AUTOR: KT. 22.06.2002,

AKCJA NA MORZU: ASYSTENT

SZEREMIETIEWA ZATRZYMANY

„Bezprawne zapoznanie się z tajemnicami państwowymi, ukrywanie tajnych dokumentów – to m.in. zarzuciła prokuratura asystentowi zawieszonego wiceszefa MON. Został zatrzymany na promie, którym chciał uciec z Polski. Statek był już wówczas na wodach międzynarodowych. Jak wynika z informacji, które przekazał Wirtualnej Polsce rzecznik prasowy Marynarki Wojennej kmdr. Janusz Walczak – akcja zatrzymania na promie Rogalin miała charakter spektakularny, była jak z filmu sensacyjnego. Na prom znajdujący się w drodze do Szwecji, poleciał z dwoma oficerami UOP śmigłowiec Mi-14, należący do 2. Dywizjonu Lotniczego MW. Wspierał go z powietrza samolot rozpoznawczy M-28 BRYZA z lotniska 3. Dywizjonu Lotniczego MW w Siemirówicach. By śmigłowiec mógł zdążyć na miejsce, zamarkowano awarię silników promu. O 16.01 podjęty z Rogaliny *jako ranny* asystent wiceministra znalazł się na pokładzie śmigłowca. Uciekinier miał przy sobie 4 paszporty”.



OD 2002 R. NA PROMACH POLFERRIES ODBY-
WAŁY SIĘ CYKLICZNE KONFERENCJE SZKOLE-
NIOWO-INFORMACYJNE PT. „POLKA W EUROPIE”.
ZDJĘCIA PREZENTUJĄ JEDNĄ Z NICH.
FOT. ARCHIWUM PŻB



Gazeta przypomina, że „na towarowej linii Świnoujście–Trelleborg, którą obsługiwał wycarterowany od Szwedów prom Gute, kołobrzesci armator stracił 2,4 mln zł i 4 mln szwedzkich koron. Z Kahlebergiem sytuacja ma się inaczej. – Transport lorowy między Polską a Skandynawią jest rynkiem rozwojowym – zapewniał Jan Warchoń. – Linie towarowe przyjmują obecnie o 40 procent ciężarówek więcej. Zainteresowanie skandynawskich armatorów przewozami między Polską a Szwecją jest duże. Mają oni wpisane w swoje strategie bardzo ofensywne zachowania na tym kierunku przewozów. Nie mogliśmy pozostawać bierni. Kahleberg to nasz pierwszy ruch. Pracujemy również nad połączeniem Gdańsk–Nynäshamn. Mocne wejście na rynek towarowy pozwoli nam na stabilizację przychodów pochodzących do tej pory głównie z rynku pasażerskiego”.

16 lipca 2003 r. na trasie Gdańsk–Nynäshamn żeglugę rozpoczął prom Visborg, kupiony przez PŻB od szwedzkiej spółki Gotland AB Rederi. Statek otrzymał nazwę Scandinavia.

Nowa jednostka PŻB została zbudowana w szwedzkiej stoczni Öresundsvärvet w Landskronie w 1980 r. Była znacznie większa od pozostałych promów. W tym czasie PŻB miała w eksploatacji łącznie 5 promów, oprócz nowej Scandinavii także Pomeranię, Silesię, Rogalin i towarowy rorowiec Kahleberg.

W 2003 r. PŻB przewiozła ponad 315 tys. pasażerów, 29 tys. samochodów ciężarowych i 55 tys. samochodów osobowych.

Jesienią 2003 r. został sprzedany prom Rogalin. Statek, który rozpoczął służbę pod znakami Polferries w 1977 r. w pierwszym okresie pływał jako Aallotar, od 1978 r. jako Rogalin.

6 października 2004 r. PŻB kupiła kolejny prom Wawel, który rozpoczął żeglugę 15 lutego 2005 r. na linii Świnoujście–Ystad.

SCANDINAVIA

MF Scandinavia w barwach Polferries pływał od 2003 do 2015 r. Obsługiwał linię Gdańsk–Nynäshamn. W tym okresie był to największy polski prom. Scandinavia ma 2800 DWT nośności, 146,1 m długości i 25,5 m szerokości. Mieściła na pokładzie 1808 pasażerów, z tego 1124 w kabinach o różnych standardach oraz 38 lor i 320 samochodów osobowych. Prom posiadał 3 pokłady samochodowe i 7 dla pasażerów, z salami konferencyjnymi, restauracjami, barami, kinem, klubami, kasynem, sklepami i salonem zabaw dla dzieci. W styczniu 2015 r. Scandinavia została sprzedana greckiemu armatorowi Ventouris Ferries. Pływa pod nazwą Rigel II.



PROM SCANDINAVIA I JEGO LINIA
ŁADUNKOWA · FOT. ARCHIWUM PŻB



16.10.2003 ROGALIN WYPŁYNĄŁ Z GDAŃSKA W OSTATNI REJS DO STOCZNI ŻŁOMOWEJ W INDIACH. STATEK PROWADZIŁ GŁÓWNY NAWIGATOR PŻB – KPT. ROMAN FRANKO, STARSZYM OFICEREM BYŁ KPT. WIKTOR BALIŃSKI. Z POKŁADU PROMU SCANDINAVIA ŻEGNAŁ PROM M.IN. RAFAŁ CZERNIAK – WIELOLETNI SUPERINTENDENT TECHNICZNY ROGALINA, A Z PORTU WYPROWADZAŁ GO PILOT, BYŁY PRACOWNIK PŻB KPT. MAREK WENTA · FOT. KPT. KRZYSZTOF PORAZIŃSKI, Z MOSTKU PROMU MF SCANDINAVIA, ZACUMOWANEGO W BAZIE PROMOWEJ PŻB

PAMIĄTKA DZIEWICZEGO REJSU

Kapitan Wojciech Sobkowiak jest jednym z marynarzy, którzy zachowali pamiątki po promach, które odeszły ze służby. W jego posiadaniu jest drewniana tablica z herbem portu Sztokholm i tabliczką z napisem po szwedzku: podróż dziewicza oraz datą – „M/s Aallotar Jungfruresan 29.2.1972, Stockholms Hamn”. Tabliczka jest wykonana z 24-karatowego złota, bo takie w tamtym czasie robiono z okazji pierwszego zawiązania do Sztokholmu, choć w późniejszych latach używano mosiądzu. Trafła do kapitana Sobkowiaka przypadkowo. Długo leżała zapomniana w szufladzie w biurze szwedzkiego armatora. Po latach dyrektor eksploatacji firmy podarowała ją W. Sobkowiakowi na pamiątkę – jako wieoletniemu kapitanowi Rogalina.



Nowy Wawel został zbudowany w 1980 r. w szwedzkiej stoczni Kockums Varv AB w Malmö. W 1989 r. był przebudowany, a PŻB kupiła go od armatora GA Ferries. Prom ma 1000 miejsc pasażerskich, z tego 480 w kabinach i 1490 metrów linii ładunkowej dla 75 TIR-ów.

W 2003 r. PŻB sprzedała kolejną, tym razem leżącą na terenie Kołobrzegu, część swojego majątku – plac przy ulicy Morskiej. Był tam odcinek boczny kolejowej portu handlowego i nabrzeże przy latarni morskiej. Teren, mimo że stanowił własność PŻB, zawsze pozostawał ogólnodostępny i stanowił główną atrakcję turystyczną kołobrzegskiego portu.

12 stycznia 2004 r., na wniosek właściciela – Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA, zespół dwóch portowych elewatorów zbożowych został wpisany do rejestru zabytków pod numerem A-157. Elewator południowy ma pojemność 1700 t i wyposażono go w 11 zasieków lejowych. Jest to budynek 7-kondygnacyjny z 2-kondygnacyjnym poddaszem,



W 2003 R. PŻB SPRZEDAŁA MIASTU KOŁOBZEG PLAC PRZY LATARNI MORSKIEJ Z NABRZEŻEM BIAŁEJ FLOTY · FOT. R. GAUER



15.02.2005 R. ODBYŁO SIĘ UROCZyste WEJŚCIE NA LINIĘ PROMU WAWEL. WŚRÓD GOŚCI BYLI M.IN. PREZYDENT KOŁOBZEGU HENRYK BIEŃKOWSKI I JANUSZ GROMEK, PRZEWODNICZĄCY RADY MIASTA · FOT. ARCHIWUM PŻB

przykryty rozbudowanym dachem. Większy od niego elewator północny, ma pojemność 4560 t, 11 komór, 9 zasieków lejowych i 3 komory gazowe. W elewacji północnej, od strony morza, wymurowana jest plakieta gryfa pomorskiego.

Elewatory, jako cenne obiekty architektury przemysłowej, zostały wpisane do rejestru zabytków wraz ze znajdującymi się w nich wagami z początku wieku. Oba magazyny portowe wybudowało w 1929 r. Towarzystwo Gospodarcze Pomorza z siedzibą w Szczecinie. Wewnątrz zachowały się zabytkowe i pracujące do dzisiaj dwie samoczynne wagi do zboża typu Chronos. Zostały wyprodukowane przez firmę Miag. Mühlenbau v. Industrie A.G. Waga w elewatorze północnym Chronos 900 kG wykonana ze stali i żeliwa pochodzi z roku 1929, a mniejsza bliźniacza Chronos 200 kG, w elewatorze południowym, z około 1930 r.

W elewatorach, które cały czas są czynne, magazynowane jest zboże przygotowywane na eksport, oraz okresowo zboża z importu, granulaty paszowe i śruta sojowa.



ELEWATOR · FOT. R. GAUER



W 2003 R. PŻB WSPIERAŁO STARTY POLSKIEGO ŻUŻLOWCA GRZEGORZA WALASKA. BYŁ TO OKRES, KIEDY ZAWODNIK NALEŻAŁ DO JEDNEJ Z NAJLEPSZYCH DRUŻYN LIGI SZWEDZKIEJ, KAPARNA GOETEBORG
FOT. ARCHIWUM PŻB

W 2005 r. dział reklamy PŻB przeprowadził pierwszą edycję ogólnopolskiego konkursu „Skandynawia – daleka czy bliska?”. Polska Żegluga Bałtycka organizowała go razem z Centralnym Ośrodkiem Doskonalenia Nauczycieli przy wsparciu naukowym Katedry Skandynawistyki Uniwersytetu Gdańskiego. Konkurs był objęty patronatem honorowym ambasad Danii, Szwecji, Norwegii, Finlandii. W jego organizację zaangażowała się ogólnopolska telewizja publiczna. Zainteresowanie przerosło oczekiwania pomysłodawców. Konkurs stał się „małą olimpiadą wiedzy o Skandynawii”.

Finał pierwszego, opisał m.in. portal Naszemiasto.pl/wielkopolskie z 13.07. 2006 r. „Uczniowie w nagrodę popłynęli do Kopenhagi”, autor: Magdalena Baranowska-Szczepańska, APLA. „Rejs do Kopenhagi był główną nagrodą dla zwycięzców konkursu. W finale o dwudniową wycieczkę do Kopenhagi walczyło 32 uczniów ze szkół ponadgimnazjalnych z całego kraju. Wśród laureatów znalazł się Wojciech Hajduk, uczeń Liceum Św. Marii Magdaleny w Poznaniu, który zdobył trzecie miejsce. Laureatkami zostały Marta Stromowska i Ewa Bukowiecka. W konkursowe szranki wystartowało prawie 1500 uczniów z 200 szkół z całej Polski. Pytania ułożone były przez specjalistów Instytutu Skandynawistyki Uniwersytetu Gdańskiego. Ich poziom był bardzo wysoki, a treść zróżnicowana. Dotyczyły kultury, historii i współczesności krajów skandynawskich”.

W 2006 r. kołobrzesci armator przystąpił ponownie do powiększania swojej floty.

20 listopada 2006 r. „Rzeczpospolita” w artykule Wiesława Niemocińskiego poinformowała, że „Największy polski przewoźnik promowy, Polska Żegluga Bałtycka, powiększył swoją flotę o kolejny prom. Samochodowo-pasażerski Zenit będzie kursował w barwach Polferries na linii Gdańsk–Nynäshamn. Obsługę regularnych rejsów rozpocznie 8 stycznia. Do tej pory pływał we flocie francuskiej kompanii promowej Transmanche Ferries. PŻB rozbudowuje swoją flotę po zakończeniu programu naprawczego. Od kilku lat obserwowany jest wzrost przewozów

BOX OF FAME

Na promie Scandinavia, na mostku, przy wyjściu na pokład zewnętrzny do szalup ratunkowych, była gabłota z nożami marynarskimi do obsługi łodzi ratunkowych. W momencie przejścia statku przez polską żołąć w 2003 roku, noże miały tylko wymiar symboliczny. Liny szalup już od dawna były stalowe. Kapitan Sobkowiak wpadł na pomysł, że każdy starszy oficer i kapitan, który będzie odchodził na emeryturę, otrzyma na pamiątkę nóż, a w to miejsce, w gablocie, zostanie umieszczona tabliczka z jego nazwiskiem i latami zaokrętowania na promie. Powstał swoisty box of fame. Kapitan Sobkowiak jest posiadaczem noża nr 7. Pierwszy nóż, z wygrawerowaną miniflagą szwedzką, dostał szwedzki kapitan Goran Wassberg, od którego PŻB przejmowało Scandinavię.



„GABLOTA SŁAWY”

PROMU SCANDINAVIA



KOPENHAGA – WYCIECZKA DO STOLICY DANII BYŁA NAGRODĄ
W KONKURSIE „SKANDYNAWIA DALEKA, CZY BLISKA?”

FOT. ARCHIWUM PŻB

na środkowym Bałtyku, zwłaszcza ładunków. W ciągu pięciu miesięcy tego roku przewozy samochodów ciężarowych na trasie Świnoujście–Ystad wzrosły o 40 proc. w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku, a na trasie Gdańsk–Nynäshamn o 30 proc.”

Nowy prom otrzymał nazwę Baltivia. Jednostkę zbudowano w szwedzkiej stoczni Kalmar Varv w 1981 r. i zmodernizowano w 2002 r. Od 15 stycznia 2007 była eksploatowana przez PŻB, pływała na trasie Gdańsk–Nynäshamn w Szwecji, a od 5 lutego 2013 r. Baltivia pływa na trasie Świnoujście–Ystad. Na 7 pokładach ładunkowych prom może pomieścić jednorazowo około 80 samochodów ciężarowych o długości 17 m i dodatkowo 30 samochodów osobowych. Dla pasażerów przeznaczonych jest 250 miejsc, w kabinach 2-, 3-, i 4-osobowych oraz fotelach lotniczych.



W 2005 R. ZOSTAŁA PRZEPROWADZONA
KAMPANIA REKLAMOWA PODRÓŻY
DO SKANDYNAWII NA... TRAMWAJACH
W STOLICY · FOT. ARCHIWUM PŻB



15.01.2007 WPROWADZONY ZOSTAŁ NA LINIĘ NOWY PROM BALTIVIA.
NA INAUGURACJI BYLI M.IN. RAFAŁ WIECHECKI, MINISTER GOSPODARKI
MORSKIEJ I TADEUSZ CYMAŃSKI Z PIS • FOT. J. BOGUCKI

Niezależnie od sztandarowej działalności żeglugowej, w PŻB była prowadzona działalność przeładunkowa. Żeby zmniejszyć rozbudowaną strukturę przedsiębiorstwa, działalność portu handlowego została podzielona i część zadań realizowały spółki utworzone przez pracowników. W 2001 r. powstała spółka Dźwig, a w 2003 r. spółka Docker, zatrudniająca dokerów. W strukturze PŻB pozostał majątek i zarządzanie portem handlowym. Zbudowano w tym czasie dwa nowe magazyny drobnicy i zainstalowano wagę do samochodów ciężarowych. Mimo dobrze rozbudowanego zaplecza, wyniki portu były jednak słabe.

Portal „Namiary na Morze i Handel” w artykule „Port rolniczego zaplecza” z 27.01.2006 r. tak opisał działalność portu handlowego: „Przez wiele kolejnych lat kołobrzeskiemu portowi nie udawało się przekroczyć granicy 150 tys. t i oto w ub.r. przez port przeszło 164,3 tys. t towarów oraz zawinęło 148 statków towarowych.

Ważne są zmiany w strukturze towarów: prawie o 30% wzrosły przeładunki najbardziej opłacalnej drobnicy, a o 10% zmniejszyły się obroty towarów masowych. Po wyjątkowo słabych przeładunkach zbóż w 2004 r., w ub.r. wzrosły one aż o 79,9% (głównie rzepaku i zbóż). – Wyraźnie zaktywizował się eksport. Wynika z tego, że gospodarka w regionie koszalińskim, słupskim i szczecińskim notuje ożywienie”. Wiesław Grzesznik, kierownik portu handlowego Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, wskazywał na wzrost znaczenia przeładunków produktów rolnych. „Po zniesieniu barier celnych z Unią Europejską, wzrasta eksport rzepaku, pszenicy, żyta, pszenżyta. Natomiast w poprzednich latach dominował import komponentów pasz dla zwierząt: soi i kukurydzy. Poprawa sytuacji rolnictwa w najbliższym otoczeniu portu uwidacznia się też w imporcie nawozów mineralnych, fosforanu i mocznika z Estonii, dolomitu z Norwegii, wapna nawozowego z Danii i Niemiec. Nawozy z Norwegii i Estonii są dostarczane jako drobnica, w workach o wadze 500 kg. Zaś skutkiem poszanowania odpadów drzewnych jest eksport do Danii brykietów opałowych z trocin, dostarczanych

KOLIZJA POMERANII

31 stycznia 2005 o godz. 5.52, podczas rejsu do Kopenhagi ze 140 pasażerami na pokładzie, doszło na Bałtyku (pozycja 55°18'42" N 12°40'42" E) do drobnego wypadku morskiego z udziałem Pomeranii i szwedzkiego tankowca Rio Grande. Kolizja nie była groźna w skutkach – żaden z pasażerów nie został ranny, nie doszło do rozszczelnienia kadłuba. Powstało jedynie niewielkie wgniecenie w części rufowej jednostki. Pomerania samodzielnie dopłynęła do portu docelowego.



PROM POMERANIA

FOT. SVENSKA AERO BILDER AB

z zakładów w Stepnicy, Goleniowie i Białym Borze. Miejscowym surowcem jest też torf ogrodniczy z Cerkwicy pod Gryficami, eksportowany do Holandii i Niemiec”.

Nowością w asortymencie towarowym były przeładunki ponadgabarytowe skrzydeł i wież elektrowni wiatrowych, które montowane są koło Tymienia, przy drodze z Koszalina do Kołobrzegu. Do portu zawinęło 9 statków z tym ładunkiem, a spodziewane było przybycie kolejnych kilkadziesiąt.

„Po kilkuletniej przerwie, do Kołobrzegu wracają też statki z rybami z importu – mówi W. Grzesznik. Poprzednio dostarczano tą drogą surowce rybne dla Superfish w Kukini k. Ustronia Morskiego, ale po przejęciu fabryki przez Norwegów, statki z rybami skierowano do Świnoujścia. W ub.r. port PŻB przyjął dwa statki z 1900 t dorszy. Zakłady przetwórstwa rybnego na ten rok zapowiadają znacznie większe partie ryb z importu. Nasze przetwórstwo sprowadza aż 70% surowców rybnych”.

Ze względu na uzdrowski status miasta, w kołobrzezskim porcie obowiązują ograniczenia w przeładunkach. „Nie wolno przeładowywać towarów sypkich, pyłących, uciążliwych dla środowiska naturalnego (np. węgiel, cement). Co ciekawe, port zanotował w ub.r. znaczący wzrost obrotów drobnicy, choć przez kilka miesięcy odmawiał przyjmowania statków z drobnicą. To ze względu na rozbórkę starego, małego magazynu drobnicowego i montaż nowego, który został otwarty w październiku. W tym roku musimy postawić następny magazyn, by znacznie zwiększyć przeładunki drobnicy – deklaruje szef portu kołobrzezskiego.

Zaskakujące jest to, że 95–98% towarów trafia do i wyjeżdża z portu na ciężarówkach. Transport kolejowy jest marginesowy. Głównie dlatego, że firmy eksportujące i importujące znajdują się niedaleko portu, na Pomorzu Środkowym i Zachodnim”.

Pomimo starań i coraz lepszego doinwestowania, port handlowy w kolejnych latach 2007–2009 nie odnotował wzrostu przeładunków. PŻB znalazła do prowadzenia portu operatora zewnętrznego. Kolejnym krokiem była całkowita rezygnacja z prowadzenia przeładunków.



31.05.20015 NA PROMIE ZACUMOWANYM PRZY TERMINALU W ŚWINOUJŚCIU ZOSTAŁY PRZEPROWADZONE ĆWICZENIA ANTYTERRORYSTYCZNE
FOT. ARCHIWUM PŻB

W 2009 roku w PŻB zapadła decyzja o sprzedaży całego portu handlowego miastu Kołobrzeg.

O transakcji informował „Świat Biznesu” nr 11–12 z 2009 r. w artykule „Inwestycje w kołobrzeskim porcie”, autor: Przemysław Weprzędz. „W połowie sierpnia Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg kupił za 10 mln zł od Polskiej Żeglugi Bałtyckiej 11-hektarowy teren wraz z zabudowaniami w kołobrzeskim porcie. Nowy właściciel przejął nabrzeża portowe, place składowe, magazyny i budynek biurowy [...]”.

Na pokładach promów Pomerania, Wawel i Scandinavia, Polska Żegluga Bałtycka organizowała dni otwarte. Miały one pokazać kraje skandynawskie jako atrakcyjne i bliski kierunek turystyczny. Odwiedzający mogli się również przekonać, że prom to nie tylko bezpieczny i wygodny środek transportu, ale także doskonałe miejsce wypoczynku, zabawy oraz morskiej przygody. Podczas dni otwartych goście brali udział w loteriach i konkursach z nagrodami, pokazach barmańskich, próbowali zarówno dań kuchni

OBROTY PORTU HANDLOWEGO W KOŁOBRZEGU

rok	wielkość przeładunków	liczba statków
1990	264 000 t	320 statków
1995	129 000 t	162 statki
2000	116 000 t	149 statków
2002	136 000 t	353 statki
2003	152 000 t	277 statków
2004	154 000 t	259 statków
2005	154 000 t	206 statków
2006	154 000 t	237 statków
2007	117 000 t	218 statków
2008	102 000 t	177 statków
2009	97 000 t	151 statków

Przeładunki portu handlowego od 1990 r., ŹRÓDŁO: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2014

FOT. ARCHIWUM PŻB



polskiej jak i skandynawskiej oraz korzystali z atrakcyjnych zakupów w promowych sklepach. Załoga dbała szczególnie o najmłodszych uczestników. Na wilczków morskich czekali piraci z żeglarzami, organizujący zabawne konkursy i gry z nagrodami. Każdy uczestnik mógł wziąć udział w Chrzcie Morskim i otrzymać dyplom upamiętniający pobyt na pokładzie promu.

W 2009 r. doszło do uhonorowania załogi promu Scandinavia za trzykrotne ratowanie żeglarzy na morzu w 2007 i 2008 r.

Pierwsza taka sytuacja miała miejsce 16 sierpnia 2007 r. w rejsie z Nynäshamn do Gdańska. Oficerowie na mostku usłyszeli przez radio, że u zachodnich wybrzeży Gotlandii na skały wszedł jacht Andromeda. Kapitan promu Wojciech Sobkowiak zwrócił uwagę, że żeglarz, rozmawiający ze szwedzkimi służbami ratowniczymi, ma polski akcent. Natychmiast zgłosił swoją chęć pomocy w komunikowaniu się z rozbitkami. Kapitan przekazał szwedzkim ratownikom dokładny opis sytuacji, a polscy żeglarze uspokoili się, kiedy usłyszeli polską mowę, i zgodnie z zaleceniami czekali na szwedzkie służby ratownicze. Te dotarły do nich po dwóch godzinach i udzieliły pomocy. Jak wspomina kapitan Wojciech Sobkowiak, w trakcie tej akcji prom nawet nie musiał się zatrzymać.



PROM SCANDINAVIA · FOT. M. ROKICZAN · ARCHIWUM PŻB

BYWAŁO GROŹNIE

| KPT. KRZYSZTOF MEISSNER

Z sytuacji niebezpiecznych na naszych promach zapisały mi się w pamięci dwa zdarzenia. Na Pomeranii na trasie z Helsinek, mieliśmy uderzenie fali, które wybiło nam szyby w jednej sali. Musieliśmy przeprosić i uspokoić pasażerów, którzy to wszystko widzieli. Po 2–3 godzinach zdążyliśmy wszystko posprzątać, wybite okna zamknęliśmy klapami od zewnątrz i ludzie mogli wrócić. Kolejna sytuacja groźna, miała miejsce na pokładzie samochodowym. Na linii z Helsinek na Pomeranii lub Silesii mieliśmy pożar cysterny. W cysternie był klej, z dokumentów wynikało, że nie był niebezpieczny. Okazało się, że paliła się izolacja cysterny. Temperatura na promie była wysoka. Cysterna nie była do takiej przystosowana. Na szczęście pożar udało nam się ugasić własnymi siłami i nic się nikomu nie stało.

Zaledwie dwa dni później, 18 sierpnia 2007 r. w drodze do Nynäshamn Scandinavia ratowała estoński jacht motorowy. „W czasie pokonywania swojej stałej trasy, wspomina kapitan Sobkowiak, drugi oficer Rafał Muslewski wypatrzył kropkę na radarze. Przez lornetkę widać było dryfującą łódź. Zawiadomiliśmy szwedzkie ratownictwo. Dostaliśmy odpowiedź, że dotrą do nich za dwie godziny. Chociaż nikt nie prosił Scandinavii o włączenie się do akcji, nie mogłem zostawić tych ludzi. To tak, jakby nadzieja przypłynęła i odpłynęła. Uprowadziłem pasażerów, że będziemy asekurować jacht i tak zrobiliśmy. Krążyliśmy wokół niego do czasu przybycia statku ratowniczego. Przygotowaliśmy paczkę z kanapkami i napojami, rzuciliśmy ją na pokład jachtu. Z powodu tej akcji spóźniliśmy się do Gdańska około 2 godzin. Ale żaden z 900 pasażerów nie miał pretensji, podobno nawet jakieś panie oglądając akcję ratunkową wzruszyły się i popłakały”.

Za obie akcje w maju 2008 r. w Sztokholmie kapitan Wojciech Sobkowiak odebrał dyplom i nagrodę 10 tys. koron od Szwedzkiej Organizacji Ludzi Morza. Wyróżniła ona całą załogę promu Scandinavia za stosowanie dobrej praktyki na morzu, pomoc żeglarzom w dwóch akcjach ratowniczych na Bałtyku. Nagroda przyznawana jest raz w roku w różnych kategoriach. Jak wspomina kpt. W. Sobkowiak, który reprezentował załogę, w auli było 150 przedstawicieli szwedzkich instytucji i środowisk morskich. Najważniejsze, bardziej cenne niż sama nagroda, były oklaski i uznanie ludzi. A za 10 tys. koron, czyli 4,5 tys. zł nagrody kupiono dla załogi duży telewizor LCD do mesy na promie.

W kolejnym roku Scandinavia znów zapisała się złotymi literami w morskich kronikach. W 2008 r., jak informował portal Forumtransportu.pl, 3.11.2008 r. „Prom Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Scandinavia po raz kolejny uczestniczył w akcji ratunkowej na morzu”.

„30 października 2008 r. w rejsie z Nynäshamn do Gdańska na promie Scandinavia o godzinie 19.52 odebrano sygnał wzywania pomocy, wysłany z jachtu Aqua Vit. Za burtę wypadł jeden z członków załogi. Kapitan promu



W 2005 SPRZEDANY ZOSTAŁ PROM
SILESIA · FOT. ARCHIWUM PŻB



KAPITAN WOJCIECH SOBKOWIAK PREZENTUJE
NAGRODĘ SZWEDZKIEJ ORGANIZACJI LUDZI
MORZA · FOT. ARCHIWUM PŻB



Z LEWEJ WOJCIECH SOBKOWIAK, PO PRAWEJ KRZYSZTOF PORAZIŃSKI
REPORTAŻ W TELEWIZJI GDAŃSK Z WRĘCZENIA NAGRODY PZŻ

Krzysztof Poraziński zgłosił gotowość udziału w akcji. 30 minut później prom dopłynął do miejsca wypadku.

Człowiek dryfujący w morzu był bez kombinezonu a jedynie w pasie ratunkowym. Na promie zarządzono przygotowania. Włączono całe zewnętrzne oświetlenie i reflektor poszukiwawczy, pasażerowie zostali poinformowani o przyczynie możliwych większych przechyłów i nietypowych manewrów.

Akcja była prowadzona w nocy, morze było mocno wzburzone, wiało 7–8 w skali Beauforta, stan morza wynosił 5 stopni. Rozpoczęto poszukiwania w koordynacji ze szwedzkimi służbami i helikopterem. Wzmoczona obserwacja wzrokowa z promu i penetrowanie powierzchni morza reflektorem-szperaczem przyniosły efekty. Po 20 minutach zauważono na wodzie odbłask, jak się okazało był to poszukiwany człowiek. Został on wyciągnięty z wody przez ratowników z helikoptera i przewieziony do szpitala.

Jak wspomina kpt. Krzysztof Poraziński, „duży prom Scandinavia, radził sobie dobrze z falą. Poszukiwania odbywały się w miejscu, które wcześniej bezskutecznie przeszukiwał helikopter. Tam właśnie, między falami, jednemu z naszych członków załogi udało się dostrzec odbłask

„GŁOS POMORZA” · 9.03.2009
W GDAŃSKU WRĘCZONE ZOSTAŁY
NAGRODY REJS ROKU. WYRÓŻNIENIE
DLA ZAŁOGI PROMU SCANDINAVIA,
AUTOR: MARCIN BARNOWSKI

„Kapitanowie Krzysztof Poraziński i Wojciech Sobkowiak z kołobrzesckiej Polskiej Żeglugi Bałtyckiej odebrali w gdańskim Dworze Artusa honorową nagrodę Polskiego Związku Żeglarskiego Rejs Roku 2008. Wzięli udział w wielkiej gali, podczas której nagradzani są najodważniejsi żeglarze. Specjalna kapituła autorytetów żeglarskich przyznaje je największym śmiałościom za najciekawsze wyprawy. Honorową nagrodę Polskiego Związku Żeglarskiego załoga promu Scandinavia kołobrzesckiej Polskiej Żeglugi Bałtyckiej otrzymała za to, że trzykrotnie ratowała jachty znajdujące się w niebezpieczeństwie. Właśnie ją reprezentowali na gali kapitanowie Krzysztof Poraziński i Wojciech Sobkowiak”.

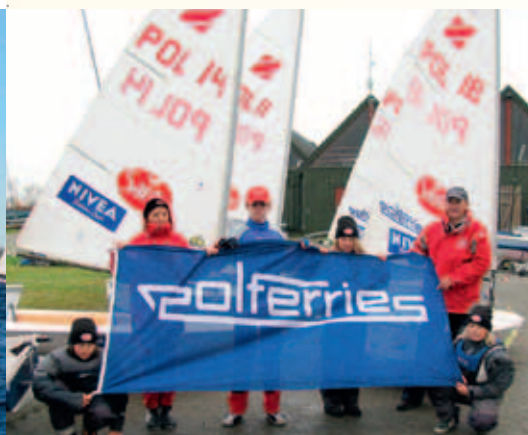
SCANDINAVIA · FOT. ARCHIWUM PŻB



ubrania tonącego żeglarza. Mężczyzna był w granatowym roboczym stroju z paskami odblaskowymi. Natychmiast wskazaliśmy załodze helikoptera jego położenie i został zabrany”.

Za pomoc żeglarzom kapitanowie PŻB zostali uhonorowani przez polskich żeglarzy.

Po 2000 roku wśród działań, dzięki którym PŻB promowała swoje linie, było między innymi wspieranie wielu imprez morskich.





PZB WSPIERAŁO SPŁYWY POLSKICH KAJAKARZY – BAŁTYK POD WIOSŁEM – NA ARCHIPELAGU SZTOKHOLMSKIM
FOT. A. GRZEGORZEWSKI

W 2008 r. na rynku promowym nastąpiła zmiana, która spowodowała gwałtowne załamanie przewozów w PZB. W maju Polska Żegluga Morska kupiła nowy prom. 1 września 2008 r. jednostka zaczęła obsługiwać linię ze Świnoujścia do Ystad w barwach armatora Unity Line.

Wydarzenie odnotował Portalmorski.pl z 1.09.2008 r. „Skania – nowy prom w barwach Unity Line”. Podkreślał, że „zakupienie kolejnej jednostki towarowo-pasażerskiej to ważny krok dla polskiego przewoźnika. Skania była wyczekiwana zarówno przez turystów, jak i branżę transportową [...]”

FILM „MAGICZNE DRZEWO”

W 2008 r. PZB użyczyło promu dla ekipy filmu „Magiczne drzewo” według scenariusza i w reżyserii Andrzeja Maleszki. To seria filmów przeznaczonych dla młodych widzów, w której moc magicznych przedmiotów wpływa na losy bohaterów. W filmie wystąpili m.in.: Agnieszka Grochowska, Andrzej Chyra, Hanna Śleszyńska, Dominika Kluźniak i Maciej Wierzbicki oraz dzieci: Filip Fabiś, Adam Szczeg i Maja Tomawska. Na promie kręcono film kinowy z użyciem efektów specjalnych.

„Magiczne drzewo” obsypane zostało nagrodami na całym świecie: Emmy i Hugo w USA, Grand Prix w Chicago na Children’s Films Festival, na festiwalu Prix Jeunesse International w Monachium, na festiwalu B.A.M w Nowym Jorku, nagroda główna i nagroda publiczności na azjatyckim festiwalu filmowym w Tajpej i na Skandynawskim Festiwalu Filmowym Christiansand, na Festiwalu Filmów dla Dzieci ZLIN w Czechach, BANF w Kanadzie i na Festival Divercine w Montevideo oraz na Festiwalu Filmów Fantastycznych w Bogocie. Zdobył także główne nagrody w Polsce – Platynowe Koziołki w Poznaniu i na Festiwalu Galicja w Krakowie.



NA PLANIE FILMU
„MAGICZNE DRZEWO”
FOT. ARCHIWUM PŻB





PROMAMI POLFERRIES NA SEZONOWEJ LINII DO STOLICY

BORNHOLMU RÖNNE CHĘTNIE PŁYWAJĄ AMATORZY WYCIECZEK
ROWEROWYCH · FOT. ARCHIWUM PŻB

Wejście Skanii spowodowało zmniejszenie liczby pasażerów na promach PŻB. W międzyczasie Ministerstwo Skarbu Państwa realizowało swoją politykę prywatyzacyjną.

Jacek Sieński, w opublikowanym 6.11.2008 r., na łamach portalu Nasze-miasto.pl w artykule pt. „PŻB dla Duńczyków? Polski armator potrzebuje inwestora”, tak opisał jeden z etapów prywatyzacji.

„Duńska firma żeglugowa DFDS, europejski potentat w przewozach promowych, jest zainteresowany przejęciem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA w Kołobrzegu, największego polskiego armatora i operatora promowego. Z Bałtyku mogą więc zniknąć promy z napisem Polferries. Władze PŻB nie potwierdzają tej informacji. Więcej do powiedzenia mają związki zawodowe działające w tej firmie.

Przejęcie skomercjalizowanego przedsiębiorstwa może nastąpić już w połowie przyszłego roku, choć według wcześniejszych planów, PŻB ma być sprywatyzowana do końca 2010 roku.

Jan Warchoń, prezes PŻB Polferries przekazał, że nic mu nie wiadomo o planowanym przejęciu PŻB przez DFDS, a tym samym jego floty i bazy promowej w Gdańsku. O pozostawieniu na rynku promowym polskiej marki Polferries zadecyduje kupujący akcje przedsiębiorstwa, ale będzie to,

oczywiście, przedmiotem negocjacji z inwestorem jeszcze przed prywatyzacją. – Istniejąca od ponad 30 lat marka Polferries ugruntowała swoją pozycję, a więc rozsądny inwestor z niej nie zrezygnuje – mówi Jan Warchoł.

Związkowcy z Solidarności PŻB potwierdzają informację o planie sprywatyzowania firmy do czerwca 2009 roku z udziałem DFDS. Aby przedsiębiorstwo się rozwijało, potrzebuje pieniędzy zasobnego inwestora. Eugeniusz Matuszczak, przewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego przy PŻB SA, poinformował, że sytuacja pracowników w sprywatyzowanym przedsiębiorstwie może się zmienić, ale związki zawodowe liczą na to, że podpisany przez nie i inwestora pakiet socjalny ureguluje wszystkie sprawy załogowe, płacowe i socjalne. Związek będzie chciał wynegocjować jak najkorzystniejsze warunki dla pracowników”.

Ta planowana sprzedaż akcji PŻB duńskiemu armatorowi sprawiła, że Ministerstwo Skarbu zaczęło przekształcać spółkę pod kątem oczekiwań potencjalnych inwestorów. W 2010 r., mimo sprzeciwu załogi i związków zawodowych, zapadła decyzja o zmianie warunków zatrudnienia marynarzy, którzy od 1997 r. pracując na kontraktach, przebywali



RELACJE Z LUBIANEGO PRZEZ PASAŻERÓW PROMU SCANDINAVIA
NADAWAŁA TELEWIZJA TVN · FOT. ARCHIWUM PŻB



PROMOCJA LINII PRZEWOZOWYCH
POLFERRIES NA TARGACH TOUR SALON
W 2008 · FOT. ARCHIWUM PŻB

na urlopach bezpłatnych pozostając pracownikami PŻB. Takiej zmiany oczekiwał zainteresowany kupnem akcji duński inwestor. Doszło do rozwiązania umów o pracę z załogami promów. Zwolniono wszystkich – 438 marynarzy i 50 pracowników lądowych.

W obronie marynarzy Polferries wystąpiła Rada Krajowa Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”. 8 grudnia 2010 r. wydała oświadczenie, w którym zarzuciła, że zwolnienia pracowników nastąpiły z pominięciem dialogu społecznego. Choć ostatecznie do sprzedaży akcji PŻB duńskiej firmie nie doszło, zatrudnienia marynarzy nie przywrócono.

2010 rok kołobrzeski armator zakończył stratą. W kwietniu 2011 r. został ze stanowiska odwołany prezes Jan Warchoł, który kierował Polską Żeglugą Bałtycką od 2001 roku.

Wiadomość „Prezes Polskiej Żeglugi Bałtyckiej odwołany” podała 22.04.2011 r. rozgłośnia regionalna Polskiego Radia Radio Koszalin. „Decyzję podjęła Rada Nadzorcza spółki, informował jej przewodniczący Edward Wiśniewski. Jan Warchoł został odwołany z powodu wyczerpania swojej misji dla spółki. Dodał, że obecnie PŻB potrzebuje nowej wizji działania i rozwoju, a w ich realizacji mają pomóc, między innymi zmiany personalne w ścisłym kierownictwie. Odwołanie nie dotyczyło Piotra Redmerskiego, który pozostał na stanowisku dyrektora ekonomicznego i powierzono mu kierowanie Polską Żeglugą Bałtycką, do czasu powołania prezesa”.

12 lipca 2011 r. ukazało się nowe ogłoszenie prywatyzacyjne o sprzedaży akcji PŻB. 21 grudnia minister skarbu udzielił wyłączności negocjacyjnej Konsorcjum Polen Line z siedzibą w Warszawie, początkowo do 17 stycznia 2012 r., a następnie do końca lutego 2012 r.

Proces prywatyzacji prowadzony przez Ministerstwo Skarbu trwał i był przedłużany mimo wielokrotnych sprzeciwów załogi PŻB, wyrażanych przez działające w firmie związki zawodowe. Ich przedstawiciele zgłaszali wątpliwości co do wiarygodności inwestora z Warszawy. Próba prywatyzacji ostatecznie zakończyła się niepowodzeniem.



SYLWESTER 2010, NA ZDJĘCIU ZAŁOGA
PROMU WAWEL · ARCHIWUM PŻB



2012 · DNI OTWARTE NA PROMIE SCANDINAVIA · FOT. ARCHIWUM PŻB

Przy kolejnej, 28 marca 2013 r., minister skarbu dopuścił do przeprowadzenia badania spółki i złożenia oferty wiążącej przez Poland Sweden Line GmbH z siedzibą w Lubece. 8 maja 2013 r. minister skarbu podjął decyzję o negocjacji warunków umowy dla tego inwestora. Do transakcji ostatecznie nie doszło.

W czasie kolejnych prób sprzedaży akcji firmy, dalsze jej istnienie kilkakrotnie wisiało na włosku. Mimo to przedsiębiorstwo nie rezygnowało z walki o utrzymanie się na rynku. A rosnąca, dobrze doinwestowana i nieustannie zmieniająca się konkurencja wymagała od PŻB działań akrobatycznych.

Z początkiem lutego 2013 r. kołobrzesci armator zmienił rozkłady rejsów na poszczególnych liniach. Jak informował 5.02.2013 r. portal Rynkinfrastruktury.pl, „PŻB przenosi część rejsów z Gdańska do Świnoujścia”, autor: Łukasz Malinowski, PAP. „Polska Żegluga Bałtycka nie zlikwiduje linii promowej Gdańsk–Nynäshamn – zapewnił PAP prezes PŻB Piotr Redmerski. Od wtorku wchodzi nowy rozkład rejsów promów, będzie mniej kursów z Gdańska do Szwecji, za to więcej ze Świnoujścia.

WWW.SPORT.TVP.PL · ŹRÓDŁO: PAP
EURO 2012 · PROM HOTELEM

„Prom Scandinavia podczas piłkarskich mistrzostw Europy pozostał w porcie i służył kibicom jako hotel. Prom z 800 miejscami noclegowymi o zróżnicowanym standardzie zacumował przy nabrzeżu w Gdańsku Nowym Porcie. Kibice drużyn Chorwacji, Hiszpanii i Irlandii mogli skorzystać z noclegów, gdy ich drużyny rozgrywały mecze w Gdańsku”.

PROMOCJA PŻB NA PIKNIKU NAD ODRĄ
W 20112 · FOT. ARCHIWUM PŻB

W dotychczas funkcjonującym rozkładzie rejsów linię z Gdańska obsługiwały dwa promy. Teraz jeden z nich zacznie pływać ze Świnoujścia. Od wtorku linia Świnoujście–Ystad obsługiwana będzie przez dwa promy, Wawel oraz Baltivia, co umożliwi dwa rejsy dziennie. Jak wyjaśniał PAP prezes PŻB: – Utrzymywanie dwóch promów na tak długiej linii z Gdańska do Nynäshamn przy wysokich cenach paliwa jest nieekonomiczne”.

Pełniącemu wówczas obowiązki prezesa Piotrowi Redmerskiemu udało się nadrobić straty z 2010 r. W następnych latach PŻB zaczęła osiągać zyski.

Jak ocenił sam Piotr Redmerski, do polepszenia sytuacji firmy przyczyniły się działania własne oraz poprawa koniunktury na rynku żeglugowym. Rozpoczęła się wewnętrzna mobilizacja. Zespół specjalistów zajmujących się żeglugą, opracował plan działań dla poprawy sytuacji. PŻB stopniowo zaczęła wychodzić z dołka.

To, co wydarzyło się w międzyczasie, czyli zamknięcie linii do Kopenhagi i sprzedaż Pomeranii, było decyzjami podjętymi dla ratowania firmy. Liczba pasażerów na tej trasie ze 130 tys. spadła do 70 tys. Był to efekt wybudowania mostu z Danii do Szwecji. Podjęte zostały decyzje o przesunięciu promów do Ystad dla wykorzystania dobrej koniunktury właśnie na tym połączeniu. Przesunięcie Baltivii z Nynäshamn do Ystad dało dwie rentowne linie ze Skandynawią. Głównie dzięki temu, że powstało wahadło, i nastąpiła diametralna poprawa wyników.

Jak to możliwe, że nękany kryzysem armator wyszedł na prostą?

„To była praca wspólna, podkreśla Piotr Redmerski. Dla nas momentem przełomowym, po którym popadliśmy w kłopoty, było wejście Skanii w 2008 roku, konkurencyjnego polskiego promu. Dla PŻB skończyło się to wielkim kryzysem. Nastąpił gwałtowny spadek przewozów – pasażerów i ładunków. Nagle mieliśmy 27 milionów złotych straty. Ten kryzys zakończył się dopiero w 2012 roku, kiedy udało się wypracować pierwszy zysk – około 1 miliona złotych.



PRACOWNICY PŻB NA LINII
ŁADUNKOWEJ DLA TIR-ÓW
FOT. ARCHIWUM PŻB

Kolejny krok to decyzja o sprzedaży Scandinavii, która jako tak ogromy prom, była za mało wykorzystywana – mówi Piotr Redmerski. To wszystko doprowadziło nas do decyzji o zakupie nowego promu.

Najważniejszym momentem było oddanie promu Wawel na czarter DFDS. To zapewniło nam stałe przychody na spłatę rat kredytu, utrzymanie załogi i promu na linii. Całą stratę z tytułu spadku liczby pasażerów wziął na siebie czarterujący. My mieliśmy pieniądze i płynność finansową, a oni dopiero w trzecim roku zaczęli mieć na tym promie zyski i wyszli na niewielki plus.

To był klucz do naszego sukcesu. Ten czarter uratował Polską Żeglugę Bałtycką. Po trzech latach nie przedłużyliśmy umowy, Wawel do nas wrócił i pływa dalej przy dobrej koniunkturze, pracując na zysk już tylko dla nas. Można powiedzieć, że Wawel to nasz koń pociągowy, motor napędowy ekonomiki firmy, nasz najlepszy prom pod tym względem”.

W lutym 2014 r. Polska Żegluga Bałtycka została uhonorowana nagrodą starosty kołobrzeskiego „Perła Powiatu” w kategorii osiągnięć gospodarczych za dobre wyniki finansowe.

W tym czasie Piotr Redmerski zaczął mówić publicznie o rozbudowie floty promowej PŻB.

We wrześniu 2014 r., w wyniku konkursu, na stanowisko prezesa PŻB został powołany Jarosław Siergiej. Piotr Redmerski, jako drugi członek zarządu, pozostał na stanowisku dyrektora do spraw ekonomicznych.

Mimo zmian w kierownictwie, PŻB kontynuowała działania zmierzające do powiększenia floty. W grudniu 2014 r. kupiono statek, który w kolejnym roku został przebudowany na nowy prom – Mazovia, o czym oficjalnie poinformowano 18 grudnia 2014 r.

Wcześniej prom pływał pod nazwą Euroferry Brindisi na linii Patras-Igoumenitsa-Brindisi. Statek długości 168 m, szerokości 28 m, wybudowany w 1996 r., mógł zabrać około 600 samochodów osobowych lub 110 samochodów ciężarowych i 1000 pasażerów. Po sprowadzeniu

POŻEGNANIE POMERANII

W życiu każdego marynarza to jedna z najgorszych chwil. Tak jakby umarła najbliższa osoba – tak na wieść o złomowaniu Pomeranii zareagował anonimowy marynarz ze szczecińskiej PŻM na łamach internetowego portalu Gospodarkamorska.pl, który 26.10.2014 r., w artykule pt. „Prom Pomerania poszedł na żyletki” opublikował informację. „Z wielkim smutkiem informujemy, że prom MF Pomerania kilka dni temu trafił do stoczni złomowej w Indiach. Statek wpłynął całym impetem na plażę. I my żegnamy Pomeranię! Pozostanie w wielu sercach i jeśli wierzyć starym, morskim wiarusom jej duch będzie żeglował nadal – po błękitach nieba. Bo przecież, jeżeli istnieć raj dla marynarzy to muszą tam być statki, okręty i ukochana dla wielu Pomerania”.



W 2011 SŁUŻBĘ W PŻB ZAKOŃCZYŁA
POMERANIA · FOT. M. CZASNOJC



do Polski, jednostka została skierowana na remont do stoczni w Szczecinie.

Jeszcze w grudniu 2014 r., tuż po zakupie promu Mazovia, ukazało się ostatnie, szóste ogłoszenie prywatyzacyjne Ministerstwa Skarbu Państwa. Wywołało ono powszechne zaskoczenie, ze względu na długą listę konkurencyjnych firm armatorskich zainteresowanych kupnem akcji i niską cenę wywoławczą.

Jak napisał Mariusz Rabenda w „Gazecie Wyborczej” 24.12.2014 r. „Kupili od Włochów prom wart więcej niż całe PŻB. Teraz Włosi ich kupią?”, „Okazało się, że PŻB chce kupić aż siedem podmiotów z branży żeglugowej, wśród nich włoski potentat, od którego PŻB właśnie kupiła prom Mazovia.

Oburzenie wywoływała cena wywoławcza za całą, przynoszącą zyski, PŻB. Wynosiła ponad 37 milionów złotych. Była niższa niż cena zapłacona przez kołobrzесьkiego armatora za nowy prom”.

Przeciwko prywatyzacji PŻB zaczęły występować nie tylko związki zawodowe reprezentowane przez Eugeniusza Matuszczaka i Kazimierza Sikorę, ale politycy i działacze samorządowi.

W ciągu pierwszych miesięcy 2015 r. związkowcy PŻB prowadzili coraz ostrzejszą kampanię przeciwko prywatyzacji. Do swego stanowiska przekonali samorządowców wszystkich szczebli w województwie zachodniopomorskim niezależnie od przynależności politycznej.

Jak pisała „Rzeczpospolita” 19.01.2015 r. „Związkowcy z Polskiej Żeglugi Bałtyckiej nie chcą prywatyzacji”, pap/autor: Filip Frydrykiewicz „Związkowcy z Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, właściciela trzech promów kursujących między Polską a Szwecją, apelują do ministra skarbu o wstrzymanie prywatyzacji firmy.

Wystosowali do ministra skarbu Włodzimierza Karpińskiego pismo, w którym zwrócili się o zakończenie procesu prywatyzacji PŻB bez rozstrzygnięcia.

„MORZA I OCEANY”

WSPÓŁPRACA PŻB I SŁUPSKIEGO

„MECHANIKA” – KIERUNEK NA PRAKTYKĘ

„Latem 2015 r. dyrekcja Zespołu Szkół Mechanicznych i Logistycznych w Słupsku nawiązała kontakt z PŻB. Owocem tej współpracy jest klasa o profilu morskim, oferująca wyjątkową w skali kraju formę nauczania i zdobywania umiejętności zawodowych. W ramach współpracy, Polska Żegluga Bałtycka SA zobowiązała się do organizowania na promach Polferries praktyk zawodowych dla najlepszych uczniów, co pozwoli im na zastosowanie i pogłębienie zdobytej wiedzy oraz umiejętności zawodowych w rzeczywistych warunkach pracy. By dać taką możliwość naszym uczniom zwróciliśmy się do prezesa zarządu PŻB, pana Jarosława Siergieja. Wyraził on zainteresowanie takim projektem i podzielał nasze cele. W rezultacie już wkrótce pierwsi spośród naszych podopiecznych poznają tajniki przyszłego zawodu pod okiem załóg promów płynących do Szwecji – mówi Barbara Zakrzewska, dyrektor Zespołu Szkół Mechanicznych i Logistycznych w Słupsku”.

Prywatyzacja ta w chwili obecnej jest nieporozumieniem i szkodzi nie tylko 600-osobowej załodze, ale także Skarbowi Państwa. Spółka nasza w ciągu najbliższych dwóch lat wypracuje zysk większy niż uzyskane środki ze sprzedaży – napisali m.in. związkowcy. Jak dodali, załoga spółki jest gotowa przejąć zakład w formie spółki pracowniczej.

Związkowcy zapowiadają, że jeśli decyzja ministra nie będzie dla nich pozytywna, podejmą przewidziane prawem kroki w celu zapobieżenia likwidacji kolejnego polskiego armatora.

Przewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego przy PŻB Eugeniusz Matuszczak mówi, że w tym roku firma ma zarobić ok. 20 mln złotych. W roku następnym ma to być już 30 mln złotych zysku. – Sprzedaż akcji po 3,90 to tak, jakby sprzedać ją za czapkę gruszek.

Wcześniej do Karpińskiego, a także do premier Ewy Kopacz pisali w sprawie PŻB zachodniopomorscy posłowie PiS. Zaangażowaniem w tych działaniach wyróżniał się poseł do Parlamentu Europejskiego Czesław Hoc. Politycy PiS złożyli do ABW wniosek, by Agencja sprawdziła działania MSP w procesie prywatyzacji PŻB.

Kilka dni później, 28.01.2015 r., portal Samorząd.pap.pl, odnotował „Stop sprzedaży. Marszałek i radni sejmiku przeciwno prywatyzacji PŻB”. „Prywatyzacja Polskiej Żeglugi Bałtyckiej może spowodować jej likwidację i zwolnienie pracowników – powiedział w środę PAP zachodniopomorski marszałek Olgierd Geblewicz.

Wstrzymanie prywatyzacji spółki chcą też radni zachodniopomorskiego sejmiku. Jak powiedział Geblewicz, prywatyzacja PŻB to duże ryzyko, że stracimy firmę w regionie. Marszałek obawia się, że po prywatyzacji PŻB ulegnie likwidacji, bo kupujący będzie kupował rynek, a nie będzie kupował firmy – powiedział w środę PAP. Co za tym idzie, pracownicy najprawdopodobniej mogą stracić pracę, promy być może będą obsługiwały inne miejsca, a ktoś inny będzie obsługiwał te linie, które dziś obsługuje PŻB. Takiego wariantu obawiamy się i niestety dzisiaj wydaje się on być prawdopodobny – dodał Geblewicz.

NIEZAPOMNIANE WSPOMNIENIE

W grudniu w 2015 roku Polska Żegluga Bałtycka ogłosiła konkurs „Moje wspomnienie, moja przygoda z Polferries”. Zwyciężyła Magdalena Mielnikiewicz. Jej przygoda wydarzyła się na promie Scandinavia. Zapamięta ją na zawsze. „Moja przygoda z Polferries, a zarazem wspomnienia, są jednymi z najważniejszych wspomnień w moim życiu. Otóż, zupełnie nieświadoma zamiarów ukochanego, wybrałam się z nim na wycieczkę Waszym promem do Nynäshamn, podziwiać uroki Sztokholmu jesienią. Drugiego dnia mój, jeszcze wtedy chłopak, z matką pomocą załogi oświadczył mi się w restauracji na promie Scandinavia. Wspomnienia te będą jeszcze przez wiele lat krążyć w naszej rodzinie. W przyszłości jako babcia będę opowiadać wnukom, a może i prawnukom, jak babcia i dziadziuś wypłynęli w morze jako para, a wrócili jako narzeczeństwo”.

Gdyby ta prywatyzacja rzeczywiście dawała pełne gwarancje tego, że firma będzie dalej tutaj funkcjonowała, będzie się rozwijała i będzie miała tutaj siedzibę i pełne zakotwiczenie, pewnie byłoby nam łatwiej, ale dzisiaj takich przesłanek nie ma – powiedział marszałek.

W podobnym tonie wypowiedzieli się radni zachodniopomorskiego sejmiku, którzy jednogłośnie przyjęli we wtorek stanowisko w sprawie PŻB. Apelują w nim do rządu o wstrzymanie prywatyzacji spółki i wskazują, że jest ona ryzykowna dla firmy i dalszego funkcjonowania w regionie.

PŻB jest jednym z dwóch polskich armatorów i doskonale radzi sobie z konkurencją. Zatrudnia ponad 600 osób, które obawiają się, że w wyniku prywatyzacji stracą pracę, co pogłębi bezrobocie w regionie. Przedsiębiorstwo przynosi zyski – wynik netto za rok 2013 wyniósł 6 016 255,94 zł – napisano w przyjętym projekcie uchwały”.

30.01.2015 r. Rada Miasta Kołobrzegu, wraz z prezydentem Januszem Gromkiem, podjęła uchwałę przeciw prywatyzacji PŻB. Został w niej skierowany apel do ministra skarbu państwa o wstrzymanie prywatyzacji firmy. Argumentując, że gospodarka morska jest kluczową gałęzią przemysłu województwa zachodniopomorskiego, a decyzje jej dotyczące powinny być uzgadniane z władzami samorządowymi, radni apelowali: *Nie możemy pozwolić na działania, które grożą utratą w regionie kolejnej, ważnej firmy gospodarki morskiej. Rada Miasta Kołobrzegu uważa, że prywatyzowanie spółki PŻB jest obecnie ryzykowne dla samej firmy i jej dalszego funkcjonowania i zwraca się o wstrzymanie procesu prywatyzacji.*

Pod wpływem tych wszystkich nacisków Ministerstwo Skarbu postanowiło zmienić swoją politykę. Wtedy sięgnięto po pomysł połączenia polskich armatorów.

O utworzeniu silnej grupy przez polskich przewoźników morskich mówiło się na przestrzeni lat wielokrotnie. Już wiosną 2014 r., jeszcze przed szóstym ogłoszeniem prywatyzacyjnym, taki pomysł wyszedł od PŻB.

Piotr Redmerski złożył Ministerstwu Skarbu i pozostałym polskim przewoźnikom promowym projekt utworzenia

„PROM” KOŁOBRZEG

Kapitanowie PŻB szkolą się w Badawczo-Szkoleniowym Ośrodku Manewrowania Statkami w Hawie, gdzie szlify zdobywają kapitanowie i piloci portowi z całego świata. W kadrze szkoleniowej zatrudnieni są emerytowani kapitanowie PŻB. Model promu, na którym prowadzone są szkolenia, nosi nazwę Kołobrzeg. Każdego roku „załoga iławska” organizuje uroczyste spotkanie noworoczne na pokładzie Daru Młodzieży.

21.01.2016 · NA ZDJĘCIU OD LEWEJ:

KPT. JAN PUZIO, KPT. KRZYSZTOF

MEISSNER I KPT. WOJCIECH SOBKOWIAK

FOT. ARCHIWUM KPT. W. SOBKOWIAKA



MODEL „PROMU” KOŁOBRZEG

FOT. ARCHIWUM KPT. W. SOBKOWIAKA

konsorcjum składającego się z polskich podmiotów prowadzących przewozy na Bałtyku. Projekt miał na celu poprawę kondycji całej polskiej branży promowej. W tamtym czasie jednak nie spotkał się z zainteresowaniem ze strony ministerstwa. W 2015 do niego wrócono.

Rok 2015 w bieżącej działalności Polskiej Żeglugi Bałtyckiej obfitował w ważne wydarzenia.

W maju nastąpiła zmiana miejsca cumowania w Gdańsku. Promy Polferries opuściły swoją tradycyjną bazę i przenieśli się na Westerplatte, gdzie warunki były znacznie lepsze.

W tym samym czasie w Szczecinie trwały ostatnie przygotowania do wejścia na linię nowego promu Mazovia. Powstające na jego kadłubie graffiti śledziły media. Portal Radioszczecin.pl pisał 28.05.2015 r. w artykule „Pierwszy taki prom w Polsce. Mazovia z kolorowym dziobem” Autor: Grzegorz Gibas



PROM WAWEL PRZY TERMINALU WESTERPLATTE

FOT. K. KOWALSKI/ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK



MAZOVIA · FOT. ARCHIWUM PŻB

PORTAL TROJMIASTO.PL

WIOLETTA KAKOWSKA-MEHRING

OD 9 MAJA 2015 PROMY PŻB

W GDAŃSKU ZMIENIŁY BAZĘ

„Promy Polferries opuściły przestarzałą bazę na Nabrzeżu Ziółkowskiego w Gdańsku. Terminal Westerplatte zapewni pasażerom znacznie lepsze warunki podróżowania. Jest tu nowoczesny Dworzec Morski, o pow. 2 050 m², z galerią komunikacyjną, 6 stanowisk odprawy pasażerskiej, schody ruchome i winda do galerii komunikacyjnej oraz place postojowe mogące pomieścić jednorazowo 375 samochodów osobowych lub 125 samochodów ciężarowych, 12 autokarów i 20 składów pociągów drogowych. Nowa lokalizacja bazy promowej gwarantuje świetną komunikację, z krajową i międzynarodową siecią dróg oraz z centrum Gdańska. Nie zmieni się tylko jedno, prom Polferries nadal będzie pływał na linii Gdańsk–Nynäshamn w Szwecji”.

„Grafika inspirowana wycinankami łowickimi zdobi dziób nowego promu pasażersko-samochodowego Mazovia. Jednostka należąca do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej przechodzi modernizację w Stoczni Szczecińskiej.

Malowidło przedstawia wynurzającą się z morza rybę, a jej łuski tworzą wzory nawiązujące do wycinanek łowickich. Grafika zajmuje 600 metrów kwadratowych powierzchni i imponuje kolorami. Jak mówi Arletta Kramska z PŻB Polferries, to etno design, malowidło inspirowane motywami ludowymi. – Artysta, którego wybraliśmy, który opracował ten projekt i go wykonuje, rysuje przede wszystkim z szablonów. Wycinanka takim szablonem również jest – tłumaczy. – Autorem dzieła na dziobie promu jest Mariusz Waras, grafik i artysta streetartowy”.

Portal Tvn24.pl. 27 maja 2015 odnotował „Na promie pasażerskim powstaje ogromne graffiti”, autor: as/Źródło: TVN 24 Szczecin.

„Autorem grafiki jest ceniony na świecie gdyński artysta Mariusz Waras. – To mój pierwszy taki projekt na statku – mówi. Artysta ma doświadczenie w malowaniu oryginalnych powierzchni. Ozdobił bolid Formuły 1 Kimiego Raikkonena czy wieżę kontroli lotów na lotnisku w norweskim Stavanger. Murale artysty można podziwiać w miastach na całym świecie, m.in. w Gdańsku, Berlinie czy Dżakarcie.

Graffiti przedstawiać będzie rybę. Malowanie powierzchni promu jest znacznie trudniejsze niż malowanie płaskiej ściany. – Problemem przy malowaniu statku jest jego kształt. Dziób jest okrągły, wszędzie są skosy i nie jest łatwo złapać linie i perspektywy – tłumaczy Waras. Dlatego też na początku artyści używali rzutnika, który stał około 50 metrów od statku i odrysowywali wszystkie kontury, wszystkie kształty. – Statek nazywa się Mazovia, a projekt nawiązuje trochę do tego regionu, trochę do wycinanki łowickiej i właśnie taką ma formę – mówi Waras. – Z bliska mamy formy geometryczne, ale z odległości będzie widać rybę – dodaje”.



„OBCE NIEBO”

W 2015 r. PŻB współpracowała przy produkcji filmu „Obce niebo”, w reżyserii Dariusza Gajewskiego. Film opowiada o polskich rodzicach, emigrantach, którzy utracili prawo do opieki nad swoim dzieckiem w Szwecji. Akcja tego filmu, w przeciwieństwie do wielu wcześniejszych obrazów, nie rozgrywa się na promie. Ekipa filmowa korzystała z promów Polferries do przeprawy przez Bałtyk do Nynäshamn koło Sztokholmu, gdzie powstawały zdjęcia. W filmie główne role grali Agnieszka Grochowska i Bartosz Tołpa. Fot. Agora

W dniu wprowadzenia na linię promu Mazovia, Ministerstwo Skarbu Państwa ogłosiło swoją decyzję o utworzeniu Polskiej Grupy Promowej. Jak podało w komunikacie z 10.06.2015 r. „Polska Grupa Promowa powstaje pod egidą MSP. Tworzyć ją będą Polska Żegluga Bałtycka i Unity Line – marka przewozowa należąca do Polskiej Żeglugi Morskiej”.

List intencyjny dotyczący powołania PGP w Szczecinie podpisali przedstawiciele władz obu firm oraz Polskich Inwestycji Rozwojowych na pokładzie promu Mazovia, zacumowanego przy Wałach Chrobrego w Szczecinie.

Jak przekonywał Rafał Baniak, podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa „to pierwszy krok w konsolidacji polskiej branży promowej. Grupa, która połączy PŻB oraz Unity Line z Polskiej Żeglugi Morskiej, będzie niekwestionowanym liderem na rynku przewozów promowych na Bałtyku. Polskie firmy żeglugowe wspólnie będą mogły wykorzystać potencjał rynku. Południowo-wschodnia część Bałtyku jest jednym z najdynamiczniej rozwijających się morskich gospodarek Europy, z ciągłym wzrostem wartości i wielkości przewozów. PŻB i PŻM deklarują, że podejmą prace w obszarach korporacyjnym, eksploatacyjnym oraz finansowym. Do budowy PGP potrzebny jest inwestor, który dostarczy finansowanie i kapitał. Mogą to zaoferować Polskie Inwestycje Rozwojowe, dzięki czemu grupa dostanie szansę na rozwój i pozostanie w polskich rękach. Dlatego sygnatariuszem listu intencyjnego są także Polskie Inwestycje Rozwojowe”.

Według założeń MSP Grupa na początku będzie dysponowała 10 promami. Najistotniejszym elementem strategii PGP będzie odnowienie floty – przez zakup lub budowę nowych jednostek – oraz optymalizacja tonażu na poszczególnych liniach. W przypadku pozytywnej decyzji o budowie nowych promów, powstaną one w jednej z polskich stoczn.

15 czerwca 2015 roku nowy prom PŻB Mazovia wyruszył w swój pierwszy rejs pod flagą Polferries.

Jak napisało Radioszczecin.pl, 16.06.2015 r. „110 ciężarówek rusza w pierwszy rejs” autor: Grzegorz Gibas

PROMY W MALARSTWIE

Na rocznicowej wystawie zorganizowanej w 2016 r. na podsumowanie 40 lat istnienia Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, w muzeum w Kołobrzegu, znalazły się, pomiędzy innymi pamiątkami, akwarele Adama Werki. Artysta malarz i grafik, zasłużony polski marynista (1917–2000) malował najsłynniejsze polskie statki, m.in. transatlantyki m/s Batory, t/s Stefan Batory, m/s Chrobry, m/s Gazolina, m/s Gorlice, ss Jagiełło, m/s Piłsudski, ss Polonia, ss Puck, ss Pułaski, m/s Sobieski, a także słynne okręty wojenne ORP Warszawa, ORP Garland, ORP Błyskawica, ORP Burza, ORP Grom, ORP Dragon, ORP Conrad i żaglowce sy Opty, sy Zawisza Czarny, sts Dar Młodzieży, sv Dar Pomorza, ORP Iskra. W 1978 r. na zamówienie Polskiej Żeglugi Bałtyckiej namalował cykl akwareli przedstawiających wszystkie promy Polferries.

PROM MAZOVIA W DNIU PODPISANIA LISTU INTENCYJNEGO

FOT. ARCHIWUM PŻB



„To najnowszy statek należący do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Jednostka została zmodernizowana w Szczecinie, gdzie rozbudowano jej część pasażerską. Mazovia na swój pokład może zabrać 110 samochodów ciężarowych i tyle znajdzie się na pokładach statku. Załogę promu stanowi 55 osób.

Część pasażerska została powiększona i na Mazovii jest teraz ponad pół tysiąca łóżek. Wybudowano też sklep i kawiarnię – opowiada Piotr Chojnacki z załogi promu. – Ta dobudowana część to jest 80 kabin, co daje około 300 miejsc kabinowych. To jest ta nowa część promu”.

Zakup i wprowadzenie na linie Mazovii nie zakończyło planów inwestycyjnych PŻB. Już w czerwcu 2015 prezes Jarosław Sergiej oficjalnie informował, że PŻB zamierza kontynuować inwestycje i szuka nowych statków.

21 grudnia 2015 r. Jarosław Sergiej został odwołany. Taką decyzję podjął minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk. Pełniącym obowiązki prezesa został ponownie Piotr Redmerski. Ogłoszono jednocześnie konkurs na stanowisko prezesa.

5.01.2016, portal 24kurier.pl, poinformował „Piotr Redmerski prezesem PŻB”.

„Nowym prezesem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej został Piotr Redmerski. To wynik postępowania kwalifikacyjnego, do którego zgłosiło się czterech kandydatów. Rozstrzygnięcie zapadło we wtorek, 5 stycznia – poinformował Jerzy Orzechowski, przewodniczący Rady Nadzorczej.

Rok 2015 Grupa Kapitałowa PŻB zakończyła zyskiem, który wyniósł ok. 30 mln zł. Jak ocenia prezes zarządu Piotr Redmerski, tak dobre wyniki dało wprowadzenie promu Mazovia. „Wyniki rewelacyjne, podkreśla prezes Redmerski, większe niż się spodziewaliśmy. Są krytykowane koszty remontu promu, ale założony na początku na ten cel budżet nie obejmował całego zakresu prac. Zakres zmieniono i nastąpiło wydłużenie czasu trwania modernizacji. Wszystko po to, aby przygotować prom kompletnie gotowy, w pełni przebudowany i urządzony na nowo. To natychmiast zaczęło się zwracać, bo jakość przyciąga pasażerów a inwestycja zwróciła się nam w ciągu

ANKIETA PORTALU TRÓJMIASTO.PL

W kwietniu 2015 r., przy okazji publikacji na temat Polferries, portal Trójmiasto.pl przeprowadził ankietę na temat podróży promem. Udział w niej wzięło 786 osób. W ankiecie postawiono pytanie: Czy płynąłeś kiedyś promem przez Bałtyk? Odpowiedzi były następujące: *tak, mam dobre wspomnienia* odpowiedziało 66% ankietowanych; *odpowiedź tak, ale to nic przyjemnego zaznaczyło 7%, nie, ale planuję taką wyprawę* – odpowiedziało 18%, a odpowiedzi *nie i nie mam zamiaru* udzieliło 9% ankietowanych.

PROMY 2015 • NOWA MAZOVIA

Statek, wybudowany w 1996 r., został zakupiony przez PŻB 1 stycznia 2015 r. w Brindisi we Włoszech. Po przebudowie, pod nazwą Mazovia rozpoczął żeglugę na linii Świnoujście–Ystad. Nowy prom ma 168 m długości, 28 m szerokości, 2620 m linii ładunkowej, może zabrać 1000 pasażerów i 600 samochodów osobowych lub 110 ciężarowych. W pierwszym roku eksploatacji przyniósł kołobrzieskiemu armatorowi znaczne dochody.

roku. Mazovia to najlepszy i największy prom jaki miała PŻB – podkreśla Piotr Redmerski. Najlepszy pod względem ekonomicznym. Ma bardzo niskie zużycie paliwa, długą linię ładunkową, został bardzo dobrze przyjęty przez pasażerów i przewoźników. W 2015 roku, dzięki wprowadzeniu tego statku i spadkom cen ropy osiągnęliśmy lepszą rentowność niż się spodziewaliśmy, nawet przy tej dobrej koniunkturze”.

Piotr Redmerski zwraca uwagę na potencjał, jaki stanowi zespół specjalistów zatrudnionych w Polskiej Żegludze Bałtyckiej. „Uważam, że kluczem do naszych sukcesów jest w 70 procentach opieranie wszystkich decyzji na wiedzy i doświadczeniu pracowników PŻB, powiedział Piotr Redmerski zapytany o sposób na sukces PŻB. To połączenie umiejętności ludzi tu pracujących z moim doświadczeniem finansowym i wiedzą jaką czerpiemy od naszych kontrahentów o ich potrzebach – dało efekt. Doprowadziło nas do miejsca, w którym jesteśmy dzisiaj”.

Jest wiosna 2016 roku. Rejs przez historię Polskiej Żeglugi Bałtyckiej na stronach tej książki właśnie się kończy. Z łamów prasy, wspomnień, fotografii, powstał obraz, który pokazuje trud dokonań i towarzyszące im emocje, walkę wśród burz i sztormów. Pokazuje firmę, która istnieje w życiu gospodarczym, społecznym i świadomości ludzi.

Dziś stoimy w porcie, udekorowanym flagami z napisem „40 lat PŻB”. Polska Żegluga Bałtycka pokonała sztormy i burze. Jak powiedział prezes Piotr Redmerski, dokonała tego dzięki ludziom pracującym w PŻB. Właśnie dzięki ludziom, swoim pracownikom, Polska Żegluga Bałtycka dziś rozwija się i sięga po nowe statki, nowe wyzwania, i każdego dnia zostawia swój, coraz wyraźniej zapisany, ślad w polskiej żegludze promowej.

W OKRESIE 40 LAT DZIAŁALNOŚCI
PROMY PŻB PRZEWIOZŁY:

- 14,6 mln. pasażerów
- 3,5 mln. samochodów osobowych
- 1,4 mln. samochodów ciężarowych

PIOTR REDMERSKI, PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR GENERALNY PŻB S.A.
FOT. K. SKIBA



MAZOVIA • FOT. ARCHIWUM PŻB



KALENDARIUM

- 1976** 31 stycznia › weszło w życie zarządzenie nr 8 ministra handlu zagranicznego i gospodarki morskiej, powołujące do życia państwowe przedsiębiorstwo Polska Żegluga Bałtycka z siedzibą w Kołobrzegu
- 1976–1980** › dyrektorem PŻB był Jan Szymański
- › przejęcie portu handlowego od przedsiębiorstwa połowowego Barka
- 10 maja › PŻB przejęła pierwszy statek Ruciane i jako drugi Sołę
- 1977** 8 marca › zarządzeniem ministra handlu zagranicznego Polska Żegluga Bałtycka zaczęła przejmować promy i rozpoczęła ich eksploatację
- 31 marca › cztery promy pasażersko-samochodowe: Gryf, Skandynawia, Wilanów i Wawel, pływające dotychczas, pod banderą Polskich Linii Oceanicznych, wraz z liniami i bazami w Gdańsku i Świnoujściu zostały przekazane nowemu armatorowi – Polskiej Żegludze Bałtyckiej w Kołobrzegu
- 1 kwietnia › żegluga promowa została uroczyście przejęta przez Polską Żeglugę Bałtycką w Kołobrzegu
- 31 maja › w Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego został zwodowany pierwszy polski prom pasażersko-samochodowy Pomerania
- 16 czerwca › uruchomienie linii promowej ze Świnoujścia do Kopenhagi
- 1 października › PŻB wycarterowała fiński prom Aallotar
- grudzień › otwarcie pierwszego Morskiego Biura Podróży PŻB w Warszawie, w pasażu Dworca Centralnego, przy skrzyżowaniu Al. Jerozolimskich i ul. Marchlewskiego
- maj › PŻB wycarterowała na pięć miesięcy fiński prom Finn hansa

- 1978**
- 9 stycznia › prom Aallotar zainaugurował połączenia na linii do Sztokholmu i Helsinek
 - 25 marca › zwodowano drugi po Pomieranii prom z serii B-490, zamówiony jeszcze przez PLO; otrzymał nazwę Silesia
 - kwiecień › oddano nowy magazyn drobnicowy w porcie handlowym PŻB i wybudowany na fundamentach elewatora biurowiec PŻB
 - 15 maja › zmiana bandery na MF Allator, który w 1977 r. wycarterowała a następnie kupiła PŻB, prom otrzymał nazwę MF Rogalin; był to piąty prom kołobrzeskiego armatora
 - 21 maja › zaczęły się próby morskie promu Pomierania
 - 9 lipca › podniesiono banderę na Pomieranii; matką chrzestną statku była Barbara Polak, członek KW PZPR w Koszalinie; Pomierania weszła na linię Świnoujście–Kopenhaga
 - 28 września › PŻB wycarterowała kolejny fiński prom – Svena Regina, bratnią jednostkę Rogalina, który wszedł na linię Gdańsk–Nynäshamn–Helsinki
 - › na promach PŻB wprowadzono gry hazardowe: ruletkę i automaty, zatrudniono krupierów, których szkolono za granicą
 - 5 listopada › prom Pomierania otworzył połączenie Świnoujście–Kopenhaga–Felixtowie w Anglii
 - › promy PŻB przewiozły 290 238 pasażerów, 59 343 samochody osobowe i 16 936 ciężarowych
- 1979**
- 29 czerwca › szczecińska stocznia przekazała PŻB drugi nowy prom Silesia
 - 1 lipca › wejście na linię promu Silesia
 - › po trzech latach działalności PŻB dysponowała 7 promami (Silesia, Pomierania, Wawel, Rogalin, Wilanów, Skandynawia i Gryf) i prowadziła regularną żeglugę promową na liniach: Świnoujście–Ystad dwa razy dziennie, Gdańsk–Helsinki i Gdańsk–Nynäshamn (Sztokholm) co półtora dnia, Świnoujście–Kopenhaga–Felixtowie (raz w tygodniu)
 - 21 września › w Karlskronie podpisano umowę na nową linię Gdańsk–Karlskrona
 - › w Warszawie, Poznaniu, Łodzi, Szczecinie, Wrocławiu i Katowicach działały Morskie Biura Podróży PŻB

- › w porcie handlowym w Kołobrzegu odnotowano rekordowe przeładunki 400 tys. ton towarów i zawinięcie 500 statków
- › PŻB zatrudniała 860 pracowników, z tego 500 mieszkających w Kołobrzegu
- › firma przyniosła 380 mln zł strat; przyczyną była nierentowna linia do Anglii i wzrost cen za promy budowane w Stoczni Szczecińskiej
- › przewozy na promach wyniosły: 314 766 pasażerów, 60 863 samochody osobowe i 20 350 ciężarowych

1980

- styczeń › początek informatyzacji PŻB
- 6 stycznia › otwarto linię Gdańsk–Karlskrona promem Silesia, po roku zawieszoną
 - › na zamówienie PŻB wybudowane zostały statki towarowe: Opal, Rubin, Saphir i Smaragd
- 4 listopada › został sprzedany najstarszy, 18-letni, prom Gryf
- 31 października › Jan Szymański został odwołany ze stanowiska dyrektora PŻB
 - › Złoty Wawrzyn 1980 – nagrodę w dziedzinie architektury otrzymał zespół architektów wnętrz, który projektował Pomeranię i Silesię: Katarzyna Baranowska, Florian Grzybowski, Andrzej Śliwczyński, Urszula Plewka-Schmidt, Włodzimierz Schmidt – za projekt bliźniaczego, kolejnego z serii, promu Georg Ots

1980–1982

- › dyrektorem PŻB był Jerzy Grudziński
- › promy Polferries przewiozły 265 584 pasażerów, 50 962 samochody osobowe i 19 778 ciężarowych

1981

- › początek kryzysu w przewozach pasażerskich na skutek zmian przepisów i sytuacji gospodarczej kraju
- 3 czerwca › po zmniejszeniu liczby promów, zamknięto szkołę stewardów utworzoną przez PŻB na bazie Technikum Rybołówstwa Morskiego w Kołobrzegu; w ciągu 5 lat istnienia wykształciła ona 240 stewardów
- 12 grudnia › zwodowany został trzeci po Pomeranii i Silesii prom – Mazovia, którego PŻB nie odebrała

- 13 grudnia › PŻB stała się zakładem zmilitaryzowanym, wszyscy pracownicy zostali powołani do służby, w przypadkach uchylania się od niej, niewykonywania poleceń służbowych podlegali karze pozbawienia wolności od 2 lat do kary śmierci włącznie
- › promy przewiozły 243 485 pasażerów, 48 993 aut osob. i 20 807 ciężarowych
- 1981–1989** › fala zejść ze statków w zagranicznych portach marynarzy PŻB, którzy występowali o azyl polityczny w państwach zachodnich; łącznie w ten sposób porzuciły pracę 144 osoby, a prokuratury i sądy wojskowe prowadziły 34 sprawy przeciwko 62 „dezterterom” z PŻB
- 1982–1983** › dyrektorem PŻB był Janusz Rutkowski, kryzys w przewozach pasażerskich
- 2 maja › linia Świnoujście–Kopenhaga została wydłużona do Travemünde w Niemczech
- › na promach przewieziono 108 229 pasażerów, 26 334 auta osobowe i 22 168 samochodów ciężarowych
- › Narodowy Bank Polski umieścił PŻB na liście przedsiębiorstw zagrożonych bankructwem
- 1 lipca › PŻB ogłosiła program naprawczy – długi przedsiębiorstwa przejęła Polska Żegluga Morska
- 1983** 12 czerwca › uruchomiono połączenie sezonowe do Rønne na wyspie Bornholm, również w czerwcu linię Gdańsk–Helsinki wydłużono sezonowo do Nynäshamn i Visby na Gotlandii
- › prom Pomerania został wycarterowany na Morze Śródziemne na linię Marsylia–Genua–Tunis; prom Rogalin na linię islandzką Bremerhaven–Newcastle–Reykjavík
- › PŻB przewiozła 199 007 pasażerów, 43 053 samochody osobowe i 22 677 ciężarowych
- › bilans przedsiębiorstwa wykazał deficyt 650 mln zł
- 1983–1984** › dyrektorem PŻB był Janusz Komander
- › promy Polferries przewiozły 199 007 pasażerów, 43 053 samochody osobowe i 22 677 ciężarowych

- 1984**
- › dyrektorem PŻB został Stefan Gębicki, piastował stanowisko do 1993 r.
 - › centrala PŻB w Kołobrzegu, promy, morskie biura podróży, bazy promowe i zagraniczne przedstawicielstwa zostały połączone siecią komputerową
 - › na promach przewieziono 253 192 pasażerów, 49 110 samochodów osobowych i 20 494 ciężarowe
 - › przychody PŻB z obrotu towarowego w porcie handlowym wyniosły 70 mln zł
- 1985** 25 października
- › podniesiono banderę na promie Łańcut, który PŻB wycarterowała od PŻM
 - › na koniec roku odnotowano przewóz 272 033 pasażerów, 49 287 aut osobowych i 21 405 ciężarowych
- 1986** 1 stycznia
- › PŻB posiadała następującą flotę: promy Rogalin, Pomerania, Silesia, Łańcut, Wawel i Wilanów oraz statki towarowe: drobnicowce, tzw. bajkowe dł. 65,8 m – Chochlik, Goplana, Krasnał, Nimfa, Rusalka, Świetlik i Wodnica oraz drewnowce – Barlinek, Hajnówka i Ruciane
 - › przewieziono 295 767 pasażerów, 56 626 samochodów osobowych i 24 220 ciężarowych
- 1987**
- › przewieziono 360 728 osób, 68 499 samochodów osobowych i 25 095 ciężarowych
- 1988** 24–25 lutego
- › na promie Łańcut na linii Świnoujście–Ystad PŻB przewiozła 4-milionowego pasażera; szczęśliwcem był Duńczyk Peter Singers Soerensen
 - › rozpoczęto budowę terminalu promowego w Świnoujściu
- 26 września
- › „Express Wieczorny”, poinformował o zarejestrowaniu w Szczecinie spółki Strefa Wolnocłowa; jednym z jej założycieli była Polska Żegluga Bałtycka w Kołobrzegu
- 8 listopada
- › podniesiono polską banderę na promie Nieborów, wycarterowanym od Stena Line z opcją wykupu po 6 latach; wybudowany w 1973 r. w RFN statek, wcześniej nosił nazwę Prinz Hamlet
 - › PŻB po latach kryzysu odnotowała wzrost przewozów: 439 045 pasażerów, 85 555 samochodów osobowych i 23 637 ciężarowych

- 1989**
- › rok, w którym PŻB eksploatowała rekordową liczbę linii – 6 stałych i 2 sezonowe: Świnoujście–Ystad, Świnoujście–Kopenhaga, Świnoujście–Travemünde, Travemünde–Rønne, Gdańsk–Nynäshamn, Gdańsk–Helsinki, Gdańsk–Ryga, Helsinki–Visby
 - › zanotowano największe w historii przewozy pasażerskie – 655 617 osób, 145 003 samochody osobowe i 21 703 ciężarowe
 - › flotę towarową PŻB stanowiło 7 własnych statków i 4 wycarterowane, wybudowane w 1980 r., ale niespłacone – Opal, Rubin, Saphir i Smaragd
- 20 listopada › „Kurier Szczeciński” informował o zmniejszeniu floty trampowej PŻB, po sprzedaży 3 małych statków zostało 6
- 1990**
- › początek przekształceń własnościowych PŻB, zlikwidowano Zakład Budownictwa i Portu Handlowego w Darłowie
- styczeń › zmiana portu docelowego linii sztokholmskiej z Nynäshamn na Oxelösund
- › przewieziono 560 253 pasażerów, 133 554 samochody osobowe i 26 130 ciężarowych
- 1991**
- 28 sierpnia › odnotowano przewiezienie 5-milionowego pasażera
- › przewozy promami Polferries wyniosły 564 973 osoby, 140 932 auta osobowe i 30 790 ciężarowych
- 1992**
- 31 grudnia › Polska Żegluga Bałtycka stała się jednoosobową spółką skarbu państwa – PŻB SA, Stefan Gębicki został jej pierwszym prezesem
- › na koniec roku odnotowano łącznie przewiezienie 491 752 pasażerów, 109 824 aut osobowych i 38 561 ciężarowych
 - › Stefan Gębicki został odwołany ze stanowiska prezesa
- 1993**
- › przejściowo prezesem PŻB był Wiesław Hildebrandt
 - › prezesem PŻB był krótko Marian Wojtunik
- 20 grudnia › prezesem PŻB został Andrzej Grotowski, pozostał na tym stanowisku do 1998 r.
- 1994**
- 15 maja › sprzedaż promu Łańcut
- › PŻB przejęła na własność prom Nieborów
- 9 czerwca › uruchomiono nowy dworzec morski na terminalu w Świnoujściu

- › promami przewieziono 482 581 pasażerów, 106 033 samochody osobowe i 40 211 ciężarowych
- 1995**
 - 1 maja › otwarto linię promową Świnoujście–Malmö
 - 30 września › zawieszenie linii Gdańsk–Helsinki
 - › w przewozach odnotowano 429 156 pasażerów, 90 741 samochodów osobowych i 30 210 ciężarowych
- 1996**
 - 24 stycznia › odnotowano 7-milionowego pasażera na promach PŻB
 - › przewieziono 386 264 pasażerów, 75 220 aut osobowych i 20 514 ciężarowych
 - › strata netto za ten rok wyniosła 9 756,1 tys. zł
- 1997**
 - maj › do eksploatacji weszła na nowo przebudowana w Gdańskiej Stoczni Remontowej Pomorza
 - › sprzedaż promu Wilanów, zbudowanego w 1966 r.
 - › modernizacja promu Silesia
 - › w australijskiej stoczni Austal Ship zakupiono prom pasażersko-samochodowy typu high-speed HSC Boomerang
 - 23 czerwca › do eksploatacji na linię Świnoujście–Malmö został wprowadzony szybki prom Boomerang; jego matką chrzestną była Jolanta Kwaśniewska, żona prezydenta RP
 - 27 czerwca › ukazało się pierwsze ogłoszenie o sprzedaży akcji Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA, zainteresowane były trzy podmioty: Bałtyckie Konsorcjum Inwestycyjne, Swedish House Sp. z o.o. i Konsorcjum Scandlines i Banku Handlowego SA w Warszawie; do sprzedaży nie doszło
 - › na koniec tego roku PŻB odnotowała przewóz: 417 717 pasażerów, 77 357 samochodów osobowych i 20 609 ciężarowych
 - › w pierwszym roku Boomerang przyniósł 7 221 tys. zł strat, strata całej PŻB netto wyniosła 26 631 tys. zł
- 1998**
 - › trudna sytuacja ekonomiczna, spółka straciła płynność finansową, doszło do zwolnień grupowych pracowników
 - › na promach przewieziono 445 935 osób, 90 941 aut osobowych i 19 222 ciężarowe

- › Boomerang przyniósł PŻB 12 655 tys. zł strat, strata całej PŻB wyniosła 35 541 tys. zł
- 11 grudnia › Rada Nadzorcza odwołała ze stanowiska prezesa Andrzeja Grotowskiego
- 1999**
 - styczeń–luty › PŻB kierował Sławomir Bałazy
 - ~~marzec–~~ › PŻB kierował Jan Litwinowicz
~~–kwiecień~~
 - › prezesem PŻB został Jacek Dorski; pełnił tę funkcję do grudnia 2000 r.
 - wiosna › kilkumiesięczny spór toczony z Unity Line o żeglugę na linii Świnoujście–Ystad, nazywany polsko-polską „wojną cenową”
 - 1 czerwca › wznowiono połączenia na linii Świnoujście–Ystad, eksploatowanej przez PŻB do 1995
 - lipiec › sprzedaż statku trampowego Rusalka II
 - › sprzedaż promu Pomerania do zależnej spółki PŻB Abacus
 - › PŻB rozpoczęła przeflagowanie statków pod tak zwaną tanią banderę; promy Polferries zaczęły pływać pod banderą Wysp Bahama z portem macierzystym Nassau
- 2000**
 - 15 października › ostatni rejs katamaranu Boomerang
 - listopad › Powszechny Bank Kredytowy poinformował o wypowiedzeniu PŻB umowy kredytu i domagał się spłaty zadłużenia grożąc zajęciem majątku
 - › na koniec roku strata netto wyniosła 45,8 tys. zł, marynarze dostawali wynagrodzenie z 2,5-miesięcznym opóźnieniem, PŻB utraciła płynność finansową
 - › promy PŻB przewiozły 404 585 pasażerów, 79 902 samochody osobowe i 22 821 samochodów ciężarowych
 - › PŻB kierował Leszek Bursiak
- 2001**
 - styczeń–luty › sprzedaż statków Fast Ann (Saphir), Fast Catrien (Rubin) i Fast Filip (Smaragd), których eksploatację zakończono w 1995 r.
 - styczeń › prezesem PŻB był Roman M. Pomianowski
 - luty–kwiecień › prezesem PŻB został Jan Warchoł, który kierował firmą do 2011 r.

- 15 maja > sprzedaż Bazy Morskich Promów w Świnoujściu Zarządowi Morskich Portów Szczecin – Świnoujście za 198 mln zł, marynarzom wypłacono zaległe wynagrodzenia
- > PŻB zrezygnowała z uprawiania żeglugi trampowej
- 13 czerwca > sprzedaż Boomeranga za jedną trzecią ceny zakupu w 1998 r., która wynosiła 37 mln dolarów
- > kontrola przeprowadzona przez Najwyższą Izbę Kontroli zakończona skierowaniem wniosku do prokuratury za narażenie spółki na straty wysokości 164,4 mln zł
- > spółka zakończyła rok zerowym bilansem, spłacone zostały wszystkie zobowiązania
- 2003** > PŻB sprzedała miastu Kołobrzeg działkę nr 3/19, teren tzw. portu pasażerskiego przy kołobrzesckiej latarni morskiej
- 16 lipca > na linię Gdańsk–Nynäshamn wszedł nowy prom PŻB Scandinavia, dawniej MF Visborg
- 16 października > w ostatni rejs do stoczni złomowej w Indiach wypłynął z Gdańska prom Rogalin
- > przewozy promowe wyniosły 315 tys. pasażerów, 55 tys. samochodów osobowych i 29 tys. samochodów ciężarowych
- 2004** 12 stycznia > na wniosek PŻB elewatory zbożowe zostały wpisane do rejestru zabytków
- 6 października > PŻB kupiła kolejny prom Wawel
- 2005** 31 stycznia > kolizja promu Pomerania ze szwedzkim tankowcem Rio Grande
- 15 lutego > na linii do Ystad żeglugę rozpoczął nowy prom Wawel
- > pierwsza edycja konkursu „Skandynawia daleka czy bliska”, w którym co roku brało udział około 1500 uczniów z całej Polski
- 2006** > PŻB kupiła nowy prom towarowo-pasażerski, który początkowo miał otrzymać nazwę Zenith, później zmienioną na Baltivia
- 2007** 15 stycznia > na linię Gdańsk–Nynäshamn wszedł prom Baltivia
- 16 sierpnia > załoga promu Scandinavia wzięła udział w akcji ratowniczej polskich żeglarzy z jachtu Andromeda u wybrzeży Gotlandii

- 18 sierpnia › załoga promu Scandinavia w drodze z Gdańska do Nynäshamn ratowała estoński jacht motorowy
 - › w opublikowanym w tym roku raporcie WSI podana została informacja, że w PŻB na przestrzeni lat pracowało 32 współpracowników wywiadu wojskowego
- 2008 30 października › w rejsie z Nynäshamn do Gdańska załoga promu Scandinavia ratowała rozbitka z fińskiego jachtu Aqua Vit
 - › miesięcznik branży turystycznej „Rynek Podróży” uhonorował Polską Żeglugę Bałtycką certyfikatem Lider Polskiej Turystyki
- 6 maja › w Sztokholmie kapitan i załoga promu Scandinavia zostali wyróżnieni nagrodą Szwedzkiej Fundacji Ludzi Morza za udzielanie pomocy statkom w stanie zagrożenia
- 2009 6 marca › wręczona została nagroda Polskiego Związku Żeglarskiego dla kapitanów Wojciecha Sobkowiaka i Krzysztofa Porazińskiego z promu Scandinavia za ratowanie żeglarzy
- sierpień › sprzedaż portu handlowego Zarządowi Portu Kołobrzeg wraz z nabrzeżami i wszystkim obiektami, w tym biurowcem PŻB, za ok. 10 mln zł
- 1 grudnia › ukazało się kolejne ogłoszenie ministra skarbu o sprzedaży akcji PŻB
- 2010 16 lutego › minister skarbu dopuścił do kolejnego etapu prywatyzacji PŻB – badania spółki i do złożenia oferty wiążącej – duńską firmę branży promowej DFDS A/S
 - › rozwiązanie umów o pracę z załogami pływającymi; zwolniono wszystkich 438 marynarzy i 50 pracowników lądowych
 - › na koniec roku PŻB przyniosła 27 mln zł strat
- 2011 12 lipca › ukazało się kolejne ogłoszenie prywatyzacyjne o sprzedaży akcji PŻB
- 21 kwietnia › ze stanowiska prezesa odwołany został Jan Warchoń, kierowanie PŻB przejął dotychczasowy członek zarządu do spraw ekonomicznych Piotr Redmerski jako pełniący obowiązki prezesa
- 21 grudnia › minister skarbu, po kolejnym ogłoszeniu prywatyzacyjnym, udzielił wyłączności negocjacyjnej Konsorcjum Polen Line z siedzibą w Warszawie; do sprzedaży nie doszło

- 2012** › na koniec roku PŻB wypracowała 1 mln zł zysku
- 2013** 28 marca › minister skarbu po następnym ogłoszeniu prywatyzacyjnym dopuścił do przeprowadzenia badania spółki PŻB SA i złożenia oferty wiążącej Poland Sweden Line GmbH z siedzibą w Lubece
- 8 maja › minister skarbu podjął decyzję o przystąpieniu do negocjacji umowy zakupu akcji przez spółkę Poland Sweden Line GmbH w Lubece
- › na koniec roku zysk PŻB wyniósł 6 mln zł
- 2014** › nagroda starosty kołobrzesckiego Perła Powiatu dla PŻB kierowanej przez Piotra Redmerskiego za osiągnięcie zysków
- 2 września › na stanowisko prezesa polskiej Żeglugi Bałtyckiej został powołany Jarosław Siergiej
- 23 października › prom Pomerania został zezłomowany na plaży w Alang w Zatoce Kambajskiej w Indiach
- 29 października › ukazało się kolejne, nowe ogłoszenie ministra skarbu w sprawie prywatyzacji PŻB
- 18 grudnia › PŻB poinformowała o zakupie nowego promu Mazovia
- 2015** 23 stycznia › minister skarbu do dalszego etapu prywatyzacji PŻB SA dopuścił trzech zagranicznych przewoźników promowych: DFDS A/S z siedzibą w Kopenhadze, Fährdienste TT-Line G.m.b.H. & Co. KG z siedzibą w Lubece oraz Finnlines Oyj z siedzibą w Helsinkach
- 28 stycznia › Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego wystąpił przeciwko sprzedaży PŻB
- 30 stycznia › Rada Miasta Kołobrzeg podjęła uchwałę o zamknięciu procesu prywatyzacji
- 5 lutego › na 86. posiedzeniu Sejm RP, w związku z zapytaniem posła Stanisława Wziątka i Ryszarda Zbrzyznego z SLD, zajmował się sprawą zasadności sprzedaży spółki Polska Żegluga Bałtycka SA
- 9 maja › promy Polferries rozpoczęły żeglugę z Gdańska z nowego terminalu na Westerplatte
- maj › po zakończonym remoncie promu Mazovia na jego dziobie powstało graffiti namalowane przez Mariusza Warasa, przedstawiające rybę z łowickiej wycinanki

- 1 czerwca › minister skarbu podjął decyzję o odstąpieniu od negocjacji w sprawie sprzedaży akcji PŻB po ogłoszeniu z 29 października 2014 r.
- 10 czerwca › na promie Mazovia podpisano list intencyjny w sprawie powołania Polskiej Grupy Promowej
- 15 czerwca › w inauguracyjny rejs wypłynął prom Mazovia
- 21 grudnia › ze stanowiska prezesa PŻB został odwołany Jarosław Siergiej, w jego miejsce pełniącym obowiązki prezesa został ponownie Piotr Redmerski
 - › zysk spółki za ten rok wyniósł 30 mln zł
- 2016**
 - 5 stycznia › w wyniku konkursu Piotr Redmerski został powołany na prezesa polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA

BIBLIOGRAFIA

- Port Kołobrzeg w fotografii dokumentalnej w latach 1971–1975*, opracowanie PPIUR Barka Kołobrzeg, Pracownia Wydawnicza BPBM Szczecin.
- Zarządzenie nr 8 Ministra Handlu zagranicznego i Gospodarki Morskiej z dnia 31.01.1976.
- „Perspektywy”, 10.12.1976, *Wielka gra*, BARBARA SZCZEPUŁA, TOMASZ SIKORA.
- „Przegląd Techniczny”, „Innowacje”, nr 26, 30.06–6.07.1976, *Pasażer istota nieobsłużona*.
- „Życie Warszawy”, 13–16.01.1976, *Polska Żegluga Bałtycka – nowy armator z siedzibą w Kołobrzegu*, ANDRZEJ KISZKIS.
- Z Lublina na oceany*, ZBIGNIEW SAK, Wydawnictwo: Forma, Szczecin 2015.
- „Panorama Północy”, *Czwarte okno na świat*.
- „Trybuna Ludu”, 12.05.1976, *Kołobrzeg macierzystym portem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej*.
- „Technika i Gospodarka Morska”, 06.1976, nr 6 (300).
- „Morze”, 06.1977, *Żegluga w błękicie*, PIOTR ZIELIŃSKI, MAREK CZASNOJĆ.
- „Express Wieczorny”, 14.04.1977, *PŻB – nowy szef Wybrzeża Środkowego*.
- „Głos Pomorza”, 29.09.1976, *Szkola stewardów rozpoczęła działalność w Kołobrzegu*.
- „Ystadts Allehanda”, 2.04.1977.
- „Bandera”, 22.05.1977, STANISŁAW CIEŚLAK.
- „Głos Pomorza”, 4–5.06.1977, *Czas małych portów*, JAN POPRAWSKI.
- „Głos Pomorza”, 10.03.1976, *Przemysł lekki partnerem PŻB*.
- „Głos Wybrzeża”, 20.05.1977, *Prom Finn hansa w czarterze PŻB*, PAWEŁ KANICKI.
- „Życie Warszawy”, 02.06.1977, JERZY UNDRÓ.
- „Panorama Północy”, 19.06.1977, *Promem po Bałtyku*, PAWEŁ KANICKI.
- „Na Przełaj”, 14.04.1977, *Fantazja i kalkulator*.
- „Morze”, 05.1977, LECH ZIELAZKOWSKI, ZBIGNIEW BŁAŻEWICZ.
- „Express Wieczorny”, 22.12.1977, *PŻB doradzi obsłużyć... A może by tak autem do Ystad lub Kopenhagi?*, J. TARAŃ.
- „Panorama Polska”, 01.1978, TADEUSZ WÓJCIAK.
- Bożena Hager-Malecka: Naukowiec, Pediatra, Społecznik*, pod red. KRYSZTOF KARCZEWSKIEJ, MARII ŁUKASIK I ELŻBIETY KYAS, ŚAM, Katowice 2001.
- „Głos Szczeciński”, 15.08.1978, *Pomerania zachwyca pasażerów*, STANISŁAW CIEŚLAK.

- „Razem”, 8.10.1978, *Nasi współcześni*, ZBIGNIEW CHOMICZ, KRZYSZTOF GIERAŁTOWSKI, STEFAN SZCZYPKA.
- „Trybuna Ludu”, 10.11.1978, *Pomerania już po pierwszym rejsie*.
- „Kurier Polski”, 13.11.1978, *Grand hotel na Bałtyku*.
- „Przekrój”, 19.11.1978.
- „Dziennik Bałtycki”, 19.11. 1978.
- „Panorama Polska”, Miesięcznik polonijny, 12.1978, *Na ferie do Polski*, WŁODZIMIERZ NIEŻYWIŃSKI, ZBIGNIEW CHYLIŃSKI.
- „Panorama Śląska”, 7.07.1979, *Hotel ze śrubą*, WIESŁAW WILCZEK, ANTONI LARBYGA.
- „Głos Pomorza”, 20.12.1979.
- „Blekinge Läns Tidning”, 21.09.1979, *Karlskronas färja till Polen “i hamn”*.
- „Świat Młodych”, 30.03.1978.
- „Kurier Polski”, 8.01.1980, *Inauguracja linii do Karlskrony promem Silesia*.
- „Ilustrowany Magazyn Turystyczny Światowid”, nr 853, 04.1980, *Cała wstecz i wolno naprzód*.
Uchwała Nr XXIII/251/00 Rady Miejskiej w Kołobrzegu z 30.05.2000.
- „Głos Pomorza”, 21–23.08.1981, *Program na przetrwanie*.
- „Bandera”, 3.03.1981, *Wokół żeglugi promowej*, KRYSZYNA POPŁAWSKA CZERWONKO.
- „Horyzont”, 16–31.01.1981, 3 *dzwonek*.
- „Morze”, nr 3/604, 03.1981, *Pod polską banderą 1980*, JERZY MICIŃSKI.
- „Głos Pomorza”, 03.06.1981, *Koniec szkoły stewardów*, KAZIMIERZ RATAJCZYK.
- „Erhvervsmagasinet Sjaelland”, 3.07.1981.
- Mmszczecin.pl, 26.05.2007.
- „Trybuna Mazowiecka”, 16.11.1981, JERZY UNDRÓ.
- „Głos Pomorza”, 17.06.1982, *Rogalinem do Travemünde*, KAZIMIERZ RATAJCZYK.
- Edwardstepien.pl, *Kołobrzeg w archiwum IPN*, EDWARD STĘPIEŃ.
- „Głos Pomorza”, 20.01.1984, *Polska Żegluga Bałtycka przedsiębiorstwem rentownym*,
JAN POPRAWSKI, JERZY PATAN.
- „Głos Pomorza”, 16.08.1984, *Promy obroniły się same*, JAN POPRAWSKI, JERZY PATAN.
- „Głos Wybrzeża”, 27.08.1984, JERZY UNDRÓ.
- „Rzeczpospolita”, 10.11.1986, *Wypadła pasażerka*.
- „Głos Pomorza”, 21.11.1986, *PŻB stawia na informatykę*, WOJCIECH BUDZIŃSKI.
- „Głos Pomorza”, 7.09.1984.
- „Głos Pomorza”, 1.07.1984, *Umacniamy się na nowych liniach*, JAN POPRAWSKI.
- „Głos Pomorza”, 28.10.1985, *Biało-czerwona na promie Łańcut*, KAZIMIERZ RATAJCZYK.
- „Głos Pomorza”, 8.01.1985, *W wolną sobotę*, JERZY PATAN.
- „Wybrzeże”, 24.11.1985, *Żegluga w poprzek*, MAREK CZASNOJĆ, MACIEJ BORKOWSKI.
- „Trybuna Ludu”, 15.09.1987, *Promy PŻB na szerokich wodach*, JAN URBANOWICZ.
- „Głos Pomorza”, 28.10.1985, *Supernowoczesny prom... na węgiel*.

- „Głos Pomorza”, 22.02.1987, *Monika pojedzie do Soczi. Górą kołobrzężanki*, JERZY PATAN.
- „Kurier Polski”, 26–28.02.1988.
- „Głos Pomorza”, 12.06.1989, *Duży ruch w kołobrzeskim porcie*, JAP.
- „Głos Pomorza”, 13.06.1989, *Niecodzienny ładunek dla kołobrzeskiego portu*.
- „Express Wieczorny”, 20.06.1989, *PŻB uciekła spod młotka*, KAZIMIERZ KOŁODZIEJ.
- „Głos Pomorza”, 10.10.1988, JERZY SZYCH.
- „Sztandar Młodych”, 25.10.1988, *Prosperity PŻB*.
- „Kurier Polski”, 09.1989, *Promy pękają w szwach*.
- „Gazeta Krakowska”, 28.08.1989, *Promy pękają w szwach*, ŻUR.
- „Głos Wybrzeża”, 24.02.1989, *Targowisko na bazie promowej*, JERZY KUBIAK PAP.
- „Wieczór”, Katowice nr 166, 28.08.1989, *Mieszkaniec Sochaczewa za trzecim razem... kajakiem pokonał Bałtyk!*
JERZY KUBIAK.
- „Głos Pomorza”, 2.02.1989, *Rybacy i marynarze w roli budowlanych*, JÓZEF NARKOWICZ.
- „Życie Warszawy”, 1.08.1988, *Tym, co zginęli na morzu. Symboliczny cmentarz u stóp kołobrzeskiej latarni*, MICZ.
- „Głos Robotniczy”, 12.02.1989, *Łańcutem do Kopenhagi. Szkoła na morzu*, RADZIKOWSKI.
- „Głos Pomorza”, 4.05.1995, *W 9 godzin do Malmö. Prom Rogalin zainaugurował*, JERZY PATAN.
Urząd Patentowy RP WUP nr 05/1998 z 20.05.1998.
- „Gazeta Wyborcza”, Szczecin, 24.07.2002, *Śledztwo w sprawie nadużyć w PŻB*, SYBI.
- „Namiary na Morze i Handel”, nr 12–2012, *Dozwolone ryzyko*, PIOTR FRANKOWSKI.
- „Głos Pomorza”, 4.05.1995, *Szanse kołobrzeskiego portu. Nagrobkowy granit, szkliwo i zboże*, MAREK LOOS.
Dz.U. 1996 nr 118 poz. 561. Ustawa z dnia 30.08.1996 o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych.
- „Gazeta Wyborcza”, Szczecin, 20.03.1999, *Jest porozumienie Unity-Line i PŻB*, AKR.
- „Gazeta Wyborcza”, Szczecin, 6.10.2000, *Transakcja ratunkowa*, WOJCIECH SIBILSKI, ANDRZEJ KRAŚNICKI JR.
wiadomosci.wp.pl, 22.06.2002, *Akcja na morzu: asystent Szeremietiewa zatrzymany*, KT.
- „Gazeta Wyborcza”, Szczecin, 28.04.2003, *PŻB atakuje rynek towarowy*, WOJCIECH SIBILSKI.
Wojewódzki Konserwator Zabytków, nr A-157 z dnia 12.01.2004.
- Naszemiasto.pl/wielkopolskie, 13.07. 2006, *Uczniowie w nagrodę popłynęli do Kopenhagi*,
MAGDALENA BARANOWSKA-SZCZEPAŃSKA, APLA.
- „Rzeczpospolita”, 20.11.2006, WIEŚŁAW NIEMOCIŃSKI.
Radioszczecin.pl, 31.01.2005, *Nieszkodliwa kolizja*, SŁAWOMIR ORLIK.
- „Namiary na Morze i Handel”, 27.01.2006, *Port rolniczego zaplecza*.
- „Świat Biznesu”, nr 11–12 z 2009, *Inwestycje w kołobrzeskim porcie*, PRZEMYSŁAW WEPRZĘDZ.
- „Głos Pomorza”, 9.03.2009, *W Gdańsku wręczone zostały nagrody Rejs Roku. Wyróżnienie dla załogi promu Scandinavia*, MARCIN BARNOWSKI.
Portalmorski.pl, 1.09.2008, *Skania – nowy prom w barwach Unity Line*.
- Naszemiasto.pl, 6.11.2008, *PŻB dla Duńczyków? Polski armator potrzebuje inwestora*, JACEK SIEŃSKI.

Rada Krajowa Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”. 8.12. 2010.
Rynkinfrastruktury.pl, 5.02.2013, *PŻB przenosi część rejsów z Gdańska do Świnoujścia*,

ŁUKASZ MALINOWSKI, PAP.

Gospodarkamorska.pl, 26.10.2014, *Prom Pomerania poszedł na żyletki*.

„Morza i Oceany”, 2015, *Współpraca PŻB i słupskiego „Mechanika” – kierunek na praktykę*.

„Gazeta Wyborcza”, 24.12.2014, *Kupili od Włochów prom wart więcej niż całe PŻB. Teraz Włosi ich kupią?*

MARIUSZ RABENDA.

„Rzeczpospolita”, 19.01.2015, *Związkowcy z PŻB nie chcą prywatyzacji*, FILIP FRYDERKIEWICZ, PAP.
Trójmiasto.pl, 04.2015.

Samorząd.pap.pl, 28.01.2015, *Stop sprzedaży. Marszałek i radni sejmiku przeciwko prywatyzacji PŻB*.

Tvn24.pl, *Na promie pasażerskim powstaje ogromne graffiti*, AS/TVN 24 SZCZECIN.

Radioszczecin.pl, 28.05.2015, *Pierwszy taki prom w Polsce. „Mazovia” z kolorowym dziobem*,

GRZEGORZ GIBAS.

Radioszczecin.pl, 16.06.2015, *110 ciężarówek rusza w pierwszy rejs*, GRZEGORZ GIBAS.

24kurier.pl, 5.01.2016, *Piotr Redmerski prezesem PŻB*

INDEKS NAZWISK

- Magdalena Abakanowicz 35
 Ib Andersen 43
 Krzysztof Antkowiak 83
 Wiktor Baliński 92
 Sławomir Bałazy 79, 132
 Rafał Baniak 120
 Katarzyna Baranowska 127
 Artur Barciś 62
 Adrianna Biedrzyńska 64
 Henryk Bieńkowski 93
 Zbigniew Błazewicz 25
 Jakub Bogucki 97
 Gunnar Boström 38
 Mirosław Bremborowicz 43
 Jacek Brodowski 59
 Krzysztof Buczyński 66
 Ewa Bukowiecka 95
 Leszek Bursiak 84, 132
 Władysława Byczek 9, 12, 50, 55
 Alfred Chlebionek 35
 Czesław Hoc 116
 Piotr Chojnacki 122
 Zbigniew Chyliński 35
 Andrzej Chyra 106, 107
 Bronisław Cieślak 30
 Stanisław Cieślak 17, 31, 48
 Jadwiga Jankowska-Cieślak 64
 Tadeusz Cymański 97
 Marek Czasnojęć 11, 56, 61, 77, 81, 82, 113
 Rafał Czerniak 92
 Maciej Dejczner 64
 Jacek Dorski 79, 132
 Wiesław Drozdowski 24
 Filip Fabiś 106, 107
 Ewa Florczak 30
 Roman Franko 92
 Dariusz Gajewski 119
 Robert Gauer 65, 93, 94
 Olgierd Geblewicz 116
 Andrzej Geodecki 38
 Stefan Gębicki 55, 57, 66, 68, 70, 73,
 129, 130
 Anna Giemza 12
 Krzysztof Gierałtowski 32
 Agnieszka Grochowska 106, 107, 119
 Janusz Gromek 93, 117
 Andrzej Grotowski 73, 74, 79, 130, 132
 Marek Gróbarczyk 122
 Jerzy Grudziński 41, 50, 127
 Adam Grzegorzewski 106
 Wiesław Grzesznik 98
 Florian Grzybowski 127
 Bożena Hager-Matecka 31
 Wojciech Hajduk 95
 Cezary Harasimowicz 64
 Wiesław Hildebrandt 73, 130
 Joanna Jakubowska 56
 Piotr Jaroszewicz 7, 8
 Janusz Jaszewski 14
 Jan Kaleta 12
 Paweł Kanicki 21, 23, 24
 Ryszard Karger 9, 50
 Aleksandra Karls-Kuszek 12, 55, 67
 Włodzimierz Karpiński 115, 116
 Zygmunt Karpów 44
 Wojciech Kłata 64
 Jan Klinkiewicz 20
 Dominika Kluźniak 106, 107
 Krzysztof Kolberger 62
 Janusz Komander 52, 128
 Ewa Kopacz 116
 Kacper Kowalski 118
 Lech Kozera 14
 Arletta Kramska 119
 Henryk Krupiak 8, 18
 Waldemar Krzystek 62
 Aleksander Kwaśniewski 77
 Jolanta Kwaśniewska 77, 131
 Eugeniusz Kwiatkowski 7
 Antoni Labryga 36
 Zenon Laskowicz 39
 Jan Franciszek Lewandowski 64
 Bogusław Liberadzki 73
 Jan Litwinowicz 79, 80

Kurt Lundblad 43
Włodzimierz Makowski 11
Andrzej Maleszka 106, 107
Eugeniusz Matuszczak 24, 108, 115, 116
Krzysztof Meissner 20, 26, 36, 51, 67, 73, 101, 117
Magdalena Mielnikiewicz 116
Jerzy Mikołajewski 7, 8, 14, 20, 70
Włodzimierz Mikucki 14
Genowefa Miśkiewicz 9, 12
Kazimierz Mrzygłód 22
Anna Mucha 83
Rafał Muślewski 102
Leon Niemczyk 62
Włodzimierz Nieżywiński 34
Monika Nowosadko 62
Jerzy Ogórek 55
Jerzy Olszewski 10, 17
Jerzy Orzechowski 122
Jerzy Patan 37, 50, 51, 57, 62, 63
Gösta Petersson 38
Zbigniew Piórkowski 67
Jerzy Piskorz-Nałęcki 57
Urszula Plewka-Schmidt 31, 35, 75, 127
Barbara Polak 31, 126
Roman Pomianowski 84, 132
Krzysztof Poraziński 21, 74, 84, 92, 102, 103, 111, 134
Jan Puzio 117
Radzikowski 65
Kazimierz Ratajczyk 43, 49, 57, 75, 80
Piotr Redmerski 110, 111, 112, 113, 117, 122, 123, 134, 135, 136

Maryla Rodowicz 75
Sven Rosen 56
Henryk Rupnik 100
Janusz Rutkowski 50, 51, 128
Otto Ryks 18, 29, 47, 50, 82, 83, 85, 86
Zbigniew Sak 10, 12, 17, 22, 38, 40
Irena Santor 44
Włodzimierz Schmidt 127
Dorota Segda 62
Jarosław Siergiej 113, 115, 122, 135, 136
Kazimierz Sikora 43, 115
Wojciech Sobkowiak 67, 84, 92, 95, 101, 102, 103, 111, 117, 134
Tomasz Sikora 6
Peter Singers Soerensen 61, 129
Karol Skiba 123
Lidia Stanisławska 34
Edward Stępień 49
Krzysztof Stroiniński 64
Marta Stromowska 95
Adam Szczeg 106, 107
Stefan Szczęch 20
Stefan Szczypka 32
Romuald Szeremietiew 89
Krzysztof Szmagier 30
Jan Szymański 7, 8, 9, 10, 12, 14, 17, 20, 25, 32, 37, 40, 41, 73, 125, 127
Jerzy Szych 64
Leszek Szymański 55
Jan Sędkowski 20
Hanna Śleszyńska 106, 107
Andrzej Śliwczyński 127
Janusz Tarań 26

Kazimierz Tarnas 30
Bartosz Tołpa 119
Maja Tomawska 106, 107
Stanisław Tomczak 39
Jerzy Undro 22, 35, 44, 52
Grzegorz Walasek 94
Janusz Walczak 89
Jan Warchoń 85, 89, 91, 108, 110, 132, 134
Mariusz Waras 119, 135
Goran Wassberg 95
Emil Wąsacz 79
Marek Wenta 92
Adam Werka 33, 58, 59, 120
Rafał Wiechecki 97
Maciej Wierzbicki 106, 107
Barbara Wierzbowska 12
Ewa Wiśniewska 34
Edward Wiśniewski 37, 47, 49, 110
Marian Wojtunik 73, 130
Stanisław Wziątek 135
Barbara Zakrzewska 115
Andrzej Zaporowski 34
Ryszard Zbrzyzny 135
Jerzy Zelnik 62
Lech Zielazkowski 25
Adam i Krzysztof Zielińscy 64
Zygmunt Zimiński 20
Rafał Zimowski 64
Zbigniew Ziółkowski 56
Jarosław Żamojda 83
Andrzej Żarnoch 22, 26

SPIS TREŚCI

POCZĄTKI	·	7
1977 PRZEJĘCIE PROMÓW	·	17
ROZWÓJ Z WIDMEM KRYZYSU 1978–1981	·	29
STAN WOJENNY	·	47
PROSPERITY	·	55
TRUDNE LATA 90.	·	73
XXI WIEK	·	89
KALENDARIUM	·	125
BIBLIOGRAFIA	·	137
INDEKS NAZWISK	·	141

