



**PRZYWRÓCIĆ POLSKĄ BANDERĘ
W POLSKIEJ FLOCIE HANDLOWEJ**



Polskie Ratownictwo Okrętowe – 70 lat służby dla gospodarki morskiej państwa



Fot. PRO



02/01/2021 | Okrętownictwo, Stocznie, Wiadomości

2 stycznia swoją 70-tą rocznicę powstania obchodzi Polskie Ratownictwo Okrętowe (PRO), jeden z najważniejszych podmiotów polskiej gospodarki morskiej, firma specjalizująca się w realizacji najtrudniejszych zadań z tej szerokiej dziedziny.

Utworzenie PRO w 1951 roku, w oparciu o Wydział Holowniczo-Ratowniczy linii Gdynia-Ameryka Line (GAL) było uzasadnione koniecznością przeprowadzenia prac umożliwiających przywrócenie do eksploatacji infrastruktury portowej i dostępności szlaków morskich na polskim wybrzeżu i wodach terytorialnych. Zalegające powszechnie w portach pozostałości po II wojnie światowej, oraz zniszczenia portowej infrastruktury przeladunkowej, wymuszały powołanie specjalistycznej firmy mogącej przywrócić ich drożność. W tym trudnym dla całego, zniszczonego działaniami wojennymi kraju, uzyskanie realnego dostępu do morza tj. możliwości wykorzystania transportu morskiego, miało znaczenie kluczowe. Wszak tą drogą do Polski można było sprowadzać sprzęt przemysłowy, maszyny, surowce, pomoc humanitarną, konieczne do odbudowy państwa i gospodarki narodowej.

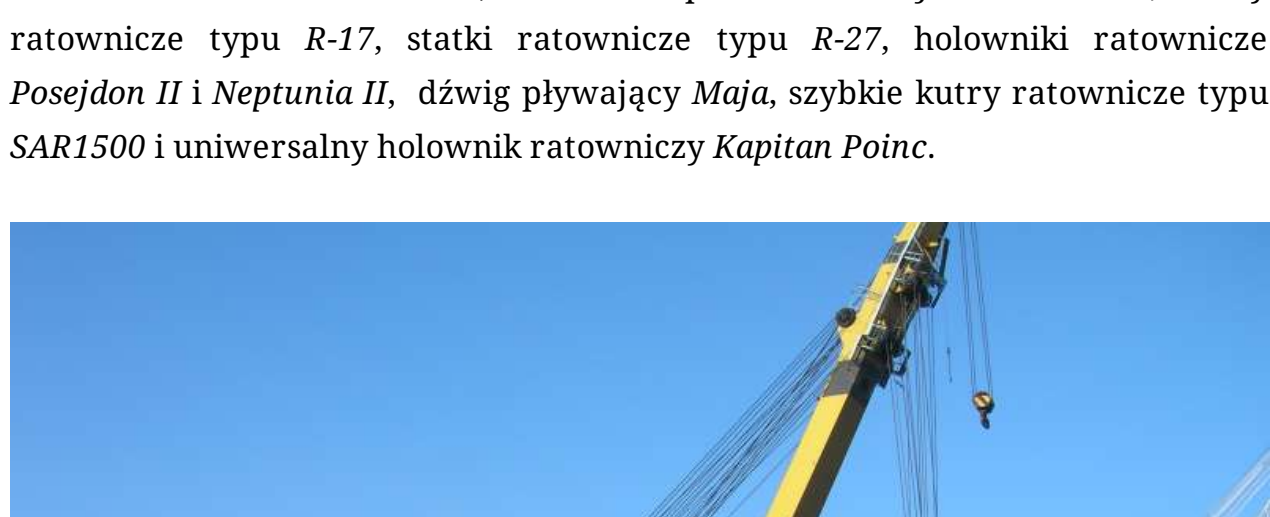
W pierwszym okresie istnienia przedsiębiorstwa, jego głównym zadaniem była likwidacja skutków działań wojennych. PRO wydobywało więc zatopione jednostki pływające, kontynuując działalność swojego poprzednika (WH-R GAL), korzystając z jego bogatego doświadczenia dzięki przejętej odeń technologii, i co najważniejsze doświadczoną kadrze. A kadra ta miała za sobą ponad 40 operacji wydobywania wraków przeprowadzonych w ciągu pierwszych pięciu powojennych lat. Pod nową nazwą, ci sami specjaliści brali udział w dziesiątkach akcji rocznie, w tym w operacji usunięcia z wejścia do gdyńskiego portu wraku niemieckiego pancernika *Gneisenau*. Jego podniesienie zainicjowane jeszcze w roku 1950 przez ikonę PRO, kapitana Witolda Poinca stało się wizytówką i powodem do dumy tej firmy. Tym bardziej, że wysłane wcześniej zapytania ofertowe do zagranicznych specjalistów, spotkały się z opiniami o nieopłacalności lub wysokim skomplikowaniu tej operacji. Kulminacją tych prac było, mające miejsce 12 września 1951 roku, podniesienie odciążonego wcześniej i uszczelnionego kadłuba oraz przeholowanie go w miejsce rozbiórki. W tym samym roku PRO rozpoczęło przygotowania do podniesienia z dna Zatoki Puckiej niemieckiego statku *Seeburg*, o nośności ponad 12 tys. ton (po wydobywaniu w 1954, naprawach i remoncie jako *Dzierżyński* stał się największym statkiem polskiej marynarki handlowej tego czasu). Wydobyte 36 wraków w 1952 roku, było okazją do zasilenia polskich przedsiębiorstw bardzo potrzebnym w tym czasie taborem pływającym. Część z wydobywanych jednostek powtarzało bowiem los *Seeburg'a*, zyskując „drugie życie” pod polską banderą. W latach 1953-55 liczba wydobywanych statków (w całości lub po uprzednim podzieleniu metodą pirotechniczną) była podobna. Z ważniejszych operacji należy wymienić: usunięcie pozostałości po pancerniku *Schlesien* i krążownika pomocniczego *Orion* z reddy Świnoujścia, wydobywanie zatopionego przez minę w 1956 roku norweskiego statku *Hordnes* i wydobywanie wieży działowej „pancernika kieszonkowego” *Lützow*. Rok 1956 był właściwie końcem prac wydobywczych (związanych z powojennymi pozostałościami) prowadzonych na szeroką skalę. Ostatnimi akordami związanymi z wojną było odnalezienie wraków wielkich jednostek pływających: *Wilhelm Gustloff* i *Franken*.

W nowej sytuacji PRO, posiadające ówczesnie wyspecjalizowaną flotę, wyposażenie i załogi zostało zmuszone do zmiany profilu działania. Korzystając z doświadczenia i zasobów z pierwszych pięciu lat działalności (w czasie których wykonano kilka holowań wraków statków, oraz sprowadzenia tą metodą jednostek Polskiej Marynarki Wojennej) z Wielkiej Brytanii i Szwecji, podjęto się wykonywania komercyjnego holowań pełnomorskich. Inna sfera działalności PRO stały się w tym czasie usługi dźwigowe i lodolamanie. Ponadto podjęto się eksportu usług wydobywczych, realizując zadania na zlecenie klientów z Indii i Norwegii. Zlecenia te były przejawem uznania kwalifikacji polskiej firmy.

Rozwój polskich portów w kolejnych latach sprawił że nastąpiła konieczność ich rozbudowy i dostosowania do przyjmowania coraz większych jednostek handlowych. Było to również związane ze znaczącym wzrostem wymiany handlowej, szczególnie w dziedzinie ładunków masowych. Modernizacja infrastruktury portowej i torów wodnych portu w Świnoujściu, polegająca m.in. na dostosowaniu ich do przyjmowania statków o nośności 40 tys. ton i zanurzeniu do 9,5 m. spowodowały powtórne zaangażowanie specjalistów PRO w latach 1968-72 w usuwanie wraków pozostałych po konflikcie światowym.

Innym zadaniem zleconym PRO było uczynienie tej firmy w 1953 roku, odpowiedzialną za ratowanie życia na morzu. Wraz z nowymi zadaniami PRO otrzymała część taboru Urzędów Morskich dotychczas realizując te zadania. W kolejnych latach do służby wcielano kutry ratownicze a następnie pełnomorskie jednostki ratownicze. Ratownictwo życia na morzu było realizowane aż do 2002 roku, gdy przekazano je utworzonej wtedy Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa.

W międzyczasie flota PRO powiększała się o kolejne wyspecjalizowane jednostki przybrzeżne i pełnomorskie. Z ważniejszych jednostek warto wymienić: holowniki *Tumak* i *Rosomak*, holowniki pełnomorskie *Jantar* i *Koral*, kutry ratownicze typu *R-17*, statki ratownicze typu *R-27*, holowniki ratownicze *Posejdon II* i *Neptunia II*, dźwig pływający *Maja*, szybkie kutry ratownicze typu *SAR1500* i uniwersalny holownik ratowniczy *Kapitan Poinc*.



Zmiany zachodzące w świecie w początkach XXI wieku, obecne również w polskiej gospodarce morskiej, spowodowały konieczność oddzielenia zadań państwowych od zadań komercyjnych. Zaowocowało to wspomnianym już utworzeniem MSPiR której powierzono te pierwsze wraz z większością taboru pływającego. PRO oddała wtedy nowej służbie jednostki typu *SAR1500* oraz flagowego *Kapitana Poinc'a*. We flocie firmy pozostały tylko jednostki przeznaczone do działalności komercyjnej. W roku 2008 podjęto decyzje o prywatyzacji przedsiębiorstwa, która jednak nie doszła do skutku. Natomiast w 2012r. została przeprowadzona skutecznie komercjalizacja przedsiębiorstwa. Obecnie PRO jest w 100% spółką Skarbu Państwa.

Obecnie PRO działa w obszarach takich jak:

- holowania pełnomorskie i oceaniczne;
- usługi dźwigowe w akwenu Morza Bałtyckiego (usługi przeladunku sztuk ciężkich o wadze do 330 ton, transport morski ładunków sztuk ciężkich (do 800 ton łącznej) na pokładzie dźwigu pływającego, między portami Morza Bałtyckiego);
- obsługa przemysłu offshore (obsługa morskich instalacji paliwowych i wydobywczych, pozycjonowanie platform wiertniczych, transport ładunków i specjalistycznego personelu, obsługa barek typu „project cargo”, obsługa morskich terminali paliwowych i tankowców);
- usługi w dziedzinie wsparcia prac geodezyjnych i sejsmicznych.

Do realizacji wyżej wymienionych usług PRO dysponuje obecnie nowoczesną flotą składającą się z:

- 3 pełnomorskich holowników wielozadaniowych (AHTS), zdolnych do operowania na całym świecie (z wyłączeniem rejonów arktycznych i antarktycznych);
- dźwig pływający *Maja* o największym w regionie Morza Bałtyckiego udźwigu 330 ton.

Należące do PRO holowniki są obecnie najnowocześniejszymi tego rodzaju jednostkami w Polsce i są to:

- *Onyx*
- zbudowany w 2015 roku;
- przeznaczony do holowań pełnomorskich, zwalczania pożarów z użyciem wody, spełniający normę FFI; zwalczania wycieków ropopochodnych; zaopatrywania platform wiertniczych; obsługi kotwic pola naftowego; pracy z wykorzystaniem systemu dynamicznego pozycjonowania Kongsberg K-Pos DP2;
- uciąż na palu 66 ton;
- obszar operacyjny A1, A2, A3 (tj. wody pomiędzy szerokością geograficzną 70°S a 70° N);
- prędkość marszowa 10 węzłów, maksymalna 13 węzłów;
- długość 63 m, szerokość 15,89 m, zanurzenie 5,1 m.,
- pojemność brutto 1992 j.p., netto 597 j.p, nośność 1708 ton, ładunek do 550 ton;
- silownia: 2 silniki wysokoprężne CAT 3516 C2015 o mocy po 1920 kW każdy; dwie śruby, dwa dziobowe i jeden rurowy pędnik elektryczne o mocy po 515 kW i ciągu po 80 kN.
- *Opal*
- zbudowany w 2009 roku;
- przeznaczony do holowań pełnomorskich, zwalczania pożarów z użyciem wody, spełniający normę FFI; zwalczania wycieków ropopochodnych; zaopatrywania platform wiertniczych; obsługi kotwic pola naftowego;
- uciąż na palu 66 ton;
- obszar operacyjny A1, A2, A3;
- prędkość marszowa 10 węzłów, maksymalna 13 węzłów;
- długość 59,25 m, szerokość 14,95 m, zanurzenie 4,95 m.,
- pojemność brutto 1678 j.p., netto 503 j.p, nośność 1337 ton, ładunek do 500 ton;
- silownia: 2 silniki wysokoprężne CAT 3516 B-HD o mocy po 1920 kW każdy; dwie śruby, jeden dziobowy pędnik elektryczny o mocy po 371 kW i ciągu 59 kN.
- *Amber II*
- zbudowany w 2007 roku;
- przeznaczony do holowań pełnomorskich, zwalczania pożarów z użyciem wody, spełniający normę FFI; zaopatrywania platform wiertniczych;
- uciąż na palu 66 ton;
- obszar operacyjny A1, A2, A3;
- prędkość marszowa 10 węzłów, maksymalna 13 węzłów;
- długość 48 m, szerokość 13,2 m, zanurzenie 4,5 m.,
- pojemność brutto 975 j.p., netto 292 j.p, nośność 767 ton, ładunek do 200 ton;
- silownia: 2 silniki wysokoprężne CAT 3516 B-HD o mocy po 1920 kW każdy; dwie śruby, jeden dziobowy pędnik elektryczny o mocy po 316 kW.

Flota PRO uzupełnia dźwig pływający *Maja* posiadający poniższą charakterystykę:

- zbudowany w 1980 roku;
- przeznaczony do prac dźwigowych i transportu wielkogabarytowych ładunków o dużej masie jednostkowej.;
- uciąż 330 ton na głównym wysięgniku i 100 na wysięgniku pomocniczym;
- prędkość maksymalna 5 węzłów;
- długość 55,49 m, szerokość 25,02 m, zanurzenie 2,85 m.,
- pojemność brutto 1954 j.p., netto 589 j.p, ładunek do 800 ton.

Posiadane przez PRO kwalifikacje i możliwości powodują, że jej jednostki znajdują zatrudnienie na całym świecie. Dla przykładu w dniu 31.12.20. Onyx znajdował się w Chaguaramas w Trynidadzie i Tobago, *Opal* i *Maja* u wybrzeży Litwy w drodze do Ust-Lugi a *Amber II* na Biskajach u wybrzeży Hiszpanii. W latach poprzednich jednostki PRO wykonywały zadania na wodach np. Surinamu, Gwinei, Angoli , Szkocji, Szwecji, Danii, Finlandii, Estonii, Norwegii, Tajlandii, Rosji, Singapuru, Malty, Portugalii, Francji i wielu, wielu innych.

Zachowywanie najwyższych standardów jakości i bezpieczeństwa przez PRO, spełnianie norm ISO 9001, spowodowało że firma ta jest partnerem dla największych concernów wydobywczych, paliwowych i badawczych takich jak: ENI, SAIPEM, LUNDIN, CHEVRON, LOTOS, POLARCUS, a także firm stoczniowych – Gdańskiej Stoczni Remontowej czy VISTAL-u.

Drugim istotnym obszarem działania PRO jest działalność na rynku holowań pełnomorskich. Na tym obszarze firma realizuje operacje związane z udzielaniem pomocy statkom niezdolnym do ruchu, nowo zbudowanym wymagającym wyposażenia w innych niż producent kadłuba stocznich, przeznaczonych do złomowania, zapewnienia napędu jednostkom konstrukcyjnie go pozbawionych (barki, dźwigi, pontony).

Trzecim kluczowym obszarem aktywności PRO są usługi dźwigowe. Dzięki specyficznej konstrukcji *Maji*, umożliwiającej nie tylko podnoszenie lecz także obracanie ładunków w poziomie, oraz ich transport na pokładzie, oferta firmy jest w stanie spełnić oczekiwania klientów z wielu dziedzin gospodarki. Dźwig ten służy np. do wykonywania wodowań jednostek budowanych bez użycia doku czy pochylni, pozwalając ich producentom na uniknięcie kosztów posiadania tego rodzaju infrastruktury. Innym aspektem jego użycia jest podnoszenie z dna zatopionych jednostek.

Obecnie PRO jest uznanym wykonawcą prac w obszarze gospodarki morskiej. Doświadczenie firmy, nowoczesne technologie i sprzęt oraz tradycynie już wysokie kwalifikacje i unikatowe umiejętności personelu sprawiają że jest jedną z czołowych firm polskiego przemysłu morskiego. Jednocześnie obserwowany w ostatnich latach wzrost inwestycji w tej dziedzinie gospodarki, działania takie jak rozbudowa portów morskich, budowa nowych terminali i linii przesyłowych surowców energetycznych, gigantyczny rozwój energetyki wiatrowej umiejscowionej w środowisku morskim, znaczący wzrost przeladunków w polskich portach sprawiają że pole działania PRO stale się powiększa.

Można więc śmiało zaryzykować twierdzenie, że po 70 latach bogatej historii PRO w kolejnym ósmym dziesięcioleciu istnienia czeka okres intensywnego rozwoju z pożytkiem dla polskich interesów na morzu.

Podpis: Tomasz Witkiewicz

