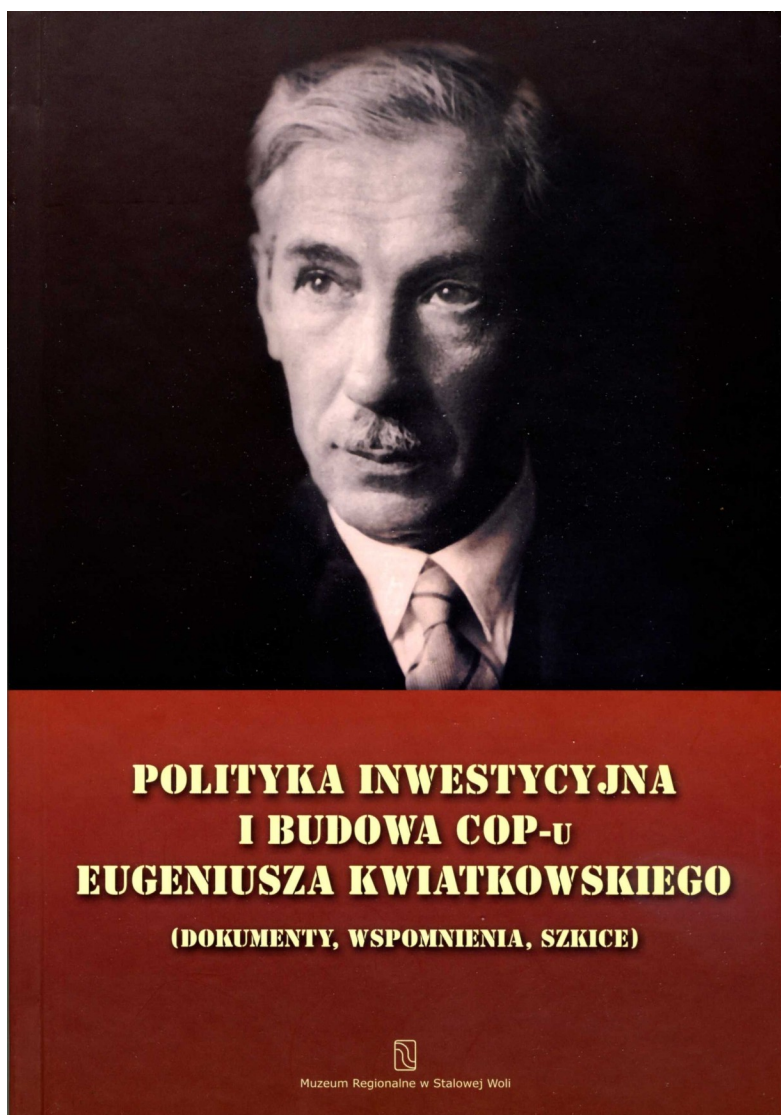


KTO BYŁ TWÓRCĄ GDYNI ?



W historii Polski nie brakuje wybitnych dowódców wojskowych, wielkich twórców kultury, a nawet uczonych światowego formatu. Natomiast niewiele jest postaci, które wykazały się geniuszem w sprawach gospodarczych. Niewątpliwie najwybitniejszą wśród nich jest Eugeniusz Kwiatkowski. Nie było nikogo, kto by dorównał Kwiatkowskiemu rozmachem planów, wielkością wizji i skutecznością realizacji tychże planów i wizji. Chyba tylko w pewnym zakresie porównać do Kwiatkowskiego można księcia Xawerego Druckiego-Lubeckiego i Stanisława Staszica, którzy mieli wizję uprzemysłowienia ziem polskich i rozumieli, że podstawą niepodległościowych dążeń musi być kraj silny gospodarczo. W naszej narodowej tradycji za mało doceniamy sprawy rozwoju gospodarczego i za słabo znamy wybitne postacie zasłużone na tym polu. Dotyczy to również Eugeniusza Kwiatkowskiego. Myśl gospodarcza budowniczego Gdyni i Centralnego Okręgu Przemysłowego powinna być lepiej znana Polakom, bo jest się czego uczyć i jest z czego być dumnym. Nie będzie przesadą stwierdzenie, że dzisiaj choć w części można wykorzystać dorobek Kwiatkowskiego w rozwijaniu polskiej gospodarki.

Stalowa Wola, której powstanie jest efektem geniuszu Kwiatkowskiego, ma w tej dziedzinie szczególne zadanie. Nasze miasto nazwane „Perłą COP-u” pamięta i kultywuje pamięć o zasługach Eugeniusza Kwiatkowskiego. Dlatego jest mi szczególnie miło anonsować niniejszy cenny i nadzwyczajny ciekawy tom dokumentów, relacji i wspomnień dotyczących działalności Kwiatkowskiego jako wicepremiera i ministra skarbu.

Nasze miasto jest zaszczycone, że wszystkie te dokumenty przygotował i opracował pan profesor Marian Marek Drozdowski. Profesor Drozdowski należy do najwybitniejszych badaczy historii gospodarczej Polski. W jego bogatym dorobku naukowym znajdują się biografie zarówno Eugeniusza Kwiatkowskiego, jak premiera Władysława Grabskiego, twórcy przedwojennej mocnej złotówki, co było jednym z największych osiągnięć ekonomicznych II Rzeczypospolitej. Nie wolno pominąć faktu, że profesor Drozdowski należy do uczniów Eugeniusza Kwiatkowskiego i swemu mistrzowi poświęcił ogromną część pracy naukowej. Jest również znakomitym popularyzatorem dorobku Kwiatkowskiego. Chciałbym złożyć gorące podziękowanie Panu Profesorowi za jego twórczy trud i owocny wysiłek naukowy oraz za życzliwość i sympatię dla Stalowej Woli.

Ad multos annos, Czcigodny Panie Profesorze!

Andrzej Szlęzak Prezydent Miasta Stalowej Woli

Julian Eugeniusz Rummel (ur. 29 września 1878, zm. 22 kwietnia 1954) – inżynier budowy okrętów, współtwórca idei Gdyni, inicjator wielu pionierskich przedsięwzięć związanych z morzem, w Rosji

Urodził się w Lipawie (dzisiejsza *Liepāja* na Łotwie), gdzie ojciec, inżynier Władysław Rummel, uczestniczył w budowach lokalnego portu. W 1888 r. zaczął uczęszczać do gimnazjum klasycznego w Rewlu, w 1892 r. został wysłany do Szkoły Komercyjnej w Petersburgu (prowadzonej na zasadach angielskiego *college'u*). Studia inżynierskie skończył w Wyższej Szkole Technicznej Glasgow (Szkocja), po czym podjął pracę w rosyjskim syndykacie hutniczym „Prodamiet”.

Ożeniony z Olgą de Morandi, Rosjanką pochodzenia włoskiego, doczekał się dwojga dzieci. W roku 1906 został członkiem Państwowej Rady Żeglugi w Petersburgu. Pracował jako sekretarz sekcji morskiej w Rosyjskim Cesarskim Towarzystwie Technicznym – instytucie odpowiedzialnym za opiniowanie wynalazków. Był jednym z założycieli Rosyjsko-Włoskiej Izby Handlowej, działał w Towarzystwie Dnieprowskim oraz w wielu innych organizacjach społecznych związanych z działalnością gospodarczą i morską.

Na naradzie ekonomicznej zwołanej w lipcu 1918 przez przedstawicielstwo polskie w Petersburgu, w celu ustalenia programu odradzającej się właśnie po I wojnie światowej ojczyzny, Julian Rummel wygłosił referat pt. *Polska a wyjście do morza*. W tym samym roku wyruszył z żoną i dziećmi do kraju, do którego dotarł ostatecznie dwa lata później.

Budowniczy Gdyni

Pierwszy raz pojechał nad Zatokę Gdańską dzięki zaproszeniu Związku Towarzystwa Transportowego „Polbal” z Gdańska. Niedługo potem sprowadził rodzinę i zamieszkał w Sopocie. Gdy pod koniec 1921 r. przeniesiony został do warszawskiego zarządu spółki, rozwinął działalność na rzecz budowy portu w Gdyni.

W 1921 r. został mianowany dyrektorem warszawskiego biura Liga Morskiej i Rzecznej. Stanowisko to umożliwiło mu nagłaśnianie sprawy kluczowego znaczenia własnego portu, floty handlowej i marynarki wojennej w przyszłej gospodarce Polski. W 1923 r. wydał książkę pt. *Port w Gdyni*, przetłumaczoną także na język francuski, która również wpłynęła na decyzję o rozpoczęciu budowy portu.

Od 1924 r. współtworzył w tym samym celu Konsorcjum Francusko-Polskie. W okresie spowolnienia prac (1926) wywierał naciski na nowo obranego ministra przemysłu i handlu, Eugeniusza Kwiatkowskiego, aby zainterweniował w tej sprawie osobiście. Sam Rummel został powołany do organizacji polskiej floty handlowej i mianowany dyrektorem Żeglugi Polskiej.

Jego działalność na tym stanowisku położyła podstawy pod dalszy rozwój całego sektora gospodarki.

W 1928 r. wybrany członkiem magistratu Gdyni, przez półtora miesiąca pełnił nawet obowiązki burmistrza. Również w 1928 r. założył Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe „Polbryt”, a w 1930 wykupił linię przez Ocean Atlantycki w ramach spółki Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe (GAL). Otrzymał za to order Polonia Restituta. Następnie powołał do życia polską spółkę maklerską w formie Polskiej Agencji Morskiej. Gdy 25 maja 1929 r. z inicjatywy Kwiatkowskiego powstał Związek Armatorów Polskich, został wybrany prezesem.

Z pozostałych pełnionych przez niego godności można wymienić stanowisko kierownika Legionu Żeglugi Polskiej, radcy i prezesa Komisji Morskiej Gdyńskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, przewodniczącego Rad Opiekuńczych Liceum Handlowego i Gimnazjum Kupieckiego, wiceprezesa Towarzystwa Szkół Zawodowych, prezesa Gdyńskiego Związku Propagandy Turystycznej, pierwszego prezesa zarządu YMCA. Był jednym ze współorganizatorów Yacht Klubu Polskiego.

Po odejściu ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego w 1932 r., Juliana Rummla odwołano ze stanowiska. Jego ostatnią zasługą była organizacja obchodów pierwszego Święta Morza, pomysłu gdyńskiego radnego Andrzeja Wachowiaka. W 1937 r. Związek Maklerów Polskich obrał go swoim prezesem, był też wiceprezesem Instytutu Bałtyckiego, członkiem rad nadzorczych Stoczni Gdyńskiej oraz Towarzystwa Reasekuracji Morskich. Inicjator powstania gdyńskiego Klubu Rotary i jego prezes. W 1938 r. rząd Grecji poprosił go o przyjęcie godności Konsula Generalnego Grecji w Gdyni. II wojnę światową przeżył w Grecji, organizując pomoc uchodźcom polskim, m.in. w ramach Międzynarodowego Czerwonego Krzyża. W 1946 r. wrócił do kraju, gdzie został doradcą ministra żeglugi. Po zmianie ustroju odwołany, do śmierci zajmował się sprawami naukowymi. Został pochowany na Cmentarzu Witomińskim w Gdyni (kwatera 61-13-2). W 1980 wydano pośmiertnie jego wybór wspomnień pt. *Narodziny żeglugi*. W 50. rocznicę śmierci, na gmachu dowództwa Marynarki Wojennej przy ul. Waszyngtona (zbudowany przez Rummla, była siedziba Żeglugi Polskiej) odsłonięto tablicę pamiątkową z jego wizerunkiem wykonaną przez Gennadija Jerszowa.

WIKIPIEDIA

Z historii rodu Rummlów

Aleksander Rummel – 'Wśród zmian i przemian'

Dzieciństwo Skąd mój ród. Petersburg. Rewolucja. Wędrówka do Polski

Urodziłem się w stolicy imperium rosyjskiego, Petersburgu, w 1908 roku. W tym czasie mieszkała tam cała moja najbliższa rodzina, składająca się z rodziców i siostry, dziadków ze strony ojca, babki ze strony mamy, siostry ojca z mężem i synem oraz brata mamy z żoną i siostrą. W Petersburgu mieszkały również trzy osoby z drugiej linii rodu Rummlów, którzy w przeciwieństwie do naszej pierwszej linii, katolickiej, byli ewangelikami. Rummlowie, ród o herbie własnym, jeden z naj starszych rodów szlacheckich pochodzenia niemieckiego, otrzymał tytuł Freiherra już w okresie wojen krzyżowych.

Według posiadanych w rodzinie rodowo dów powiązanie z Kurlandią datuje się od roku 1332, gdy rycerz Kawalerów Mieczowych Mateusz Henryk Freiherr von Rummel przybył z zamku Getzingen hrabstwa Julich z Westfalii wraz z żoną, hrabianką Gertrudą Elżbietą von der Osten Sacken, właścicielką zamków Durben, Ilmayen i Pormzaten, położonych na terenie Kurlandii.

Autor nie znał historii Polski bo jego ród wywodził się ze szlachty pruskiej nie niemieckiej a to nie jest to samo.

Po przyłączeniu Kurlandii do Polski w 1561 roku Jerzy Jan baron Rummel ożenił się w roku 1690 z Katarzyną Wereszszaką, córką Maksymiliana, starosty łuckiego, i Katarzyny z domu Puzyna, i przesiedlił się do majątku żony Kamień na Wołyniu, zakupując równocześnie w powiecie grodzieńskim trzy posiadłości: Gnojnice, Hermanówka i Kąkole, przy czym ostatniej z nich nadał nazwę Rummlówek. Syn Jerzego Ferdy nand ożenił się z Marią Luizą, hrabianką de La Roche-Aymon, natomiast jego syn Piotr — z Rozalią Osso lińską. Odtąd pierwsza linia rodziny Rummlówulega polonizacji. Do linii tej należą i ja, ostatni Rummel w Polsce.

Proces, który spowodował przeniesienie się naszej rodziny z dalekiej Grodzieńszczyzny do Petersburga i przekształcenie jej z rodziny ziemiańskiej w inteli gencką, bierze początek od mojego pradziadka, Juliana Jakuba, urodzonego w 1823 roku w Hermanówce .

Po kilku latach pracy przy projektowaniu i budowie urządzeń i dróg wojskowych pradziadek otrzymał skierowanie do departamentu zasobów naturalnych Rosji w Ministerstwie Wojny. Zajmował się badaniem pokładów ropy naftowej w rejonie Baku nad Morzem Kaspijskim. W ramach tych prac zaprojektował, jako pierwszy inżynier w Rosji, a może i na świecie, platformę wiertniczą do wydobywania ropy spod dna morską. Urządzenie to zostało wykonane z funduszy Ministerstwa Wojny i poddane próbom. Podczas prowadzenia badań platformy latem 1862 roku pradziadek, wówczas kapitan wojsk inżynieryjnych, doznał ciężkiego porażenia słonecznego. Przewieziony do rodzinnej Hermanówki, zmarł tam i został pochowany w Rummlówku. Osierocił żonę Zofię z Jelskich oraz jej trzech synów i cztery córki.

Przed wybuchem w okresie powstania 1863 roku więc już po śmierci pradziadka, dwaj bracia Zofii Rummel, Jelscy, utworzyli w obu majątkach rekrutacyjno-zaopatrzeniowy ośrodek powstańczy, biorąc ponadto czynny udział w walkach. Konsekwencją tej działalności była konfiskata Hermanówki i Rummlówka w roku 1864/65. Utraciwszy miejsce zamieszkania i środki do życia dla siebie i siedmiorga dzieci, prababka zdecydowała się na podróż do Petersburga, by wystarać się o cofnięcie nakazu konfiskaty. Udało się jej uzyskać osobistą audiencję u cara Aleksandra II, który nie wyraził co prawda zgody na uchylenie nakazów konfiskacyjnych, przydzielił jednak, biorąc pod uwagę osiągnięcia mojego pradziadka i jego śmierć w czasie wykonywania obowiązków służbowych, dość wysoką jednorazową zapomogę pieniężną oraz stypendia dla wszystkich jego dzieci — do czasu ukończenia wyższych uczelni dla synów i Instytutu Smolnego dla córek.

Wynikiem takiego obrotu sprawy było zamieszkanie całej rodziny Juliana Rummla w Petersburgu, gdzie Zofia Rummel prowadziła pensjonat, a jej synowie Gustaw i Franciszek ukończyli Instytut Ekonomii.

Trzeci syn, a mój dziadek, Władysław Rummel, urodzony w 1854 roku w Hermanówce, studiował w Instytucie Komunikacji. Pracę zawodową rozpoczął przy budowie portu w Libawie. Po kilku latach został wyznaczony na kierownika budowy portu wojennego w Rewlu (Tallin), a następnie przeniesiony na stanowisko głównego inżyniera portu petersburskiego. Z czasem podporządkowano mu rozbudowę portów w Archangielsku i Murmańsku wraz z usprawnieniem ich połączeń z Petersburgiem (budowa linii kolejowych oraz zaprojektowanie kanału białomorskiego) i awansowano na rzeczywistego radcę stanu, co odpowiadało wojskowemu stopniowi generała. Funkcje te pełnił do 1921 roku, kiedy to wyjechał do Warszawy.

Ojciec mój Julian, urodzony w 1878 roku w Libawie, po ukończeniu cesarskiej Szkoły Komercyjnej w Petersburgu i odbyciu studiów na Wydziale Okrętów Politechniki w Glasgow pracował przez pierwsze dwa lata w dniewprowskich zakładach metalurgicznych oraz w centrali sprzedaży ich wyrobów w Charkowie, prowadzonej przez swego stryja Franciszka. W Charkowie też ojciec poznał pannę Olgę de Morandi, córkę właściciela majątku Jachów koło Bogoduchowa w guberni charkowskiej, z którą się ożenił na początku 1904 roku.

Bezpośrednio po ślubie rodzice przenieśli się do Petersburga, gdzie ojciec rozpoczął pracę w zarządzie Południoworosyjskiego Dnieprowskiego Towarzystwa Metalurgicznego. Były to duże zakłady, mieszczące się w Kamienskoje nad Dnieprem, mające około dwudziestu wielkich pieców, stalownię, walcownię, wytwórnię płyt pancernych dla marynarki wojennej oraz fabrykę wagonów. Jest rzeczą ciekawą, że w tym czasie, o przeważającym udziale kapitału belgijskiego, prawie wszystkie stanowiska kierownicze, łącznie z dozorem średnim i niższym, obsadzone były przez Polaków, z dyrektorem naczelnym zarządu inżynierem Jasiukiewiczem i dyrektorem Zakładów Dnieprowskich inżynierem Makomaskim na czele.

Praca zawodowa nie była jedynym nurtem działań mojego ojca. Drugim nurtem były zainteresowania sprawami morza, flotą i żegluga, którym poświęcał ojciec społecznie cały swój czas wolny. Od najmłodszych lat interesował się żeglarstwem, gospodarką morską i flotą wojenną. Był zapalonym „yachtsmanem”, uzyskał stopień kapitana żeglugi przybrzeżnej.

Już po ukończeniu szkoły średniej zamierzał wstąpić do marynarki wojennej, na co jednakże nie uzyskał zgody swojego ojca Władysława, który wysłał go na dalsze studia do Anglii.

Po klęsce floty rosyjskiej w wojnie z Japonią (Port Artur, Cuszima) wstąpił ojciec do utworzonej w Petersburgu Ligi Odnowy Floty, gdzie zajmował, następnym stanowisko wiceprezesa (prezesem był admirał N. Bieklemiszow). Poza tym od 1906 roku był ojciec członkiem Państwowej Rady Żeglugi, a od 1910 roku również Cesarskiego Towarzystwa

Technicznego, instytucji naukowej, inspirującej rozwój nauki i techniki; pełnił tam funkcję sekretarza sekcji morskiej. Należał także do Towarzystwa Miłośników Historii. W wieku 39 lat, w styczniu 1917 roku, objął ojciec stanowisko dyrektora zarządu przedsiębiorstwa sprzedaży wyrobów metalurgicznych, produkowanych przez zakłady hutniczo-przemysłowe południowej Rosji „Jurometa” w Piotrogradzie. Mimo wybrania go po Rewolucji Październikowej przewodniczącym rady robotniczej, ojciec rozpoczął przygotowania do wyjazdu do Polski, co nastąpiło jesienią 1918 roku.

Jak już wspominałem, w Petersburgu mieszkały przed pierwszą wojną światową trzy osoby z drugiej linii rodu Rummlów, który przeniósł się z Inflant do Polski około 1760 roku. Byli to: Juliusz, Karol i Wilhelm Rummel, oficerowie zawodowi stacjonujących w Petersburgu oddziałów gwardii cesarskiej. W chwili wybuchu pierwszej wojny światowej Juliusz był sztabkapitanem w 1 brygadzie artylerii, Karol — porucznikiem w izmailowskim pułku piechoty, natomiast Wilhelm — kornetem (podporucznikiem kawalerii) pułku dragonów gwardii. Ich ojcem, a także dwóch dalszych synów, Waldemara i Jana, również oficerów zawodowych armii rosyjskiej, był pułkownik Karol Aleksander Rummel, dowódca 26 brygady artylerii w Grodnie. Wszyscy wyżej wymienieni, oprócz Wilhelma, który walczył w armii ochotniczej Denikina brali czynny udział od 1918 do 1921 roku w wojnach o wyzwolenie Polski i utrwalenie jej granic, a następnie służyli zawodowo w Wojsku Polskim. Pewnym zgrzytem między obiema liniami było prze forsowanie w 1918 roku przez ówczesnego pułkownika Juliusza Rummla zmiany pisowni nazwiska — otwarte „u” zostało zamienione na występującą tylko w pisowni polskiej literę „ó”.

Zmiana ta, mimo sprzeciwu dwóch członków linii drugiej, została niestety przyjęta. Jedyne Wilhelm nie poddał się naciskowi i pozo stał przy pisowni prawidłowej.

Nowo przyjęta zmieniła we wszystkich językach, poza polskim, nazwisko Rummel na nie istniejące w Almanachu gotajskim i Kurlandzkich rodowodach nazwisko Rommel. Jest tu już dzisiaj sprawa nieistotna, lecz przykra dla członków rodziny o tak starych tradycjach.

Gdy widziałem ~ ostatni raz dziadka na dworcu petersburskim w listopadzie 1918 roku, był to mężczyzna jeszcze w pełni sił, a obecnie już wyraźnie starszy pan. W latach 1923—1924 dziadkowi, jako wybitnemu portowcowi, zaproponowano w Minister stwie Przemysłu i Handlu stanowisko konsultanta do spraw budowy portu w Gdyni. Później reprezentował interesy Polski w Konsorcjum Francusko-Polskim powołanym do budowy tego portu. Pełniąc obie te funkcje dziadek mój przyczynił się w dużym stopniu do prawidłowego zaprojektowania i należytej budowy samego portu, co do którego nie słyszałem nigdy żadnych zastrzeżeń.

Po około rocznej pracy w gdańskim „Polbalu” powierzono memu ojcu stanowisko dyrektora powołanej w Warszawie Ligi Żeglugi Polskiej. Celem tej instytucji było — poza propagowaniem idei morza wśród społeczeństwa — przekonanie czynników miarodajnych o konieczności budowy polskiego portu nie powiązanego z Gdańskiem oraz utworzenie własnej floty handlowej.

Na początku 1922 roku wróciliśmy do Warszawy. Zamieszkaliśmy w tylnych pokojach wynajętego dla Ligi dużego mieszkania w nie istniejącym już dziś domu przy ulicy Marszałkowskiej 63. Swoją działalność w Lidze Żeglugi Polskiej rozpoczął ojciec od pionierskiej akcji, mającej zasadniczy wpływ na budowę portu w Gdyni, powstanie polskiej floty handlowej oraz przyszłej gospodarki morskiej. Poświęcił się całkowicie energicznemu propagowaniu idei budowy dużego pełnomorskiego portu w Gdyni. oraz liczącej się w świecie polskiej marynarki handlowej. Wygłosił na ten temat wiele referatów zarówno w Warszawie, jak i w innych miastach całego kraju. Odwiedził też szereg osób, mających wówczas wpływ na zagadnienia morskie. Wtedy właśnie poznał inżyniera Eugeniusza Kwiatkowskiego, przyszłego ministra przemysłu i handlu, następnie ministra skarbu i wicepremiera, które mu Polska w sprawach morskich tak dużo zawdzięcza.

Znajomość ta umożliwiła mojemu ojcu zainteresowanie rozbudową polskiej gospodarki morskiej oraz zarządzenie bakcylem morza dalekiego wówczas od spraw morskich lwowiaka, inżyniera Eugeniusza Kwiatkowskiego.

Działając energicznie w Lidze, ojciec zorganizował już w 1922 roku zjazd kilku jej oddziałów w Gdyni, na którym powzięte zostały pierwsze uchwały o konieczności budowy portu. Zajmował się też działalnością publicystyczną, pisząc szereg artykułów oraz wydajaw 1923 roku książkę pt. Port w Gdyni. Uchwałę Sej mu RP z dnia 23 września 1923 roku o budowie portu w Gdyni cała nasza rodzina przyjęła radośnie, jako pewnego rodzaju ukoronowanie działalności Ligi, w tym głównie mojego ojca.

W tym samym 1923 roku zorganizował ojciec pierwszy w Polsce konkurs modeli jachtów, który się odbył w Warszawie, w domu przy ulicy Nowy Świat 35. Ja również wziąłem w nim udział; za wykonany przeze mnie model jachtu uzyskałem drugą nagrodę. -W dniu rozdania nagród powzięta została uchwała o powołaniu do życia Yach-Klubu Polski z centralą w Warszawie i oddziałem morskim w Gdyni. Pierwszym komandorem YKP został generał Mariusz Zaruski, a Wicekomandorem mój ojciec.

Wygłaszał odczyty o tematyce morskiej oraz bardzo dużo pisał. Spod jego pióra wychodzi szereg artykułów, m.in. Marynarka handlowa w czasie wojny i pokoju, Tam, gdzie leży potęga Polski, Nasze troski i nadzieje nad morzem, Morska żegluga handlowa, O polską flotę handlową.

Przygotowuje wydaną w 1925 roku w Poznaniu książkę pt. Państwo a morze oraz w 1926 roku fundamentalną pracę Gdynia — port Polski, omawiającą po raz pierwszy w kraju poszczególne elementy, z jakich składa się współczesny port, a także zasady administrowania portem handlowym wraz z omówieniem jego wyposażenia .

W czasie gdy ja studiowałem, a w wolnych chwilach urządzałem wycieczki i wyprawy motocyklowe, spędzając często soboty i niedziele u rodziców w Gdyni, ojciec mój intensywnie pracował nad rozbudową żeglugi polskiej. W rezultacie organizowane i kierowane przez niego przedsiębiorstwo, startujące w końcu 1926 roku z pozycji zerowej, miało w dwa lata później już 10 statków handlowych o łącznym tonażu około 30 000 ton oraz 5 statków pasażerskich żeglugi przybrzeżnej.

Dwa pierwsze zbudowane w Anglii nowo- czesne statki, przeznaczone do przewozu pasażerów na trasach Gdańsk — Orłowo — Gdynia — Jastarnia —Hel, o nazwach „Jadwiga” i „Wanda”, zostały poświęcone w Gdyni 1 lipca 1928 roku w obecności marszałka Józefa Piłsudskiego, pułkownika Aleksandra Prystora i ministra przemysłu i handlu inżyniera Eugeniusza Kwiatkowskiego oraz córek marszałka Jadwigi i Wandy.

Równoległe z uruchamianiem i eksploatacją statków ojciec mój zorganizował sprawnie działającą, nie znaną dotychczas w Polsce administrację żeglugową oraz powołał pierwszą w kraju firmę maklerską pod nazwą Polska Agencja Morska. W ten sposób powstały zręby polskiej floty handlowej i polityki morskiej Rzeczypospolitej. Wiedząc, że znalezienie miejsca pod słońcem dla polskiej żeglugi morskiej wymaga stworzenia od podstaw wszystkiego, co gdzie indziej tworzyło się wiekami, doszedł ojciec do wniosku, iż wielce pomocne będzie powołanie do życia spółek polsko-za granicznych z doświadczonymi przedsiębiorstwami zagranicznymi.

Po omówieniu tej sprawy z dyrektorem departamentu morskiego MPiH, inżynierem Teodozjym Nosowiczem, i uzyskaniu zgody ministra Kwiatkowskiego powstały dwie spółki mieszane. Pierwszą, utworzoną w połowie 1928 roku, było Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe „Polbryt” z 75-procentowym udziałem polskiego kapitału państwowego. Spółka ta uzyskała od angielskiego przedsiębiorstwa żeglugowego Ellerman-Wilson Lines cztery statki towarowo-pasażerskie, nazwane: „Premier”, „Warszawa”, „Łódź” i „Rewa”, a łącznym tonażu około 13 000 ton. Statki te kursowały aż do 1939 roku, „Premier” i „Warszawa” na linii Gdynia—Gdańsk—Londyn, natomiast „Łódź” i „Rewa” — na linii Gdynia—Gdańsk—Hull, przewożąc do Anglii pasażerów w kilkunastu porządkach.

II WOJNA

Po zainstalowaniu się w obozie i utrzymania przydziału do kommanda następnego dnia rano zeszliśmy do podziemi. Tam nowo przybyli zostali skierowani do różnych stanowisk pracy. Mnie przypadła grupa kreślarzy, złożona z samych Polaków; z trzech dawnych, wspomnianych już kolegów oraz nowo przydzielonego technika, Władysława Sikorskiego z Warszawy, byłego więźnia obozu koncentracyjnego w Neuengamme pod Hamburgiem, wszyscy z wyjątkiem jednego polityczni, sami żołnierze Armii Krajowej .

W tej podziemnej fabryce rozpoczynano w tym czasie produkcję myśliwca o napędzie odrzutowym. Był to lekki samolot jednoosobowy o ciężarze własnym 1800 kilogramów, wyposażony w jeden silnik odrzutowy BMW 003, rozwijający prędkość 840 km/h. Pułap wynosił do 12 000 metrów i zasięg 700 kilometrów. Uzbrojony był w dwa 20-milimetrowe działka. Oznaczony był jako typ He-162 i nosił nazwę Volksjäger. Seryjna produkcja tego samolotu miała wynosić na 1 stycznia 1945 roku 50 sztuk miesięcznie.

Ze względu na bardzo krótki okres jego konstrukcji stwierdzono w czasie montażu konieczność dokonania w rysunkach pewnych korekt, które wprowadzała nasza grupa. Po za produkcją tego myśliwca odrzutowego wykonywano tutaj również przednie elementy rakiet V2.

Jednego tylko rozwiązania nie brałem pod uwagę, a mianowicie wyjazdu wraz z rodziną za granicę, chociaż miałem realne możliwości dobrego urządzenia się na Zachodzie. Uważałem, iż moim obowiązkiem jest praca w Polsce i dla Polski.

Zdecydowałem się więc i 1 września 1945 roku przyjechałem wraz z żoną, ale jeszcze bez dzieci, do Radomia. Pierwszą moją czynnością, po zapoznaniu się z bazą transportową, warsztatem i pracownikami, był wyjazd z grupą kierowców do Jeleniej Góry w celu sprowadzenia przydzielonych oddziałowi w Radomiu z dostaw UNRRA piętnastu brytyjskich wojskowych samochodów ciężarowych, używanych, lecz jeszcze w bardzo dobrym stanie, oraz pięciu nowych 3-tonowych Chevroletów przysłanych z Ameryki.

Więcej o powojennej działalności w książce.

Stocznia Gdańska (od 2006 roku: Stocznia Gdańsk SA) – jedna z największych polskich stoczní, zlokalizowana w Gdańsku na lewym brzegu Martwej Wisły i na Ostrowiu. Powstała po 1945 na terenach, gdzie wcześniej istniały niemieckie stocznie Jana Klawittera (od 1804), następnie Kaiserliche Werft Danzig (od 1844) oraz Schichau (od 1890). Stocznia Gdańska w ciągu swojej działalności zbudowała ponad 1000 w pełni wyposażonych statków pełnomorskich, m.in.: kontenerowców, statków pasażerskich i żaglowców. Na jej terenie miało miejsce stłumienie protestów oraz zamordowanie trzech stoczniowców – ofiar wydarzeń grudnia 1970 roku. Z gdańskiej stoczni wywodzi się NSZZ „Solidarność”, na terenie zakładu podpisano porozumienia sierpniowe w 1980 roku. W 1996 roku postawiona w stan upadłości, następnie na bazie przedsiębiorstwa powstała Stocznia Gdańska – Grupa Stoczni Gdynia SA,

Produkcja



Żaglowiec „Royal Clipper” zbudowany w 2001; na bazie kadłuba „Gwarka”.



Gruszka dziobowa „Queen Mary 2” została wykonana w Gdańsku

Zbudowane statki

Stocznia Gdańska w ciągu swojej działalności zbudowała i przekazała do eksploatacji armatorom z różnych krajów świata ponad 1000 w pełni wyposażonych statków pełnomorskich o wysokim światowym standardzie, a w ostatnich latach głównie kontenerowce, masowce i statki pasażerskie, ro-ro i żaglowce.

Żaglowce

- Pogoria (1980)
- Dar Młodości (wodowanie 1982)
- Iskra II (1982)
- Kaliakra (dla Bułgarii) (1984)
- Oceania (1985)
- 5 bliźniaczych jednostek dla ZSRR (1987-1992):
 - Družba (1987)
 - Mir (1987)
 - Cherson (1989)
 - Pallada (1989)
 - Nadieżda (1992)
- Gwarek dokończony (w 2001) przez Holendrów jako Royal Clipper

Od XV w. do zakończenia II wojny światowej

- lata 70. XV w. – początki budownictwa okrętowego w Gdańsku. Gdańscy cieśle rozpoczęli budowę wielkich, kilkuset łaśtowych i kilkumasztowych karaweli.
- 1804 – w Gdańsku powstała stocznia Jana Klawittera, która budowała początkowo drewniane żaglowce, a następnie parowce rzeczne.
- 1844 – na gruncie zakupionym przez rząd pruski od gminy miejskiej powstała przystań Marynarki Wojennej, przekształcona następnie w Królewski Zakład Budowy Korwet; pierwszym okrętem, który zwodowano w tym miejscu, była korweta „Danzig”.
- 1871 – zakład otrzymał nazwę Kaiserliche Werft (Stocznia Cesarska). Stocznia była własnością państwową i pracowała wyłącznie na potrzeby marynarki wojennej.
- 1890 – na 50 hektarach w pobliżu Stoczni Cesarskiej powstała stocznia Schichau-Werft (Stocznia Schichaua). Produkcja stoczni obejmowała zarówno statki handlowe, pasażerskie, towarowo-pasażerskie, jak też wojenne, w tym szybkie krążowniki.

- 1922 – Konferencja Ambasadorów na mocy artykułu nr 107 traktatu wersalskiego przyznała po przegranej przez Niemcy I wojnie światowej Stocznnię Cesarską Wielkiej Brytanii, Francji, Włochom i Japonii. Państwa te według ustaleń traktatu wersalskiego miały przekazać tę stocznnię Polsce lub Wolnemu Miastu Gdańsk, ubiegającym się o jej eksploatację lub miały znaleźć inne rozwiązanie. Na wniosek alianckiej Komisji podziału majątku ponemieckiego utworzono międzynarodową spółkę akcyjną z udziałem kapitału polskiego (20%), Wolnego Miasta Gdańska (20%), Wielkiej Brytanii (30%) i Francji (30%). Stocznia otrzymała angielską nazwę *The International Shipbuilding and Engineering Company Limited* (Międzynarodowe Towarzystwo Budowy Statków i Maszyn Spółka Akcyjna), a po niemiecku Danziger Werft und Eisenwerkstätten Aktiengesellschaft, przy czym prócz stoczni, towarzystwo to eksploatowało warsztaty taboru kolejowego na Przeróbce.
- okres międzywojenny – rząd Polski zabiegał o zwiększenie wpływów w stoczni, podobnie jak popierane przez Niemcy Wolne Miasto Gdańsk.
- 1937 – kapitał brytyjski został wykupiony przez Niemców,
- 1939 – po wybuchu wojny całą stocznnię przejęło najpierw Wolne Miasto Gdańsk, a następnie – w 1940 roku – państwo niemieckie.
- Okres II wojny światowej w historii obydwu stoczni charakteryzuje się produkcją na potrzeby Kriegsmarine, głównie okrętów podwodnych. Stocznie gdańskie, jak i samo miasto okupiły wyzwolenie olbrzymimi zniszczeniami.

Izrael kupuje polskie stocznie

2009-05-18

Minister Grad się cieszy, premier się cieszy ... bo kolejna stocznia – tym razem Stocznia Szczecińska Nowa znalazła nabywcę. Dodajmy – bardzo tajemniczego nabywcę. Media prawie w ogóle nie interesują się kim jest ów nabywca. Czy ma jakieś doświadczenie w produkcji statków, jakie ma zamiary wobec przejętych stoczni itp. A powinno to budzić zainteresowanie bo sprzedano dwa strategiczne miejsca. Strategiczne nie tylko dla polskiej gospodarki ale także w wymiarze europejskim, bo punkty o kluczowym znaczeniu, położone na strategicznych europejskich szlakach komunikacyjnych.

Poza tym co niesamowite – jeden inwestor kupił obydwie przedsiębiorstwa. United International Trust – kim jest ta tajemnicza spółka która przejęła polskie stocznie ? Jest to typowa wydmuszka przygotowana do tzw. biznesu zadaniowego zarejestrowana w raju podatkowym.

Gazeta Wyborcza sugeruje, że za tą spółką kryją się arabowie z Kuwejtu lub Kataru. Słabych musi jednak mieć dziennikarzy ten dziennik bo wystarczy wpisać w google parę haseł i widać jasno, że za tą spółką stoją nie inwestorzy arabscy ale izraelscy. Otóż spółka United International Trust została założona przez Sapiens International Corporation NV której właścicielem jest Emblaze Ltd. A jednym z członków zarządu tej spółki jest Nahum Admoni – były szef Mossadu. Sama firma Sapiens International Corporation NV notowana jest na NASDAQ i w celach statutowych wpisane ma zajmuje się wdrażaniem nowoczesnych technologii informatycznych dla biznesu. Z uwagi na publiczny charakter spółki giełdowej jaką jest Sapiens łatwo można sprawdzić kim są osoby sprawujące funkcje zarządcze w tej korporacji. I widzimy, że nie są to żadni Arabowie. Władze Sapiens International Corporation NV: Roni Al-Dor – prezes zarządu – służył w izraelskich siłach powietrznych, ukończył też prestiżową uczelnię informatyczną podlegającą sztabowi sił powietrznych Izraela, aktualnie także prezes TTI Telecom -

Martin Greenberg – wiceprezes zarządu – pracował w wojskowym centrum komputerowym „Mamram”, firmie o kluczowym znaczeniu dla informatycznych jednostek wojskowych i służb specjalnych Izraela. Rami Doron – był ekspertem od spraw elektroniki w armii Izraela, służył w izraelskich siłach powietrznych gdzie odpowiedzialny był za sprawy informatyczne, jest także absolwentem Wyższej Hadassah, studiował również zarządzanie na Uniwersytecie Bar-Ilan. Sagi Schliesser – osoba na kierowniczym stanowisku w Computer Training School w izraelskich siłach zbrojnych

Z kolei w firmie Emblaze Group najwyższe funkcje pełnią osoby które mają aktualnie powiązania z administracją i służbami wojskowymi Izraela.

Naftali Shani - aktualnie prezes firmy wcześniej pracował w kancelarii premiera Izraela. Zvi Shur – generał brygady, szef departamentu finansowego w Ministerstwie Obrony Izraela, jest aktywnym członkiem kierownictwa Unii Światowej Maccabi Ilan Flato – w latach dziewięćdziesiątych pełnił funkcję doradcy ekonomicznego premiera Izraela United International Trust zarejestrowana jest w rajach podatkowych, Antylach Holenderskich, powinna mieć więc ograniczoną reputację.

Jednak okazało się, że nieznani inwestorzy byli bardziej godni zaufania dla polskiego rządu niż konkurenci UIT i jednocześnie uznani na świecie potentaci w produkcji statków tacy choćby jak: norweski holding AKER, czy koreański Hyundai Heavy. Za cenę jednego statku, izraelska firma zarejestrowana w rajach podatkowych za grosze kupiła strategiczne miejsce do robienia biznesu w Europie a Polski rząd się cieszy.

Dużo większe pieniądze można by uzyskać podpisując umowy na długoterminowe dzierżawy tych strategicznych miejsc. Majątek Stoczni Gdynia sprzedano za 288 mln zł. a Stocznia Szczecińska Nowa poszła za 162 mln zł. Razem Skarb Państwa dostał łącznie 449 mln zł. O tym jak wspaniały zrobiono biznes możemy wydedukować sami. Powierzchnia podstawowego terenu produkcyjnego Stoczni Szczecińskiej wynosi ok. 700.000 m². Łączna powierzchnia użytkowa w budynkach wynosi ok. 278.000 m². Do tego dochodzi infrastruktura, park maszynowy, tradycja, ludzie, marka itp.

Wygląda więc na to, że za 1 m² wraz z zabudowaniami (nie licząc reszty infrastruktury) zapłacono 230 zł. Goła działka budowlana w Szczecinie Gumieńcach, to przeciętnie od 400 zł do 500 zł za 1 m². Podobnie ze stocznia Gdynia. Można by uznać, że sprzedający stocznie uzyskaliby za nie dużo więcej gdyby wystawili je do sprzedaży na allegro. Stocznie nie upadły z przyczyn ekonomicznych. Stało się to w wyniku szerszego planu kompleksowego przejmowania majątku produkcyjnego Polski. Sam mechanizm doprowadzania do upadku polskich firm jest bardzo prosty i został zaaranżowany już bardzo bo za rządów towarzyszy Kwaśniewskiego i Balcerowicza.

Przejęcie sektora bankowego przez obcy kapitał doprowadziło do tego, że te „polskie” banki najpierw dawały duże kredyty wyselekcjonowanym przedsiębiorstwom a później nie były zainteresowane udzielaniem im dodatkowych kredytów stawiając je w stan natychmiastowej spłaty kredytu. Zwłaszcza tych państwowych firm które stały się wręcz łupem dla inwestorów branżowych z poszczególnych krajów z których pochodziły banki. Przez lata dochodziło i dochodzi do tego, że upatrzona firma doprowadzana jest do upadku poprzez ograniczanie kroplówki w postaci finansowania (działa niby „wolny rynek”) a następnie firma taka jest przejmowana bo bank w pewnym momencie znajduje wybawiciela-łaskawcę który godzi się nabyć za symboliczną złotówkę upadający zakład, spłacić bankowi zaległe kredyty i dać pracę proletariatu, który się cisy i powinien być wdzięczny, że dostanie pracę za która starczy na michę zupy.

Naturalnie musimy też mieć na uwadze i ten fakt, że były to przedsiębiorstwa państwowe i zarządzanie nimi najczęściej powierzano osobom z partyjnego klucza i to często niestety dyletantom co pogłębiało proces zapaści tych firm. Doprowadzało to w efekcie do skrócenia procesu upadłościowego i przyspieszało proces przejmowania firmy przez właściwych inwestorów. Żadnej z polskich grup które były zainteresowane przejęciem stoczni nie pozwolono na przejęcie tych zakładów z braku politycznego przyzwolenia.

Politycznego przyzwolenia nie uzyskał także zainteresowany przejęciem Stoczni Gdynia – Ukraiński Donbas. Wydaje się, że decyzja o przejęciu tych przedsiębiorstw zapadła już kilka lat temu i nic i nikt nie był w stanie temu procesowi zapobiec. Tak, jak w przejętych w podobny sposób wielu innych polskich przedsiębiorstw.

Po osobach które firmują swoimi nazwiskami kapitał izraelskich firm wnioskować możemy, że obydwu przejętym polskim stoczniom przypisano bardzo strategiczne znaczenie, szkoda tylko, że nie pod Polską banderą. Strategiczne zarówno w wymiarze geopolitycznym, ekonomicznym jak i technologicznym. Business is business. Szkoda tylko, że przejęcie tak cennego i strategicznego majątku odbyło się za przysłowiowy „psi grosz”. Niestety musimy mieć świadomość, że to nie my ustalamy podział ról w światowym systemie ekonomicznym i póki co musimy pokornie pełnić rolę skubanych frajerów. Ważne, jednak że mamy taką świadomość, że jesteśmy skubanymi frajerami bo choć rola frajera jest smutną rolą to jednak posiadanie świadomości bycia skubanym daje poczucie niepewności temu który skubie. *Zdaje się jednak, że pan premier i pan minister Grad byli bardzo uradowani ogłaszając wszystkim informacje o sprzedaży stoczni. Smutne.*

<http://janbeszta-borowski.blog.onet.pl/>

Rosyjska mafia w Stoczni Gdańskiej?

Czy Siergiej Taruta (48 l.), właściciel ukraińskiego inwestora, który w ubiegłym roku kupił Stocznę Gdańską, a teraz przymierza się do przejęcia Stoczni Gdynia, przyznaje się do współpracy z rosyjską mafią? Biznesmen w wywiadzie dla brytyjskiego portalu ekonomicznego daje do zrozumienia, że miał kontakty z jednym z najniebezpieczniejszych mafiosów na świecie Siemionem Mogilewiczem!

Jak poinformował portal Emeconomy.com, w rozmowie z dziennikarzami Ukrainiec Siergiej Taruta zapytany o kontakty z bossem rosyjskiej mafii Sołncewska Brać powiedział, że "w biznesie jest się zmuszonym do pracy z różnymi ludźmi". Biznesmen, który jest jednym z dwóch głównych udziałowców Związku Przemysłowego Donbasu (poprzez ISD Polska - red.) właściciela Stoczni Gdańskiej, od lat łączony był właśnie z tą najpotężniejszą na świecie przestępczą organizacją. Pierwszy raz jednak Ukrainiec potwierdził w rozmowie z mediami swe kontakty z rosyjskimi grupami przestępczymi. - Jeśli koncern z takimi powiązaniem wchodzi na nasz rynek, a rząd i podległe mu służby nie posiadają informacji na jego temat, to jest to przerażające - mówi Marek Lewandowski z Solidarności Stoczni Gdynia, którą kupić chce ISD Polska. - Pojawiają się bardzo poważne zastrzeżenia co do tego, jak ze swych obowiązków wywiązują się w tej sytuacji polskie władze. Gdyby te informacje się potwierdziły, mielibyśmy poważne zastrzeżenia co do tego oferenta. - Nas nie interesują działania Donbasu poza granicami naszego kraju - skomentował doniesienia brytyjskiego portalu Maciej Wewiór z Ministerstwa Skarbu Państwa. - Dla nas najważniejsza jest sprzedaż Stoczni Gdynia, a ISD Polska jest jedynym oferentem gotowym w tej chwili kupić ten zakład. Wypowiedź Siergieja Taruty dementuje zaś ukraińska firma Donbasu w Polsce.

- Jest to zdanie wyjęte z kontekstu i absolutnie nie może dotyczyć Siemiona Mogilewicza - mówi Marcin Ciok z ISD Polska, właściciel Stoczni Gdańskiej.

se.pl 3.10.2013.

SPRAWĄ MIAŁA TAKŻE ZAJĄĆ SIĘ NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI.

Siemion Mogilewicz

(ur. 30 czerwca 1946 w Kijowie) – ukraiński przedsiębiorca i gangster, wor w zakonie. Urodził się w rodzinie żydowskiej. Ukrywał się pod licznym nazwiskami. Ma obywatelstwo rosyjskie, izraelskie, węgierskie i ukraińskie. Ukończył ekonomię na Uniwersytecie w Kijowie z tytułem licencjata. Został skazany na trzy lata więzienia w 1970 roku za nielegalny handel walutą. W 1980 zdefraudował powierzony mu przez Żydów emigrujących do Izraela majątek, gdyż nie odesłał im obiecanych pieniędzy za sprzedaż ich majątku. Dlatego że mogli oni wyjechać jedynie pod warunkiem pozostawienia całego majątku. Później zajmował się przemysłem, prostytutką i hazardem. Oskarżony jest o handel bronią, narkotykami, uranem i zlecenie kilku zabójstw. Związany jest z mafią solncewską. Jego majątek prywatny szacowany jest na 100 mln dolarów. Ma przydomek "Brainy Don". Jest poszukiwany przez Interpol, FBI i MI6. Przez FBI jest ścigany głównie za udział w machinacjach giełdowych akcjami YBM Magnex International Inc. za 150 mln dolarów oraz pranie brudnych pieniędzy w Bank of New York w kwocie 20 miliardów dolarów. Został aresztowany w styczniu 2008 roku w Moskwie, ale wkrótce potem wypuszczony. Sam Mogilewicz podczas telewizyjnego wywiadu, wykorzystanego w dokumencie "The Billion Dollar Don" dla BBC w Moskwie stwierdził, że jest tylko biznesmenem, a poszukiwany jest przez służby specjalne wielu krajów, ponieważ pali dużo papierosów, a teraz walczy się z palaczami. WIKIPEDIA

Magnaci Wschodu: walczący z kryzysem Siergiej Taruta (ISD)

14.11. 2008 wnp.pl

Jeszcze kilka miesięcy temu Siergiej Taruta, współwłaściciel Przemysłowego Związku Donbasu (ISD), przekonywał polskich i innych zagranicznych inwestorów do inwestycji w Ałczewsku położonym w Donieckim Zagłębiu Węglowym. To siedziba Ałczewskiego Kombnatu Metalurgicznego (AMK), jednego z najważniejszych przedsiębiorstw grupy. Taruta wspominał między innymi o możliwości utworzenia w tym regionie specjalnej strefy przemysłowej.

Szef koncernu deklarował gotowość pośrednictwa pomiędzy potencjalnymi inwestorami a miejscowymi władzami w sprawie uproszczonego postępowania przy uzyskaniu pozwolenia na budowę. Zagraniczni przedsiębiorcy mogliby zainwestować między innymi w cementownię, produkcję materiałów budowlanych czy uszczelniaczy. Jednak w obliczu światowego kryzysu, który wstrząsnął nie tylko rynkami finansowymi, ale dotknął niemal wszystkie sektory gospodarki, Przemysłowy Związek Donbasu sam zetknął się z poważnym problemem.

Branża z niedorozwiniętym rynkiem

Pięćdziesięcioletni szef rady nadzorczej ISD ma za sobą spore doświadczenie działania w warunkach niestabilnej sytuacji rynkowej. Odpowiadając na pytanie ukraińskich dziennikarzy, jakie były początki jego biznesu, przedsiębiorca skromnie odpowiada: - Zaczynałem od uprawy ogródka. Rodzice mieli działkę pracowniczą... Razem z braćmi pracowałem, pomagając rodzinie i zarabiając w ten sposób na naukę. Za swój kapitał początkowy uznaje zdobytą dzięki temu umiejętność dobrej organizacji pracy.

- Od rodziny nauczyłem się pracowitości, z tym startowałem. Zdobyłem cenne doświadczenie, pracując w zakładzie Azowstal. Zaczynałem od kierownika zmiany i doszedłem do zastępcy dyrektora. Później założyliśmy firmę, która zajmowała się dystrybucją wyrobów stalowych wiodących producentów zagranicznych - mówił ukraińskim mediom Siergiej Taruta. Dziś przedsiębiorca mógłby także dodać, że to dzięki swojej pracowitości przewodniczy radzie nadzorczej korporacji, która zajmuje kluczowe pozycje wśród producentów stali działających w centralnej i wschodniej Europie. ISD znalazł się na liście 30 największych światowych koncernów metalurgicznych. Jego moce produkcyjne wynoszą 10 milionów ton stali rocznie.

Gazmetall wchłania Donbas i polskie stocznie

Jak powiedział jeden z pracowników Agencji Rozwoju Przemysłu, Donbas miał kupić także bez zachowania jakiegokolwiek procedury majątek Stoczni Gdynia, w postaci akcji Stoczni Gdańsk. Transakcja podobno wynosiła 13,5 mln zł, tymczasem do Gdyni trafiło jedynie 8 mln zł. Resztę potrącono na poczet długu wobec Huty Częstochowa. Obecnie Donbas ma już około 18 proc. akcji Stoczni Gdańsk.

W grudniu 2006 5% akcji Stoczni Gdańsk objęła spółka ISD Polska (której właścicielem jest ukraiński ISD – Związek Przemysłowy Donbasu), zaś w listopadzie 2007 objęła ona akcje nowej emisji o wartości 300 mln złotych, stając się w ten sposób właścicielem 83% (z kwoty 405 mln zł) akcji.

Marzec 2008: spółka ISD zażądała od państwa polskiego 400 milionów złotych gotówkowej pomocy, w związku ze stanowiskiem Komisji Europejskiej. Komisja oczekiwała przyjęcia planu restrukturyzacji zakładu, który będzie rokował efektywność finansową przedsiębiorstwa. W przeciwnym razie komisja będzie wnioskowała o zwrot pomocy publicznej udzielonej stoczni przez państwo, co doprowadziłoby przedsiębiorstwo do bankructwa. Według Komisji pomoc publiczna (to jest: gwarancje bankowe, pożyczki, umorzenia długów itd.) udzielona stoczni wyniosła 760 milionów złotych. Warunkiem wstępnym komisji jest zamknięcie przez stocznię m.in. dwóch (z trzech działających) pochylni.

Przy czym nabycie tych akcji odbyło się z całkowitym pominięciem przepisów ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji - wyjaśnia urzędnik, na którego powołuje się Sieńko w swoim tekście. Według autora oznacza to, że "po fuzji, a raczej wchłonięciu Donbasu przez Gazmetall, w ręce rosyjskie trafią strategiczne polskie spółki: Huta Częstochowa plus spółki zależne, Centrostal (już przejęty przez Donbas) oraz stocznie Gdańsk i Gdynia, czyli duża część polskiego rynku produkcyjnego wyrobów hutniczych i rynek przemysłu okrętowego (2 z 3 stoczni), który na świecie przeżywa rozkwit". Według dziennikarza całość operacji nie będzie trudna, bo większość kierownictwa Donbasu uzyskała majątki dzięki udziałowi w przedsięwzięciach związanych z handlem rosyjskim gazem na Ukrainie. Tak przynajmniej twierdzi analityk ABW, na którego się powołuje.

Stworzenie takiej zależności przyczyni się do bezproblemowego przejęcia Donbasu przez Gazmetall - powiedział analityk. Konstanty Litwinow, prezes ISD, zapewnia, że po połączeniu Donbasu z Gazmetallem, zakłady: Stocznia Gdańsk i Huta Częstochowa, nie staną się własnością rosyjskiego koncernu.

Rozmawiamy o współpracy. Obecne władze ZPD zachowają pakiet kontrolny oraz zarządzanie operacyjne korporacją, a firma pozostanie w rękach ukraińskich - cytuje Sieńko prezesa ISD.

Interesy rosyjskiej mafii Według dziennikarza mimo tych zapewnień ukraińskie **media** od lutego informowały już o rozmowach toczących się między Donbasem a Gazmetallem. Miały one dotyczyć oczywiście przejęcia ukraińskiego koncernu przez rosyjski holding metalurgiczny. Autor w tym miejscu wyjaśnia, jakie są powiązania Gazmetallu, który miałby się stać w przyszłości właścicielem Stoczni Gdańsk i Huty Częstochowa. "50 proc. udziałów w Gazmetallu ma Aliszer Usmanow - rosyjski oligarcha (majątek szacowany na 3 mld dolarów), wcześniej skazany na karę więzienia za **gwałt** i wymuszenia (odsiedział 6 lat). Dziś uznawany za pomost między Sołncewem a Kremlem, kieruje jednym z funduszy inwestycyjnych należących do Gazpromu i jest prezesem Gazprominvestu (spółki córki Gazpromu)" - pisze Sieńko. Jak twierdzi cytowany w artykule oficer kontrwywiadu ABW - Sołncewo - to podmoskiewskie przedmieście, gdzie powstała jedna z najsilniejszych zorganizowanych grup przestępczych współczesnej Rosji tzw. Sołncewska Brać. Według agenta jej powstanie zostało zainicjowane przez rosyjskie służby specjalne.

Kolebka w rękach Ukraińców

Pierwsze dwie próby sprywatyzowania kolebki Solidarności zakończyła się fiaskiem. Dopiero za trzecim podejściem, pod koniec 2007 r., udało się znaleźć inwestora. Była nim ISD Polska, spółka-córka Przemysłowego Związku Donbasu, która objęła emisję akcji wartą 400 mln zł

Współzałożyciele ukraińskiego koncernu - Siergiej Taruta, Witalij Hajduk i Oleg Mkrztan – przejęli 75% akcji Stoczni (potem wytransferowali je do spółek zarejestrowanych na Cyprze), natomiast reszta pozostała w rękach ARP.Plany kreślone przez Ukraińców były obiecujące. Działalność stoczni miała zostać zdywersyfikowana, co miało uodpornić zakład na wahania koniunktury. Poza budową statków (głównie częściowo wyposażonych jednostek specjalistycznych), gdańskie przedsiębiorstwo miało zająć się także produkcją wież wiatrowych oraz konstrukcji stalowych (konstrukcji off-shore, części mostów itp.).

Zielone światło od KE

Poza znalezieniem inwestora, dla dalszego funkcjonowania stoczni równie ważne było przekonanie Komisji Europejskiej o zgodności udzielonej zakładowi pomocy publicznej z unijnym prawem.

Spór dotyczył 555 mln zł, które zdaniem KE Polska przyznała stoczni już po wejściu do UE (wcześniejszych dopłat nie brano pod uwagę). Na obliczoną przez unijne władze kwotę złożyły się nie tylko „żywa gotówka”, ale i wszelkie gwarancje, umorzenia i inne wsparcie ze strony instytucji publicznych. Po długich przepychankach na linii Warszawa-Bruksela, ostatecznie Komisja Europejska zaakceptowała plan ratunkowy dla Stoczni Gdańskiej. W uzasadnieniu decyzji istotną rolę odgrywał fakt znalezienia prywatnego inwestora – zadanie to nie powiodło się w przypadku stoczni w Szczecinie i Gdyni, przez co musiały one zwrócić pomoc publiczną, a to w efekcie doprowadziło do ich upadku. W przypadku Stoczni Gdańskiej nie obyło się jednak bez stanowczych warunków – jako, że pomoc dla stoczni miała wpływ na kształt europejskiego rynku stoczniowego, KE nakazała „znaczne ograniczenie zdolności produkcyjnych stoczni” w postaci zamknięcia dwóch pochylni.

Postulat ten wzbudził spore kontrowersje, ponieważ stocznie niemieckie mogły uzyskać rządowe wsparcie bez ponoszenia takich wyrzeczeń. Fakt ten wynikał ze szczególnego zapisu w dyrektywie o pomocy publicznej, który udało się przeforsować Niemcom. Pensji i planów brak .Ukraiński sen w gdańsku nie trwał długo. Nadejście kryzysu i załamanie popytu na produkty metalurgiczne wpędziło w poważne kłopoty finansowe sam koncern ISD, którego długi szacowano na 3 mld dolarów.

Sklonność strony ukraińskiej do inwestowania w Gdańsku dało się zmierzyć kolejnymi oczekiwaniami wobec ARP. W 2009 r. agencja przekazała stoczni kolejne 150 mln zł. Dodatkowo ISD nie wywiązywało się z obietnicy wykupu pozostałych 25% udziałów w Stoczni.

STOCZNIA TONIE W DŁUGACH 1.10.2013.

Siergiej Taruta, ukraiński właściciel Stoczni Gdańsk, powiedział we wtorek, że potrzeba 180 mln zł, aby stocznia odzyskała rentowność. Oceniał, że zakład ma przed sobą dni, a nie miesiące. Pytany, jaka część z tych 180 mln zł może pochodzić od niego, stwierdził, że około 80 mln zł. Tymczasem minister skarbu odmawia wyłożenia publicznych pieniędzy.

Właściciel Stoczni Gdańsk powiedział we wtorek w Warszawie na konferencji prasowej, że chce za pośrednictwem mediów zaapelować do szefa polskiego rządu i ministra skarbu, by usiedli z nim do rozmów na temat przyszłości stoczni. Rozmowy miałyby dotyczyć formy zaangażowania Agencji Rozwoju Przemysłu w ratowanie stoczni.

- Nie mamy obecnie partnera do dialogu - mówił Siergiej Taruta. - Naszym zdaniem Agencja Rozwoju Przemysłu, która ma 25 proc. udziałów w stoczni, nie jest zainteresowana rozwojem tego zakładu. Bez zaangażowania ARP nie uda się wyprowadzić stoczni na prostą. Taruta podkreślił, że swoje zobowiązania wypełnił w 100 proc. Uważa, że zrobił dla stoczni więcej, niż deklarował, a jej rozwój jest dla niego bardzo ważny. - Zainwestowałem w polską gospodarkę około 4 mld zł, z czego około pół miliarda trafiło właśnie do stoczni - powiedział Taruta. - Do tej pory żadne przygotowane przez władze stoczni plany restrukturyzacyjne nie bazowały na pomocy publicznej, ale obecnie sytuacja stała się na tyle krytyczna, że pomoc ARP jest niezbędna. Stocznia jest obecnie odcięta od możliwości uzyskania finansowania. Właściciel Stoczni Gdańsk oczekuje od ARP znalezienia nabywców na część aktywów zakładu, w tym niepotrzebnych stoczni gruntów. Zarzucił władzom ARP, że bardziej niż na rozwoju stoczni agencji zależy na wspieraniu jej konkurencji. Wskazywał, że ARP jest udziałowcem stoczni Crist, która realizuje te same plany co Stocznia Gdańsk.

- Pod bokiem prywatnego inwestora za publiczne pieniądze jest hodowana jego konkurencja - mówił Taruta. - Crist, wspierany przez ARP, nabył majątek likwidowanej Stoczni Gdynia, który chciała kupić także Stocznia Gdańsk.

Minister skarbu mówi: Nie

75 proc. akcji Stoczni Gdańsk należy do kontrolowanej przez Siergieja Tarutę spółki Gdańsk Shipyard Group, a 25 proc. do ARP. Udziałowcy od kilku miesięcy nie mogą dojść do porozumienia w sprawie sposobu poprawy sytuacji zakładu. We wtorek sprawa stoczni była omawiana na posiedzeniu rządu. Minister skarbu państwa Włodzimierz Karpiński poinformował, że ARP nie ma możliwości dalszego angażowania się w pomoc dla Stoczni Gdańsk. Według ARP stocznia jest całkowicie niewydolna. Minister dodał, że ARP spełniła 100 proc. swoich zobowiązań, a ukraiński właściciel stoczni tylko około 30 proc. Od 2004 r. pomoc publiczna dla stoczni wyniosła 555 mln zł. I dlatego nie można dalej angażować podatnika w to przedsięwzięcie - stwierdził minister. Własny komunikat wydała również Agencja Rozwoju Przemysłu. Podkreśliła w nim, że działanie wbrew Stoczni Gdańsk byłoby działaniem wbrew własnym interesom

"Agencja zainwestowała w Stocznnię Gdańsk kapitał i udzieliła jej pożyczek, dzięki temu stocznia mogła zrealizować szereg przedsięwzięć.

Co więcej, upadłość Stoczni Gdańsk SA wiązałaby się z utratą przez ARP kilkudziesięciu milionów złotych. Świadome działanie zarządu ARP w celu doprowadzenia do upadłości Stoczni Gdańsk byłoby tożsame z działaniem na szkodę spółki, co podlega odpowiedzialności przewidzianej przepisami kodeksu spółek handlowych" - napisano w komunikacie.

Agencja przypomniała również, że rozmowy z głównym akcjonariuszem w sprawie działań ratunkowych zaczęły się z inicjatywy ARP jesienią 2012 r. "ARP zawsze była i jest gotowa spotykać się i rozmawiać o konkretnych rozwiązaniach" - zaznaczono.

ZAMIAST PRACY W STOCZNI EUROPEJSKIE CENTRUM SOLIDARNOŚCI

Źródło: <http://www.mmtrojmiasto.pl>

cytat: (...) do zagadnienia cudów obecnych w mistyfikacji, dzięki którym żyd Basil Kerski, który zgłosił swoją kandydaturę miesiąc po wymaganym terminie ma z nominacji wspomnianego Adamowicza być dopuszczony teraz do pieniędzy, od których przepędzono innego mistyfikatora, zakonnika Macieja Ziębę. Rzecz o kryminalnej nominacji na dyrektora Europejskiego Centrum Solidarności, która oburzyła nawet Lecha Wałęsę do tego stopnia, że postanowił zerwać współpracę z mającym powstać za duże pieniądze unijne na terenie byłej Stoczni Gdańskiej Europejskim Centrum Solidarności, którym chciał przecież kierować żydokomunista Bohdan Lis, który legitymacji Podstawowej Organizacji Partyjnej PZPR w Stoczni Gdańskiej nie oddał tak jak Anna Walentynowicz chyba nawet po rozwiązaniu tej zbrodniczej, walczącej z Wiarą i z Kościołem Rzymskokatolickim, żydokomunistycznej partii (...). http://sowaleaks.blox.pl/tagi_b/186235/Basil-Kerski.html

INSTYTUT LITERACKI JUŻ OPANOWANY..... 23.10.2013

Basil Kerski, szef Europejskiego Centrum Solidarności w Gdańsku, został nominowany do Nagrody im. Jerzego Giedroycia. Nagrodę tę ustanowił dziennik "Rzeczpospolita" we współpracy z Instytutem Literackim w Paryżu w 2001 roku, w pierwszą rocznicę śmierci Jerzego Giedroycia. Wyróżnienie, przyznawane pod patronatem prezydenta RP, otrzymują osoby lub instytucje, które w swojej działalności publicznej kierują się zasadami wytyczonymi przez Giedroycia:

- bezinteresowną troską o sprawy publiczne,
- prowadzeniem polityki rozumianej jako służba krajowi,
- umacnianiem pozycji Polski we Wspólnocie Europejskiej,
- podtrzymywaniem dobrych stosunków z narodami Europy Wschodniej, a także
- pracą nad rozwojem polskiej niepodległościowej myśli politycznej.

Aleksander Kwaśniewski, Barbara Engelking i Jacek Leociak (Centrum Badań nad Zagładą Żydów), **Jan Malicki** (dyrektor Studium Europy Wschodniej Uniwersytetu Warszawskiego).
Zobacz wszystkich nominowanych do Nagrody im. Jerzego Giedroycia.
www.dziennikbaltycki.pl

Maciej Lisowski: Jak doprowadzono do upadku Stoczni Szczecińskiej

21 maja 2013. www.nacjonalista.pl

Przez wiele miesięcy ciężkiej pracy udało nam się zgromadzić gruntowną wiedzę, popartą dokumentami, na temat rzeczywistych wydarzeń. Mam nadzieję, iż zarówno Fundacja jak i Kancelaria LEX NOSTRA nie stanie się przez to obiektem ataków osób zamieszanych w doprowadzenie do upadku Stoczni Szczecińskiej.

Poniżej prawdziwa historia faktycznej likwidacji Stoczni Szczecińskiej.

Zapraszam także do obejrzenia mojej rozmowy na temat Stoczni Szczecińskiej z p. Lechem Wydrzyńskim – Prezesem Szczecińskiego Stowarzyszenia Obrony Stoczni i Przemysłu Okrętowego, zrzeszającego kilka tysięcy byłych pracowników Stoczni.

Poniżej podaję wyłącznie FAKTY – bez ich oceny, ponieważ nie znalazłbym odpowiednich słów, by opisać jak władza miała „poniżej krzyża” dalszy los kilkudziesięciu tysięcy Stoczniowców i pracowników przedsiębiorstw kooperujących ze Stoczną, którzy utracili pracę.

Bieg wydarzeń:

W dniu 11 stycznia 1993 r. podpisano list intencyjny w sprawie prywatyzacji Stoczni, którego sygnatariuszami byli Minister Przekształceń Własnościowych, Zarząd Stoczni, związki zawodowe działające w Stoczni Szczecińskiej S.A. W liście tym ustalono, że proces prywatyzacji będzie przebiegał w dwóch etapach. Docelowo akcje miał otrzymać między innymi Zarząd Spółki, w którego skład wchodził p. Ryszard Kwidziński. Rada Ministrów w dniu 10 sierpnia 1993 r. podjęła uchwałę nr 66/93 w sprawie trybu zbycia akcji Stoczni Szczecińskiej, która potwierdziła harmonogram podziału akcji uzgodniony w liście intencyjnym.

Zarząd Stoczni w 1991 r. opracował i uzgodnił ze Skarbem Państwa program restrukturyzacji Stoczni Szczecińskiej. Program ten zakładał m.in. dywersyfikację działalności, restrukturyzację organizacyjną, finansową, produktową, techniczną, technologiczną, majątkową i prywatyzację. Sprywatyzowana Stocznia Szczecińska Porta Holding S.A. spłaciła Państwu 85 mln USD z tytułu zaciągniętych długów przez przedsiębiorstwo państwowe. Działalność Stoczni w latach 1992 do 2001 włącznie przynosiła coroczny zysk, który niemal w całości przeznaczano na rozwój. Podniesiono o prawie 400 mln PLN kapitały własne Stoczni, z ujemnych w 1992 r., do znacząco dodatnich. W 1995 r. portfel zamówień przekroczył 1 750 000 000 USD, przez co Stocznia została sklasyfikowana na 5 miejscu na świecie pod względem zamówionego tonażu i na 9 miejscu pod względem rocznej produkcji. W latach 1991-2001, bez żadnej pomocy Państwa, wyeksportowano aż 160 statków za 4 mld 16 mln USD, co w cenach przyjętych na rok 2008 odpowiada kwocie około 8.5 mld USD.

Zarząd zbudował zdywersyfikowaną Grupę Kapitałową, tworząc m.in. ponad siedem tysięcy nowych miejsc pracy. Gruntownie zmodernizowano Stocznnię, przeznaczając na ten cel 216 mln USD, uzyskano awans do ścisłej czołówki stoczni świata na całe dziesięciolecie, budując solidne podstawy do dalszego rozwoju.

Obrazem tych sukcesów może być np. fakt sprzedaży statków w cyklu co 14 dni roboczych (sic!). Wnioskodawcy oraz pozostałym członkom Zarządu Stoczni udało się stworzyć strukturę zdywersyfikowanego holdingu, obejmującego Stocznnię, ważnych kooperantów, przedsiębiorstwa amatorskie.

Było to zgodne z wizją Skarbu Państwa przyjętą w dokumencie z 10 października 1995 r. w sprawie polityki państwa dla wzrostu konkurencyjności polskiego przemysłu okrętowego.

W jego treści wskazano, iż „Stocznie winny zmierzać do działania w ramach grup kapitałowych przedsiębiorstw o zdywersyfikowanym profilu działalności. Taki model funkcjonowania Stoczni dominuje w świecie i pozwala uniknąć zagrożeń wynikających z koniunkturalnego cyklu istniejącego w światowym przemyśle okrętowym i żegludze. Pożądane jest szczególnie kapitałowe łączenie Stoczni budujących statki z tymi rodzajami działalności, które istotnie różnią się od Stoczni długością cyklu koniunkturalnego, odmiennymi okresami obrotu gotówką. Powstające grupy kapitałowe winny być zarządzane przez grupy menadżerskie trwale zainteresowane wynikami działalności Stoczni przez posiadanie określonych pakietów akcji Stoczni”. (vide str. 30 dokumentu).

W okresie od 1991 r. -2001 r. nie występowało zadłużenie Porty Holding wobec budżetu, czy też Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Zobowiązania finansowe występowały w typowej dla branży wysokości, lub nawet poniżej przyjętych za normalne w branży Stoczniowej na świecie.

Niezastawiony majątek trwały miał wartość około 500 mln USD zaś aktywa finansowe około 100 mln USD. Z kolei zobowiązania Państwa wobec Stoczni z tytułu wygranego przed Sądem Okręgowym w Warszawie procesu o wyrównanie strat powstałych przez niewypłacenie przez Państwo dopłat wyrównawczych do produkcji eksportowej, szacowane były na ok. 300 mln zł, a należności holdingu z tytułu zwrotu podatku VAT regularnie przekraczały kwotę 100 mln zł.

W tej sytuacji pomoc Państwa dla Stoczni, określona m.in. w Stanowisku Rządu RP z 1995 r. wydawała się oczywista, tym bardziej, że od drugiej połowy 2002 r. spodziewano się wzrostów na rynku okrętowym (założenia planu na lata 2001 – 2010 opracowanego przez Zarząd przy współpracy z ATKearney potwierdziły się już na przełomie półrocza 2002 r.).

Tymczasem pomimo znaczenia strategicznego całego „Holdingu Stoczniowego” Skarb Państwa nie tylko nie udzielił wsparcia, ale przez działania w sferze imperium doprowadził do jego upadku, co należy uznać za precedens w skali państw cywilizowanych, zwłaszcza w sytuacji gdy chodzi o strukturę, w której Skarb Państwa partycypował w roli akcjonariusza.

W tej sytuacji nastąpiły bezprawne (co potwierdziły wszystkie orzeczenia sądów) działania funkcjonariuszy publicznych, w tym członków Rządu, mające wpływ na utratę wartości akcji Wnioskodawcy

Działania i zaniechania funkcjonariuszy publicznych, w tym członków Rządu RP, doprowadziły do osłabienia pozycji Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A. na rynku, a następnie ogłoszenia jej upadłości.

Jak wskazano w treści opinii z dnia 19 stycznia 2011r. – Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego –Dramatyczna -, „Europejski Przemysł Stoczniowy w walce z obecnym kryzysem” (2011/C, 18/07) dramatyczna sytuacja w Polsce, przejawiająca się zanikiem produkcji w dwóch dużych Stoczniach w Gdyni i Szczecinie, jest między innymi efektem okoliczności, których nie przewidziano kilka lat wcześniej, takich jak zahamowanie procesów naprawy i restrukturyzacji sektora, głównie poprzez polityczne decyzje na przełomie 2002 i 2003 r.

Oto ciąg zdarzeń, które spowodowały upadek Stoczni Szczecińskiej:

Rząd Leszka Millera nie podjął negocjacji o ustanowienie okresu przejściowego w traktacie akcesyjnym z Unią Europejską, dotyczącego dostosowania polskiego przemysłu Stoczniowego do wymagań prawa europejskiego, w tym w zakresie dostosowania gwarancji zwrotu zaliczek armatorskich udzielanych przez KUKĘ do prawa wspólnotowego.

Od października 2001 r. do maja 2002 r. Stocznia wielokrotnie składała wnioski o udzielenie gwarancji lub poręczenia przez Skarb Państwa, indywidualnie bądź w ramach konsorcjum bankowego – lecz bezskutecznie.

Skarbu Państwa nie udzielił dla Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A. skutecznych gwarancji w sytuacji zagrożenia 55 tysięcy miejsc pracy. Środki finansowe z kredytu miały na celu spłatę zobowiązań. W kwietniu 2002r. członkowie konsorcjum bankowego, działającego tym razem pod kierunkiem wiceprezesa BPH PBK Pana M. Grendowicza, podpisali umowę konsorcjalną. Polegała ona na tym, że osiem banków: PKO BP, PeKaO SA, BPH, BIG Bank Gdański, WDLB (Niemcy), BRE Bank (Niemcy), Bank Handlowy w Warszawie (Citibank) i ING (Holandia) – zobowiązało się do udzielenia kredytu pomostowego w wysokości (znikomej w stosunku do obrotów Stoczni) 40 mln USD, ale aż przy zastosowaniu zabezpieczenia w postaci gwarancji Skarbu Państwa (pomimo wskazanego powyżej zakończenia złożonych cyklów inwestycyjno- innowacyjnych przez Stocznnię i posiadanego rzeczowego wolumenu produkcji w toku, jak i poziomu przedpłat armatorskich na miesiąc listopad 2001 r. w wys. 150 mln USD (ulokowanych w bankach zagranicznych).

Rząd nie wywiązał się nawet z tych minimalnych ustaleń, poczynionych pomiędzy bankami, a uprzednio aprobowanych przez przedstawicieli Skarbu Państwa na protokołowanych spotkaniach odbywanych w Warszawie w siedzibie poszczególnych, prowadzących banków (BRE, BPH i PKO BP).

Działo się to w miesiącach listopad- grudzień 2001 i styczeń-kwiecień 2002 r.

Dla uratowania zdywersyfikowanego Holdingu, zajmującego pierwsze miejsce w Europie pod względem tonażu budowanych statków, Rząd RP nie zdobył się nawet na udzielenie tylko (jak na skalę przedsiębiorstwa) 40 mln USD gwarancji rządowych, postulowanych przez Zarząd Holdingu już od początku IV kwartału 2001 r. Dla zobrazowania sytuacji – była to kwota niewiele wyższa od kwoty miesięcznego wynagrodzenia Stoczniovców...

Gwarancje te z racji samej istoty tego instrumentu finansowego, nie wymagały bezpośredniego wydatkowania środków budżetu państwa w roku 2001. Przeciwnie, projekcja tego typu gwarancji była przewidziana w latach budżetowych 2001 i 2002.

W dniu 7 maja 2002r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A. podejmuje logiczną w sytuacji Holdingu uchwałę o tzw. splitcie akcji (tzw. share splitting) i o podwyższeniu kapitału zakładowego o około 400 mln zł.

Uchwała ta była konsekwencją złożenia wniosku przez dotychczasowy Zarząd Holdingu o otwarcie układu z wierzycielami oraz poczynionych w międzyczasie uzgodnień o konwersji zobowiązań Stoczni – na akcje z opcją ich wykupu. Takie deklaracje złożone zostały przez znaczną część kooperantów zagranicznych oraz niektóre banki.

Zarząd bezpośrednio przed rozpoczęciem Zgromadzenia zostaje ostrzeżony.

Zdaniem informatora, konsekwencję podjęcia uchwał innych niż proponowane przez Skarb Państwa (siedmiokrotne obniżenie kapitału, wprowadzenie wskazanych przez Skarb Państwa – przedstawicieli banków do Rady Nadzorczej) będą informacje ogłoszone w głównym wydaniu Wiadomości TVP. Rzeczywiście, pierwszą informacją medialną było ogłoszenie przez Prokuraturę Apelacyjną w Poznaniu wszczęcia śledztwa w sprawie rzekomych nadużyć w Stoczni (domniemanych nadużyć członków Zarządu). W dniu 15 maja 2002 r. w Kancelarii Rady Ministrów Premier Leszek Miller na spotkaniu z przedstawicielami Zarządu Stoczni Szczecińskiej Porta Holding SA oraz jej związków zawodowych bezprawnie warunkuje pomoc dla Stoczni oddaniem przez Zarząd swoich akcji Skarbowi Państwa, oraz odwołaniem Zarządu.

W dniu 16 lipca 2002r. Rada Ministrów kierowana przez Leszka Millera przyjmuje dokument Departamentu Polityki Przemysłowej Ministerstwa Gospodarki, pt. „Sytuacja w polskim przemyśle Stoczniowym, proponowane kierunki działań i mechanizmy wspierania tego sektora” , gdzie wskazano między innymi, że „Przejmowanie kontraktów od Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A. wiąże się z pewnym niebezpieczeństwem finansowym.

Z uwagi na fakt, że na budowę niektórych statków pobrano gwarantowane przez KUKĘ S.A. zaliczki armatorskie, które wykorzystano do budowy zupełnie innych statków, kwota uzyskana za statek będzie pomniejszona o taką zaliczkę.

Proste przejście kontraktów z Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A. jest równoznaczne z przejściem ceny i wypłaconej przez armatora zaliczki (wykorzystanej przez Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A. na inny statek lub w innym celu).

Wiadomo także, iż zawarte przez Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A. kontrakty nie będą zrealizowane w wymaganym terminie, co grozi nałożeniu kar umownych. Wyjściem z tej sytuacji jest Upadłość SSPH S.A. a tym samym zerwanie zawartych kontraktów i próba ich ponownego zawarcia przez SSN. Upadłość SSPH S.A przyczyni się do rozwiązania kwestii majątkowych w Stoczni dotyczących przede wszystkim infrastruktury produkcyjnej – mediów, pochylni, suwnic, środków produkcji. Niejasność co do potencjalnych możliwości produkcyjnych nowo utworzonego podmiotu – SSN sp. z o.o. mogłaby podważyć wiarygodność Stoczni wobec armatorów”.

Cytowany dokument jest dowodem, świadczącym o planowaniu przez Ministerstwo Gospodarki upadłości prywatnej spółki Stocznia Szczecińska Porta Holding S.A. w celu stworzenia warunków do funkcjonowania nowej Spółki z udziałem Skarbu Państwa- Stocznia Szczecińska Nowa Spółka z o.o. i wyjaśnia, dlaczego Rząd nie wywiązał się z ustaleń zawartych z konsorcjum banków.

W dniu 11 czerwca 2002 – Sąd Rejonowy w Szczecinie stwierdził, iż spełnione zostały wymogi Rozporządzenia – Prawo upadłościowe z 1934 pozwalające na ogłoszenie upadłości Spółki z możliwością zawarcia układu. Wynikało to w szczególności z istnienia wiarygodnego „programu naprawczego” dającego w ocenie Sądu duże prawdopodobieństwo wywiązania się spółki z układu – Sąd otworzył postępowanie układowe z wierzycielami dla Porty Holding S.A. oraz spółki córki Stoczni Szczecińskiej S.A.

Podstawą decyzji Sądu była wykonana na zlecenie Sądu pozytywna dla Holdingu ekspertyza biegłych sądowych.

Minister Jacek Piechota chcąc przeszkodzić realizacji układu z wierzycielami, nie posiadając delegacji Zarządu, wszedł bezprawnie w rolę reprezentanta kapitałowej spółki prawa handlowego i przedłożył bankom irracjonalną, nie do przyjęcia propozycję 80% redukcji zobowiązań Stocznia Szczecińska Porta Holding S.A.

Oczywiście banki kategorycznie odrzuciły te „uaktualnione warunki układowe” i szansa zawarcia układu z wierzycielami została definitywnie zniweczona.

Notabene Zarząd (dotychczasowy) proponował w założeniach układu redukcję zobowiązań tylko o 40%. W dniu 7 lipca 2002r. funkcjonariusze Centralnego Biura Śledczego zatrzymali członków Zarządu Stoczni, którzy znajdowali się w trakcie podróży służbowej do Warszawy w celu spotkania z władzami tych banków, które oferowały pomoc finansową dla Stoczni.

W dniu 10 lipca 2002r. wobec zatrzymanych Członków Zarządu Stoczni Szczecińskiej wydano postanowienie o tymczasowym aresztowaniu.

Rozpoczęła się negatywna kampania medialna będąca następstwem wypowiedzi przedstawicieli Rządu RP, a także prowadzonym w latach 2002-2009 postępowaniem karnym przeciwko członkom zarządu Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A.

Skutkowało to obniżeniem wiarygodności i zdolności kredytowej Spółki. Należy w tym miejscu przypomnieć, iż Sąd Okręgowy w Szczecinie wyrokiem z dnia 2 kwietnia 2008r. sygn. III KK 288/03 uniewinnił wszystkich Członków Zarządu od wszystkich zarzutów wskazanych w akcie oskarżenia, a dotyczących przestępnych działań na szkodę Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A.

Wyrokiem Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z 6 maja 2009r. II AKa 142/08 utrzymano w mocy wyrok pierwszej instancji, zaś Sąd Najwyższy postanowieniem z dnia 5 października 2010r. sygn. akt V KK 22/10 oddalił skargę kasacyjną prokuratora jako oczywiście bezzasadną.

Wkrótce po aresztowaniu niemal całego Zarządu Stoczni, w dniu 29 lipca 2002 – Sąd (w składzie: Tomasz Żelazowski, Piotr Sałamaj, Piotr Zimmerman) ogłosił upadłość likwidacyjną Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A.

Chyba najwłaściwszym komentarzem do powyższego jest wypowiedź b. Ministra Wiesława Kaczmarka udzielona w programie „Misja Specjalna”, wyemitowanym w TVP 1, który oświadczył, że był – na polecenie ówczesnego rządu – organizatorem linczu medialnego Zarządu Stoczni Szczecińska Porta Holding S.A. w okresie poprzedzającym ogłoszenie upadłości.

To co się wydarzyło jest precedensem na skalę cywilizowanej Europy – rząd Państwa będącego członkiem Rady Europy posadził do aresztu właścicieli prywatnego przedsiębiorstwa, po czym bezprawnie zagarnął majątek tego przedsiębiorstwa.

Słyszeliście Państwo o opisanych powyżej zdarzeniach, aby kiedykolwiek wydarzyły się w Unii Europejskiej lub innym cywilizowanym Państwie Prawa ?

Nie ? – to właśnie przeczytaliście !

Maciej Lisowski Dyrektor Fundacji LEX NOSTRA