REMONTOWA SHIPBUILDING

70

1945-2015

REMONTOWA SHIPBUILDING

MEMBER OF REMONTOWA HOLDING S.A.

www.remontowa-rsb.pl

Stocznia, która wyszła z cienia...

Remontowa Shipbuilding (w 1945 r. Stocznia nr 3, w 1950 r. Stocznia Północna, od 1975 r. nosząca imię Bohaterów Westerplatte) w ciągu swojej 70 - letniej historii długo pozostawała w cieniu. Powodów było kilka.

Po pierwsze - jej główna specjalność, czyli produkcja okrętów dla Marynarki Wojennej była jednocześnie jedną z najlepiej strzeżonych tajemnic. Nawet w filmie oświatowym pt. „Nasza Stocznia" - nakręconym w 1980 roku i utrzymanym w estetyce typowej dla propagandy schyłkowych lat PRL, padło wiele słów o budowanych przez nią rybackich olbrzymach i ani jedno słowo o okrętach.

Po drugie - była w cieniu stoczni produkcyjnych w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie budujących wielkie statki towarowe. Niewiele brakowało, a pogrążona w głębokim kryzysie lat 90. mogła już z niego nie wyjść.

Jednak moment wychodzenia z cienia w końcu nadszedł. W roku 2003 Stocznia Północna zyskała krajowego strategicznego inwestora branżowego, który zasilił ją polskim prywatnym kapitałem stając się głównym udziałowcem. Szybko okazało się jak dobra i trafna to była inwestycja. Stocznia Północna zdobywała nowe rynki stając się europejskim, a nawet światowym liderem w wielu jego segmentach. W roku 2009, gdy duże stocznie produkcyjne w Gdyni i Szczecinie zasilane pomocą publiczną znalazły się w stanie likwidacji, Stocznia Północna przekazywała klientowi w Norwegii pierwszy zbudowany w Polsce prom zasilany LNG. Dziś stocznia ta jest numerem 1. w produkcji statków spełniających najwyższe ekologiczne standardy w Europie.

Buduje także pierwszy po 30 latach nowy okręt dla polskiej Marynarki Wojennej - niszczyciel min Kormoran. Stocznia Północna - dziś Remontowa Shipbuilding, jako jedna z kluczowych spółek największej polskiej stoczniowej grupy kapitałowej - Remontowa Holding - nie jest już w cieniu. Historia zatoczyła koło i... zaczyna się na nowo.

Grzegorz Landowski

The shipyard that stepped out of the shade...

Remontowa Shipbuilding (in 1954 the Shipyard no. 3, in 1950 renamed Northern Shipyard, in 1975 given the name after the heroes of Westerplatte „Bohaterow Westerplatte") in the course of its history was hidden in the background for some reasons.

Firstly, the main core of its activity - construction of naval ships - was classified and kept well away from the public. Even in the movie „Our Shipyard" made in 1980, which was a typical example of the communist propaganda, there were a lot about large floating fish factories built at the Yard and no one single word about its military production.

Secondly, Northern Shipyard stayed in the shadow of larger newbuilding yards in Gdansk, Gdynia and Szczecin involved in the construction of huge cargo vessels. It was a close call and the Shipyard which suffered severe economic troubles in the 90' very nearly might not have survived.

But finally, the great day arrived. In 2003 the company attracted a private equity domestic strategic investor who acquired a majority stake in the Northern Shipyard becoming its main shareholder. It soon turned out how good investment it was.

The Shipyard began to conquer new markets becoming the world's leader in some shipbuilding niches. In 2009 when large ship producers in Gdynia and Szczecin were closed down, the Northern Shipyard delivered to a Norwegian shipowner the first LNG fuelled ferry ever built in Poland. Nowadays, the Shipyard is no. 1 in production of vessels compliant with the most stringent environmental standards in Europe.

We are also building a brand new minehunter for the Polish Navy. Former Northern Shipyard, today known as Remontowa Shipbuilding, as one of the key companies operating in the largest Polish marine industry capital group - the Remontowa Holding - no longer stays in the shadow. The history has come full circle and begins anew...

Grzegorz Landowski

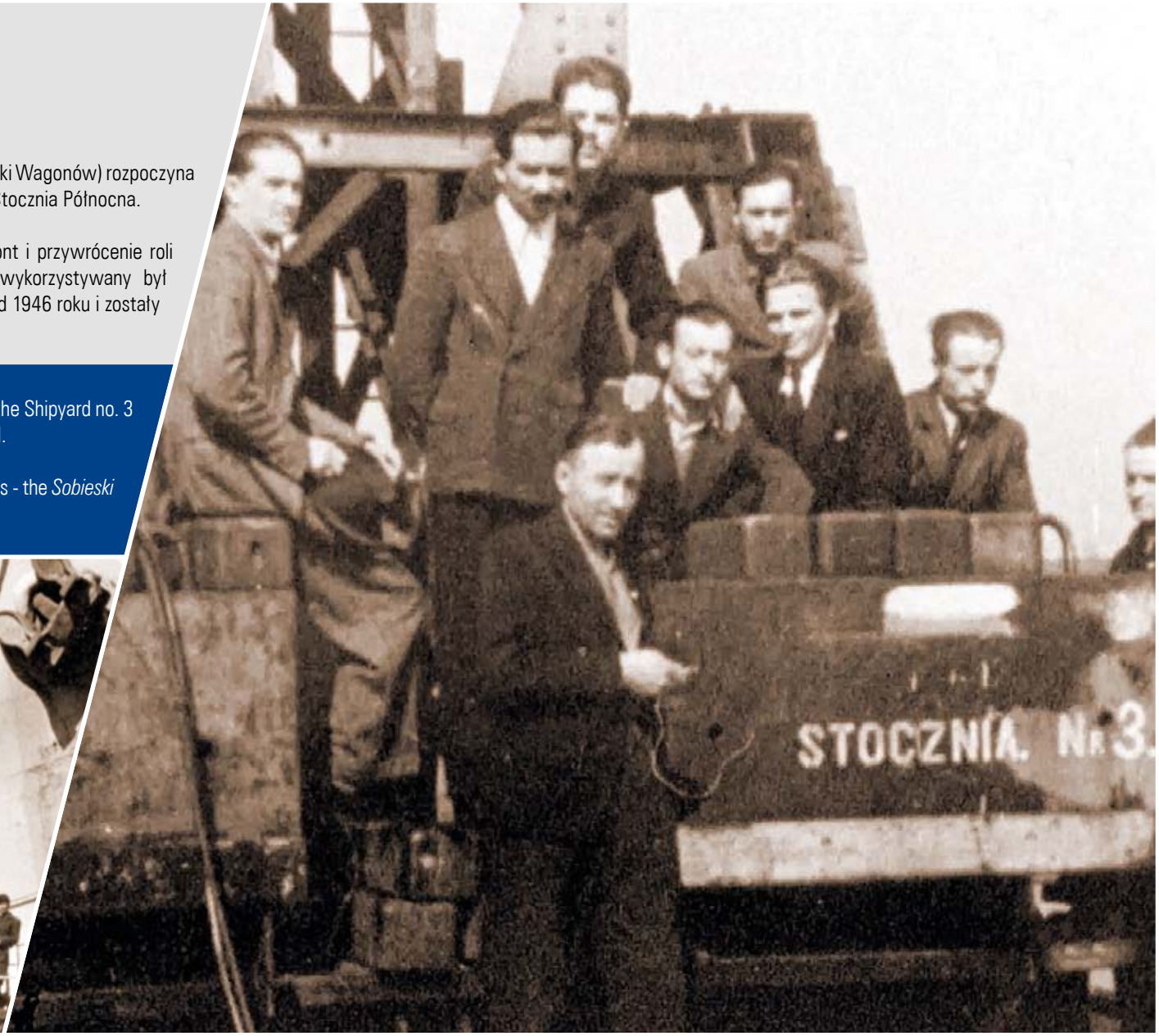
POCZĄTKI

Czerwiec 1945 r.
Na terenie dawnej Danziger Waggon Fabrik AG (Gdańskiej Fabryki Wagonów) rozpoczyna działalność Stocznia nr 3, która w 1950 roku przyjmie nazwę Stocznia Północna.

Jednym z pierwszych większych zadań Stoczni nr 3 był remont i przywrócenie roli statku pasażerskiego *Sobieskiemu*, który w czasie wojny wykorzystywany był w roli transportowca wojska. Prace przy tej jednostce trwały od 1946 roku i zostały zakończone w 1947 roku.

June 1945. On the premises of former Danziger Waggon Fabrik the Shipyard no. 3 was established. In 1950 it was renamed the Northern Shipyard.

Among first serious tasks was rebuilding of military transport ships - the *Sobieski* among them - into passenger vessels.



POCZĄTKI

Początkowo stocznia robiła meble i okna, których brakowało w zniszczonym wojną Gdańsku.

Innymi pracami Stoczni nr 3 w latach 40. ub. wieku było: szycie żagli, remonty kutrów rybackich i naprawy wagonów tramwajowych oraz kolejowych.

At the beginning the shipyard was dealing with manufacturing of windows and furniture.

The shipyard was also involved in sail making, repairs of fishing cutters, trams and railway carriages.

TRAWLER: *CURIE SKŁODOWSKA* POCHYLNIA

Trawler typu B 21 *Curie Skłodowska*, przekazany armatorowi francuskiemu w 1960, jeszcze w tym samym roku uznany został ponoć za najładniejszy statek portu Lorient. Na zdjęciach - wodowanie statku, a także trawlery burtowe typu B 21 *Chassiron II* przy drewnianym pomoście wyposażeniowym i - w głębi - *Curie Skłodowska*.

W 1959 roku oddano do użytku pierwszą pochylnię boczną umożliwiającą wodowanie jednostek o długości do 75 m i masie do 1000 ton. Miała konstrukcję drewnianą i kadłuby były wodowane na niej metodą ślizgową (tory i płozy były smarowane na gorąco przed wodowaniem).

In the meantime, the *Curie - Sklodowska* trawler as well as other similar vessels were delivered to French shipowners.

In 1959 the first slipway was constructed enabling side - launches of ships up to 75 m long and weighing up to 1000 tons.

Fot.: Archiwum Stoczni

1955-60

Od 1955 na rozwój stoczni duży wpływ miał wzrost liczby zamówień z ZSRR. Jednak realizowano też kontrakty na rzecz armatorów z państw Europy Zachodniej (np. w roku 1957- dwa lugrotrawlery typu B 17 dla odbiorców brytyjskich).

W latach 1960-1961 przekazano do eksploatacji armatorom francuskim 11 trawlerów burtowych typu B21 w sześciu mutacjach projektowych.

Since 1955 the Yard's development was influenced by increasing inflow of orders from the Soviet Union. However there were also ships built to Western European owners' orders, such as two B 17 type trawlers delivered to British owners in 1957.

During 1960-1961 as many as 11 trawlers of the B 21 type in six versions were delivered to French owners.

Fot.: różne źródła internetowe.

KASZUBSKI BRZEG

Niektóre z najstarszych statków zbudowanych przez Stocznię Północną przeżyły do naszych czasów. Statek naukowo-badawczy *Kaszubski Brzeg* (na zdjęciu) to jednostka o stalowej konstrukcji nitowanej zbudowana w Stoczni Północnej w Gdańsku w ramach serii lugrotrawlerów B-11 w 1956 roku. Po przebudowie statek służył w Marynarce Wojennej jako okręt ratowniczy (jeden z czterech oznaczanych numerami R21-R24). W 1982 został przekazany do służby cywilnej pod nazwą *Podwodnik*, a w 1984 roku do Centralnego Muzeum Morskiego. Jednostka została ponownie przebudowana i dostosowana do potrzeb archeologii podmorskiej jako baza dla płetwonurków i nurków. W 2007 roku został wycofany ze służby i wystawiony na sprzedaż. W 2009 roku nabył go prywatny właściciel i zaadaptował jako jednostkę czarterową o nazwie *Safira* (m.in. dla celów wędkarstwa morskiego).

Some of the oldest vessels built at Northern Shipyard have survived to present times.
The research vessel *Kaszubski Brzeg* (shown) with steel, riveted hull, was built as one in the series of B-11 trawlers in 1956. After conversion, she sailed for the Polish Navy as a diving support vessel. From 1980-s the ship was renamed *Kaszubski Brzeg* and operated by National Maritime Museum of Gdansk as an underwater archaeological research and diving support vessel. In 2009 she changed the owner and since then, renamed *Safira*, she sails as a charter yacht, used mainly for sea angling.

Fot.: Piotr B. Stareńczak

OKRĘT DESANTOWY TYPU „PÓŁNOCNY”

Fot.: Wikimedia Commons

W latach 1962-1967 zbudowano dla kraju i na eksport do ZSRR aż 46 „okrętów desantowych średnich” projektu 770 w czterech mutacjach (Północny-A według NATO). Następnie, w okresie od 1967-1972 r., Stocznia Północna przekazała podobnie długą serię 75-metrowych „okrętów desantowych średnich” o wyporności pełnej po ok. 850 ton, projektów 771 i 771A (według klasyfikacji NATO - Polnocny-B) do służby w marynarkach Związku Radzieckiego (25 sztuk) i Polski (11 okrętów).

Wreszcie, w latach 1971-1972 przekazano do służby w marynarce wojennej ZSRR 8 okrętów projektu 773 (Polnocny-C).

Po lewej - okręt desantowy średni projektu 773 (Polnocny-C) *Kirovograd U401* ukraińskiej marynarki wojennej (przekazany Związkowi Radzieckiemu w 1966 roku jako *SDK-137*).

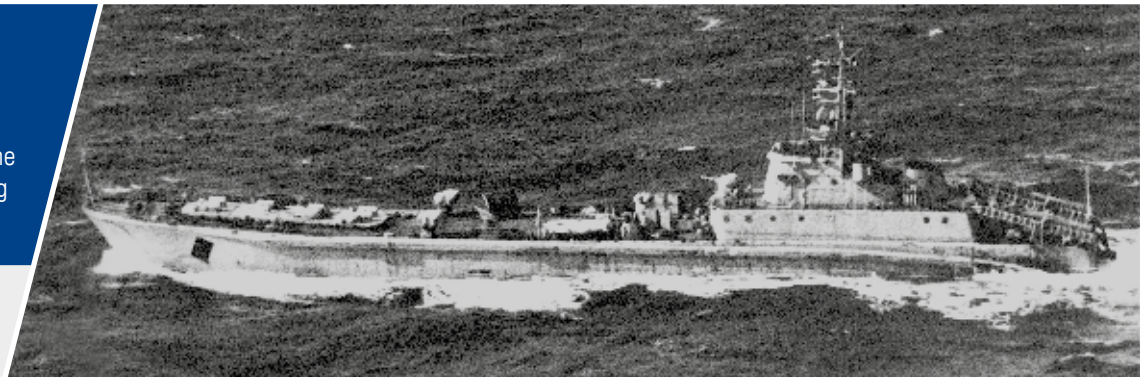
In the years 1962-1967 as many as 46 „medium landing ships” of 770 design, in four versions (Polnocny-A in NATO code) were built. Then, between 1967 and 1972 Stocznia Północna delivered similarly large series of 75-metre medium landing ships, displacing some 850 t, built to 771 and 771 A designs (Polnocny-B according to NATO nomenclature) to Russian (26 units) and Polish Navy (11 units).

Finally, during 1971-1972 eight ships of the 773 design (Polnocny-C class) were delivered to Soviet Union.

On the left - medium landing ship of the 773 design (Polnocny-C) *Kirovograd* U401 serving in Ukrainian Navy (delivered to Soviet Union in 1966 as the *SDK-137*).

One of the earlier examples from the Polnocny class landing ships serving in Soviet navy.

Jeden z wcześniejszych przedstawicieli typu Północny w marynarce radzieckiej.



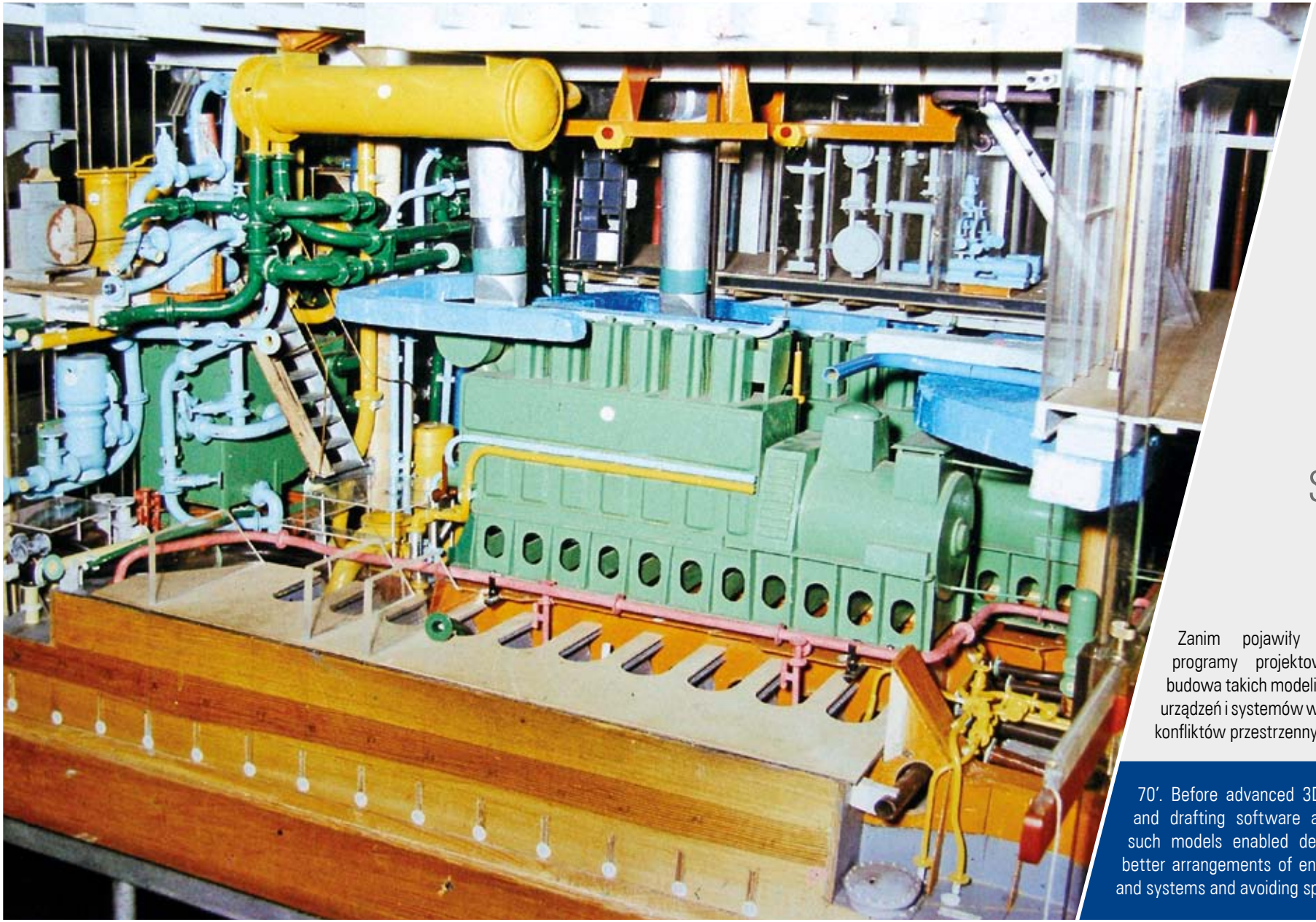
Fot.: Wikimedia Commons / US DoD

VIKI

Prawdopodobnie przynajmniej dwa z okrętów desantowych projektu 771 w swoich nowych wcieleniach, po przebudowie, pracowały jako cywilne statki towarowe. Przykładem są *Siekierki* o numerze bocznym 803 (771/17) wprowadzone do służby w polskiej Marynarce Wojennej w 1969 roku i wycofane z niej w 1991, które po przebudowie, od roku 1993 przez kilka lat pływały jako towarowy kabotażowiec po Bałtyku i Morzu Północnym.

Most probably at least two of the 771 design (Polnocny class) medium landing ships got a new lease of life after decomissioning from the Navy. After conversion, Polish Navy's *Siekierki* (side no. 803 or newbuilding no. 771/17) decommissioning in 1969 and decommissioned in 1991, has been operating for several years since 1993 as a cargo coaster in the Baltic and the `North Sea.

Fot.: Piotr B. Stareńczak



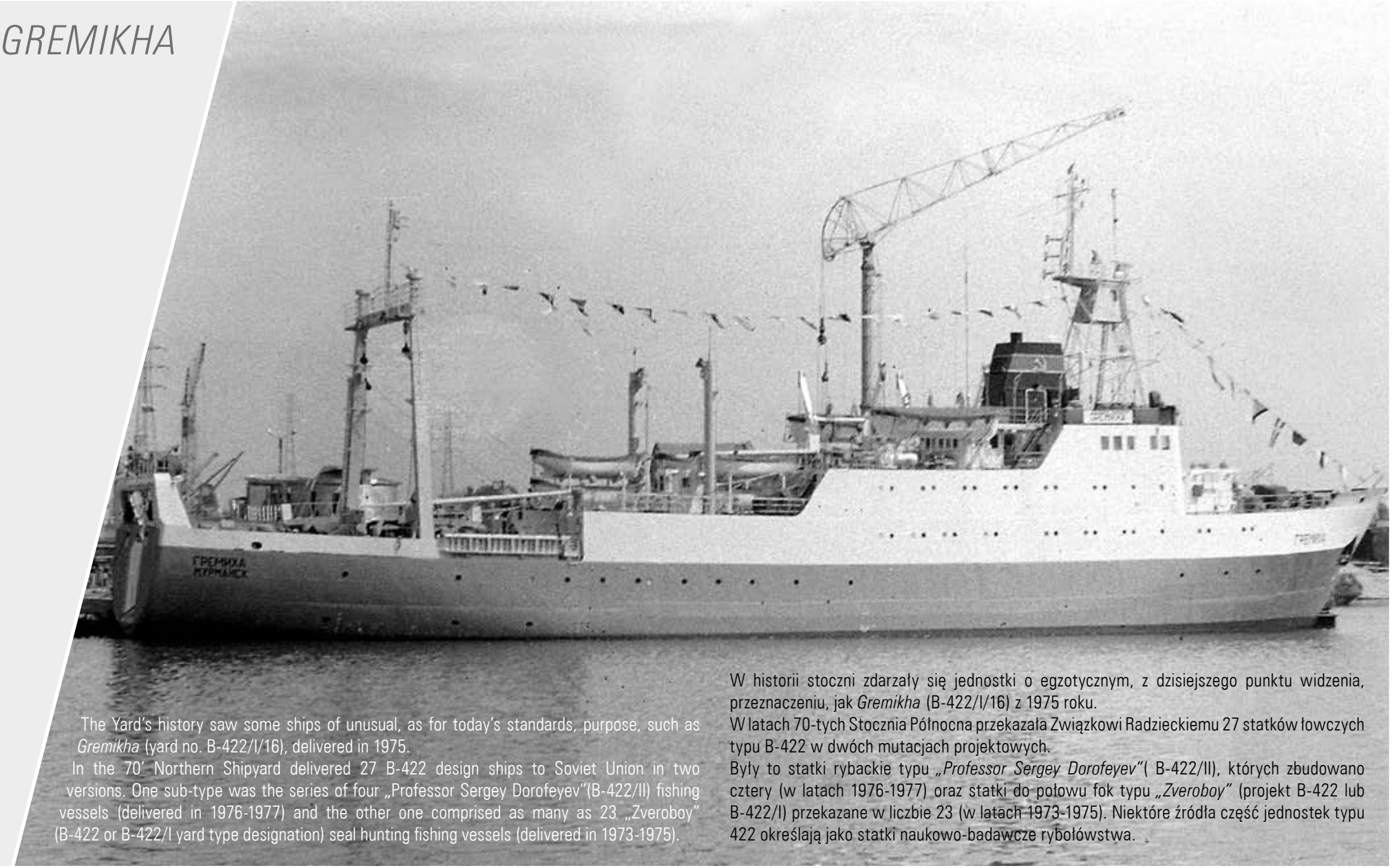
Fot.: Archiwum Stoczni

MODELE SIŁOWNI

Lata 70-te.
Zanim pojawiły się zaawansowane programy projektowe i graficzne 3D budowa takich modeli służyła rozplanowaniu urządzeń i systemów w siłowni i eliminowaniu konfliktów przestrzennych.

70'. Before advanced 3D design, engineering and drafting software appeared, building of such models enabled designing and planning better arrangements of engine room equipment and systems and avoiding spatial conflicts.

GREMIKHA



The Yard's history saw some ships of unusual, as for today's standards, purpose, such as *Gremikha* (yard no. B-422/I/16), delivered in 1975.

In the 70' Northern Shipyard delivered 27 B-422 design ships to Soviet Union in two versions. One sub-type was the series of four „Professor Sergey Dorofeyev"(B-422/II) fishing vessels (delivered in 1976-1977) and the other one comprised as many as 23 „Zveroboy" (B-422 or B-422/I yard type designation) seal hunting fishing vessels (delivered in 1973-1975).

W historii stoczni zdarzały się jednostki o egzotycznym, z dzisiejszego punktu widzenia, przeznaczeniu, jak *Gremikha* (B-422/I/16) z 1975 roku.

W latach 70-tych Stocznia Północna przekazała Związkowi Radzieckiemu 27 statków łowczych typu B-422 w dwóch mutacjach projektowych.

Były to statki rybackie typu *„Professor Sergey Dorofeyev"*(B-422/II), których zbudowano cztery (w latach 1976-1977) oraz statki do połowu fok typu *„Zveroboy"* (projekt B-422 lub B-422/I) przekazane w liczbie 23 (w latach 1973-1975). Niektóre źródła część jednostek typu 422 określają jako statki naukowo-badawcze rybołówstwa.

Fot.: Archiwum Stoczni

Fot.: Archiwum Stoczni

MANGYSHLAK

Okręt hydrograficzny *Mangyshlak* (B-862/17) przekazany Związkowi Radzieckiemu w roku 1983. Jeden z 18 podobnych (typu Yug w kodzie NATO), przekazanych w dwóch mutacjach projektowych (po 9) w latach 1997-1999 (projekt 862, stoczniowy nr budowy 34) i 1981-1983 (862-II, stoczniowy nr budowy 34-II).

Navy hydrographic vessel *Mangyshlak* (B-862/17) delivered to USSR in 1983. One of 18 similar vessels (Yug in NATO code) delivered in two versions (9 units each) in the period 1997-1999 (862 design, 34 yard newbuilding designation) and in the years 1981-1983 (862-II design, 34-II yard no.).

ESPERANZA

Statek pożarniczy zbudowany w 1984 roku dla Związku Radzieckiego jako *Vikhr 4*, po kolejnych zmianach właścicieli i imion, stał się, w 2002 roku, po adaptacji, flagową jednostką Greenpeace, znaną pod imieniem *Esperanza*.

The fire-fighter *Vikhr 4*, delivered to Soviet Union in 1984, which made headlines more than once, after it had become, after refurbishment and modifications, the flagship of Greenpeace organization named *Esperanza*.

Fot.: Glen, UK / Wikimedia Commons

OKRĘT DESANTOWY *KALININGRAD*

Na przestrzeni półtorej dekady do rozpadu Związku Radzieckiego Stocznia Północna przekazała temu odbiorcy 28 dużych okrętów desantowych typu Ropucha. Było to 12 okrętów projektu 775 (oznaczenie NATO - Ropucha I) w latach 1974-1977, 13 okrętów projektu 775/II (Ropucha I) w latach 1981-1988 oraz trzy okręty projektu 775/III (Ropucha-II według kodu NATO) w latach 1990-1991.

Okręty te wcielane były praktycznie do wszystkich flot ZSRR - bałtyckiej, czarnomorskiej, północnej i pacyficznej.

Na zdjęciu okręt o stoczniowym symbolu budowy 775/19, przekazany przez Stocznię w 1984 roku jako *BDK-58* (w 1999 roku przemianowany na *Kaliningrad*).

Fot.: Piotr B. Stareńczak

Over a decade and a half before USSR dissolution, Northern Shipyard delivered as many as 28 large landing ships of the Ropucha class (NATO Code) or 775 type (yard designation). These were 12 units of the 775 design (Ropucha I according to NATO code) in the period 1974-1977, 13 ships of the 775/II design (Ropucha I) during 1981-1988 and three units of the 775/III design version (NATO code name Ropucha-II) in 1990-1991. The Ropucha class landing ships have been serving in virtually all fleets of the USRR and then Russian Federation - Baltic, Black Sea, Northern and Pacific Fleet.

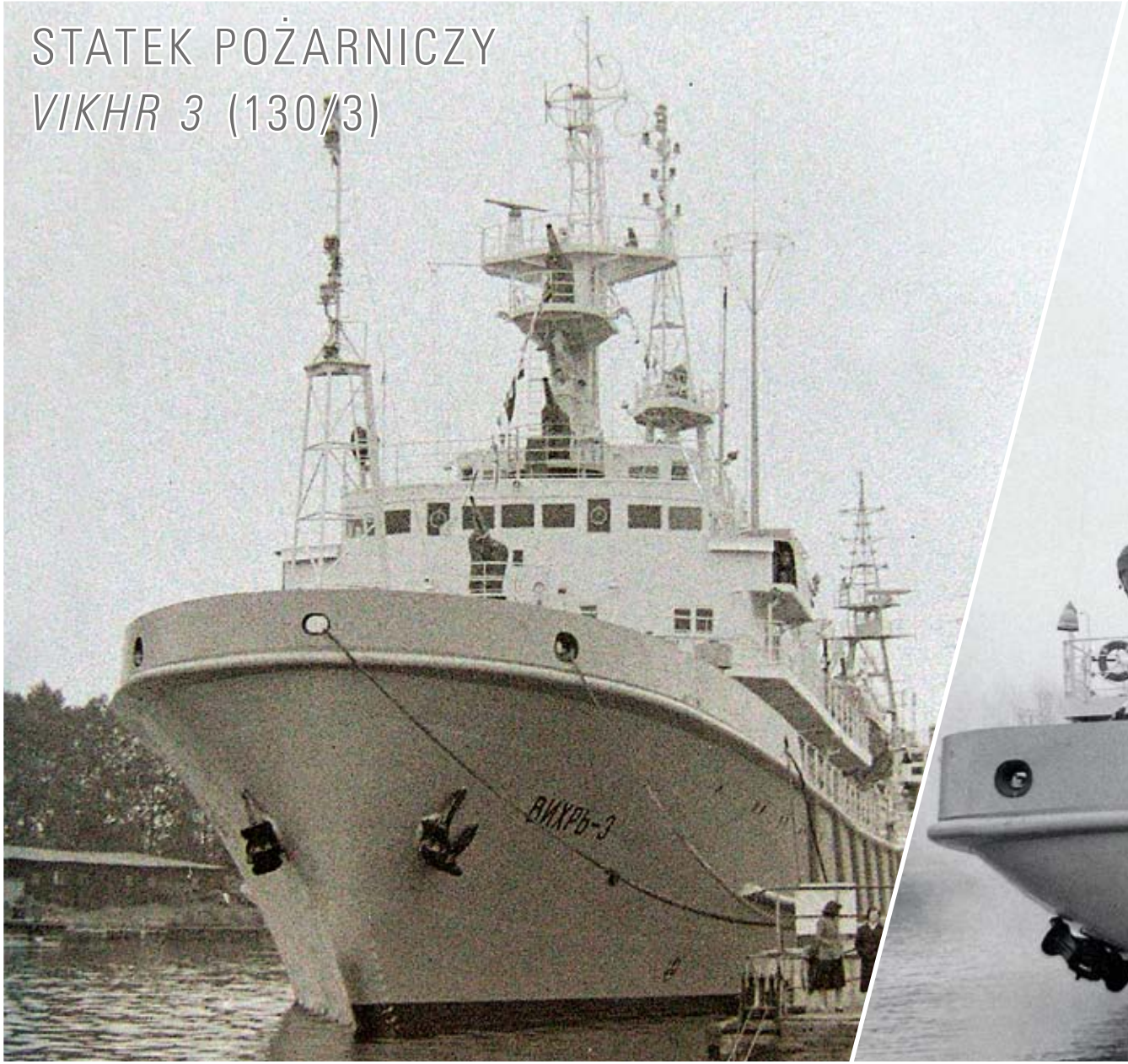
Photo shows the ship delivered by the Shipyard in 1984 as the *BDK-58*, in 1999 renamed *Kaliningrad* (yard no. 775/19).

STATEK POŻARNICZY *VIKHR 1* (130/1)

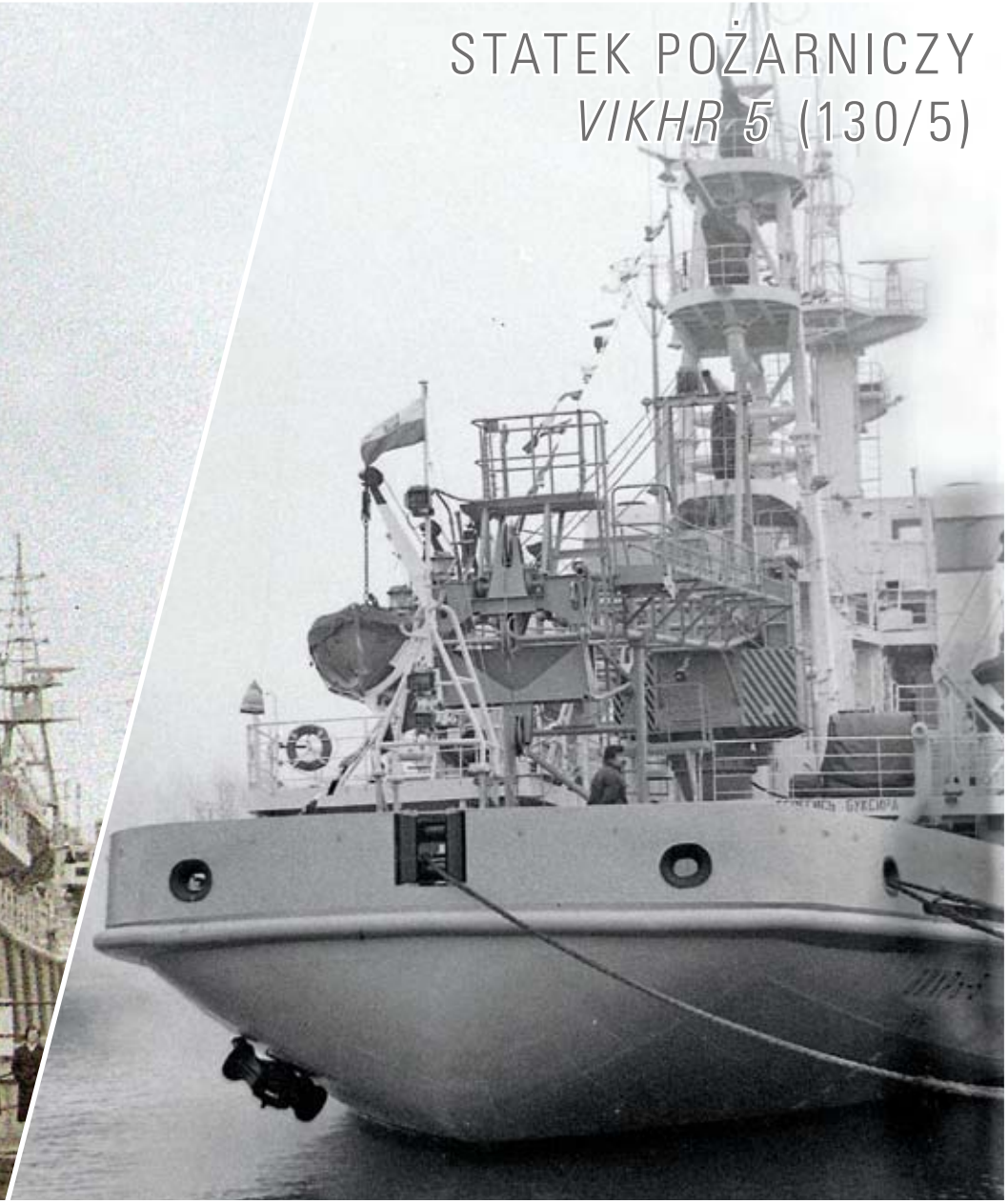
W latach 1983-1987 Stocznia Północna zbudowała dla Związku Radzieckiego serię 14 statków pożarniczych typu B-98, mających służyć w morskim przemyśle wydobywczym (*offshore*). Na zdjęciach kolejno - statki o numerach budowy 130/1, 3 i 5 przekazane odpowiednio w latach 1983 - 1984.

In the period 1983-1987 Northern Shipyard built a series of 14 offshore fire-fighting ships of the B-98 type for Soviet Union owners. On the following pictures - the vessels (no. 130/1, 3 and 5) delivered in the years 1983 - 1984.

Fot.: Archiwum Stoczni



STATEK POŻARNICZY
VIKHR 3 (130/3)



STATEK POŻARNICZY
VIKHR 5 (130/5)

Fot.: Archiwum Stoczni

TAVRIYA

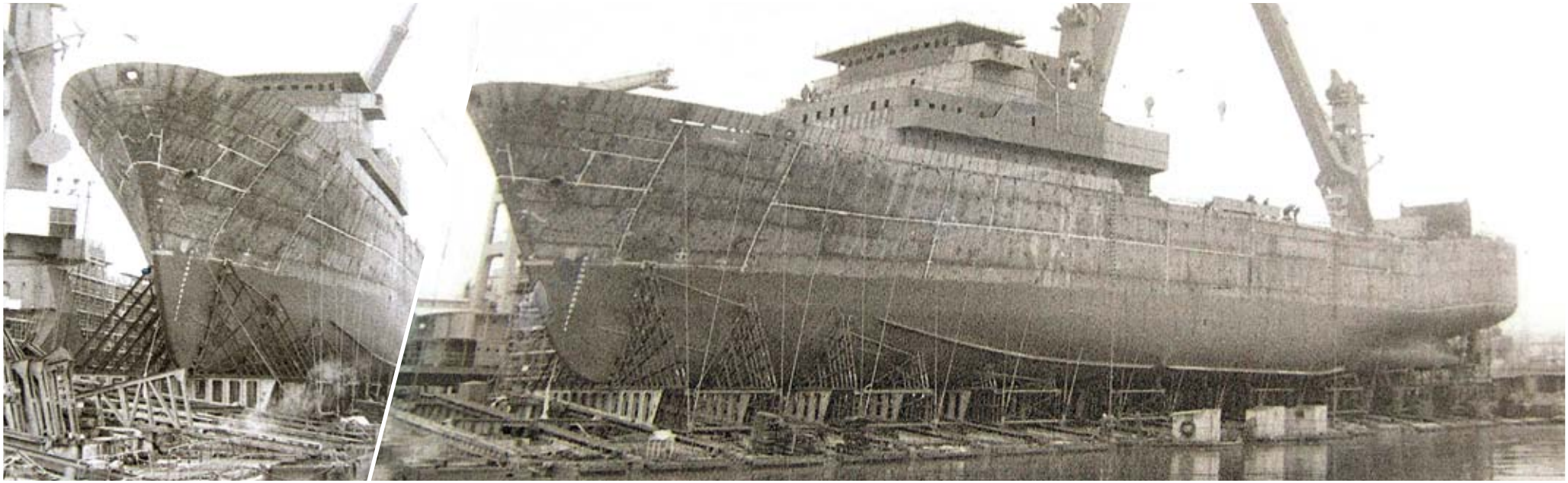
Tavriya (864/3 z roku 1987) - jeden z serii siedmiu okrętów rozpoznania elektronicznego projektu 864 (864 Meridian i 864B według nomenklatury rosyjskiej, klasa Vishnya według NATO) zbudowanych dla ZSRR w latach 1985-1987 (stoczniowy nr budowy 16) o wyporności pełnej 3800 t i długości 91,5 m.

During 1985-1987 Northern Shipyard delivered seven „medium intelligence ships" to USSR (projects 864 Meridian and 864B in Russian nomenclature or Vishnya class according to NATO designation), featuring full load displacement of 3800 t and 91.5 m overall length. One of them was *Tavriya*, shown on photo, of 1987 (newbuilding no. 864/3).

Fot.: Archiwum Stoczni

1988

TRANSPORTOWIEC WOJSKOWY



Fot.: Archiwum Stoczni

Okręt projektu 2229, przekazany w 1988 roku Syrii. W dostępnych rejestrach funkcjonuje (jako przekazany przez gdańską stocznię) pod dwiema różnymi nazwami - *Khaled* i *Al Assad*. Oficjalnie był okrętem szkolnym syryjskiej marynarki wojennej, jednak był statkiem typu ro-ro (z rampą rufową) i przez źródła zagraniczne klasyfikowany jest często jako transportowiec wojska.

The 2229 design ship delivered in 1988 to Syrian Navy. Known under two different names (as delivered from Stocznia Północna) in available sources - *Khaled or Al Assad* Officially it was classified as the navy training vessel. In fact, equipped with a stern ramp and ro-ro cargo hold it was well suited as a troop transport ship

Fot.: Archiwum Stoczni

GARDAR

Sejner *Gardar* (B 290/1) w trakcie budowy. Przekazany został w 1989 roku armatorowi K. Halstensen A/S z Austenvoll w Norwegii.

Seiner *Gardar* (B 290/1) seen under construction, prior to launching. The ship was delivered to Norwegian owner K. Halstensen A/S of Austenvoll in 1989.

Fot.: Archiwum Stoczni

OKRĘT DESANTOWY TYPU „LUBLIN"

Okręty transportowo-minowe typu „Lublin" (projekt 767) ORP *Lublin*, ORP *Gniezno*, ORP *Kraków*, ORP *Poznań* i ORP *Toruń* przekazano polskiej marynarce wojennej w latach 1989-1991. Okręty o długości po niemal 96 m charakteryzują się wypornością 1745 ton i prędkością 16,5 węzła.

Załadunek i rozładunek sprzętu i ludzi może odbywać się nie tylko w porcie, ale także na nieprzygotowanym brzegu. Pojedynczy okręt transportowo-minowy może zabrać na pokład sprzęt kołowy i gąsienicowy o łącznym tonażu ponad 400 ton. Może także transportować miny morskie oraz stawiać je w obronnych zagrodach minowych.

The 767 design („Lublin" type) ships for transportation and mine-laying are among the most modern warships in the Polish Navy. ORP *Lublin*, ORP *Gniezno*, ORP *Kraków*, ORP *Poznań* and ORP *Toruń* were delivered in 1989-1991.

As amphibious ships they have a number of unusual and very innovative solutions. The 96 m long and displacing 1745 tons ships have one of the best in the world of coefficients that characterize this class of amphibious unit. This is the ratio of the load the maximum displacement - a ratio of 0.307.

Fot.: Piotr B. Stareńczak

OKRĘT DESANTOWY TYPU „LUBLIN"

łączenie rampami

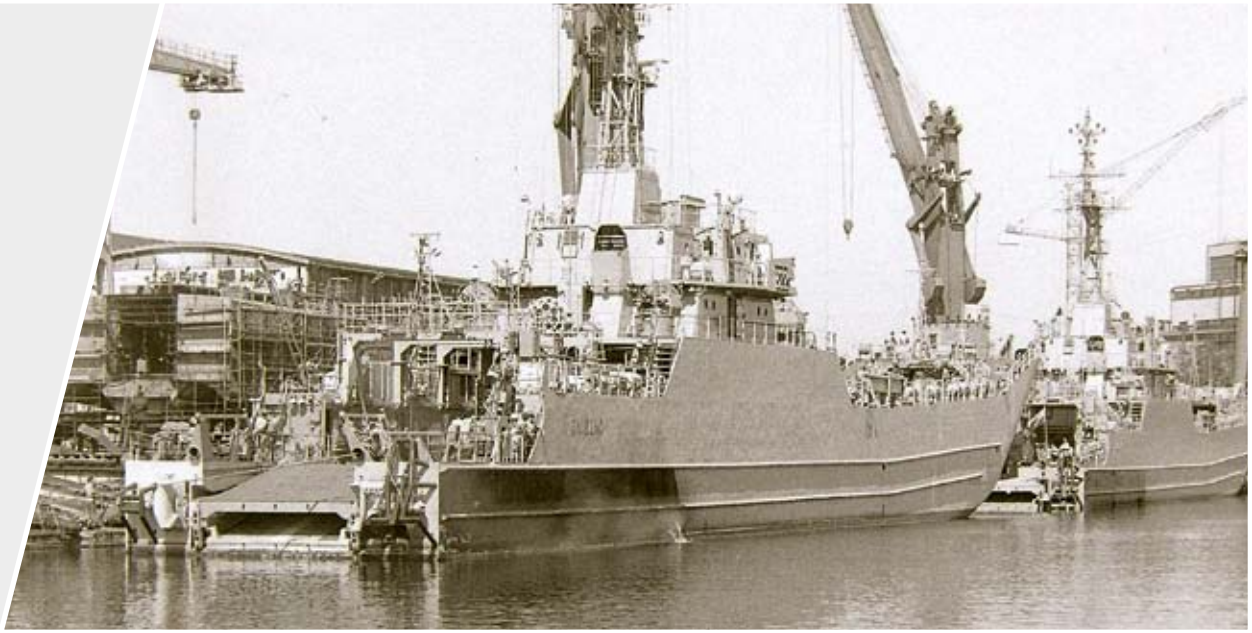
Jedną z ciekawych cech okrętów transportowo-minowych typu „Lublin" jest system łączenia w ruchu lub w dryfie dwóch i więcej jednostek tego samego typu we wzdłużny pomost przeładunkowy. Kolejne okręty łączą się wykorzystując opuszczoną do poziomu, złożoną rampę dziobową mocowaną do rufy poprzednika.

Fot.: Archiwum Stoczni

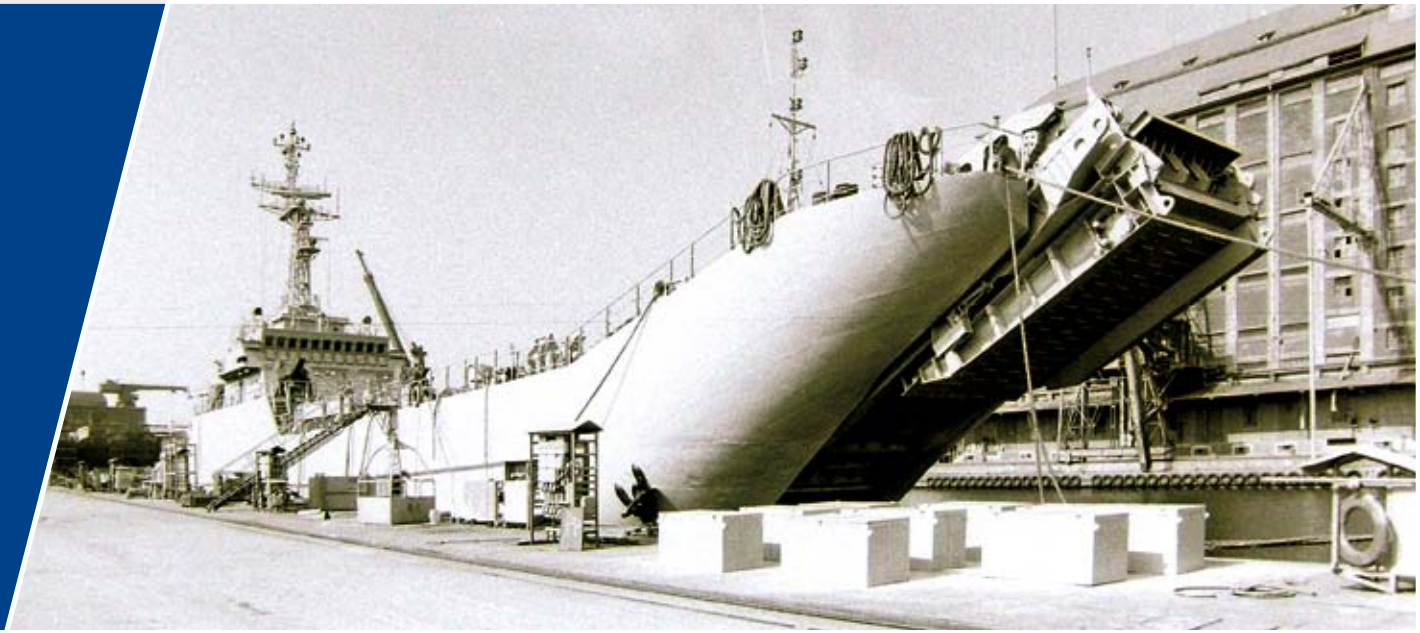
The 767 type transport and mine-laying ships may be joined in line through fore and aft ro-ro ramps to form a floating transport bridge.

OKRĘT DESANTOWY TYPU „LUBLIN"

wyposażenie



Okręt projektu 767 (typ „Lublin") podczas prac wyposażeniowych w stoczni.



The 767 design („Lublin" type) landing and mine-laying ship during outfitting at the yard.

Fot.: Archiwum Stoczni

DEMAGNETYZER

Okręt demagnetyzacyjny o stoczniowym numerze budowy 130/14 - SR-933 (kod serii wg NATO - Bereza). W latach 1984-1990 siedemnaście takich zbudowano dla ZSRR i jeden do Bułgarii. Kolejny, nieodebrany przez zamawiającego, został przebudowany i wszedł do służby w Marynarce Wojennej RP.

SR-933 (yard no. 130/14) demagnetization (degaussing) ship - one of the series of 17 such vessels delivered to Soviet Union and one to Bulgaria between 1984 and 1990. Another one, abandoned by the ordering party, was completed to modified design and function for the Polish Navy.

Fot.: Archiwum Stoczni

POLARHAV

W roku 1990 przekazano armatorowi Osmund Justinussen, z Leirvik na Wyspach Owczych, dwa trawlery typu B 288 - *Polarhav* (na zdjęciu) i *Stjornan*. Podniesienie bandery na trawlerze *Polarhav*.

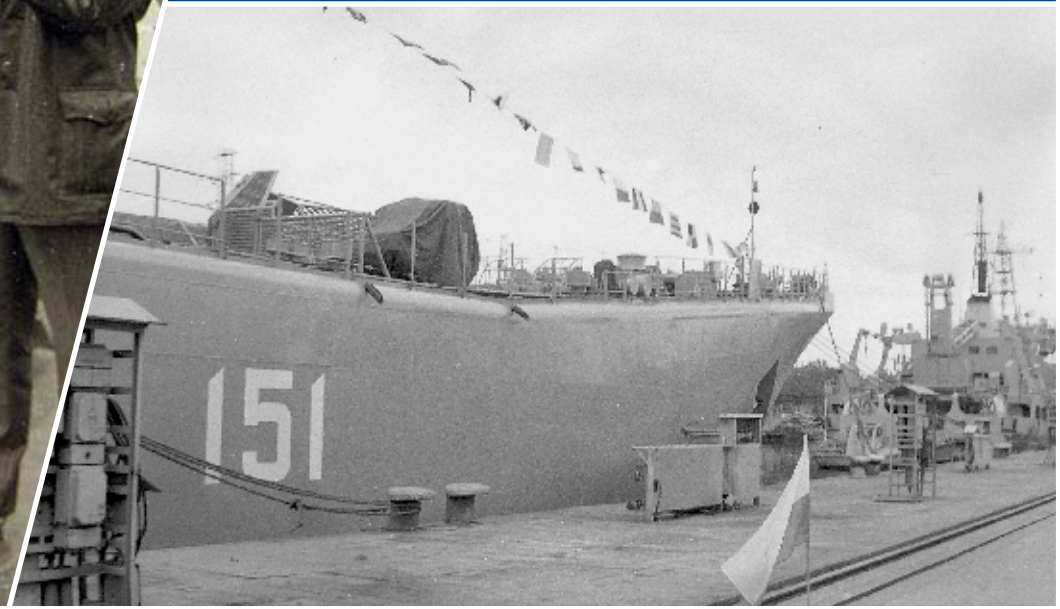
In 1990 two B 288 type trawlers for Faroe Islands based owner Osmund Justinussen, Leirvik - *Polarhav* (shown) and *Stjornan*.

Fot.: Archiwum Stoczni

BARKA DESANTOWA

Podniesienie bandery na barce desantowej dla ZSRR o stoczniowym numerze budowy B-775/26 (kod NATO: Ropucha) w 1990 roku.

Flag hoisting ceremony onboard LST delivered to USSR in 1990 (yard no. B-775/26, NATO code Ropucha).



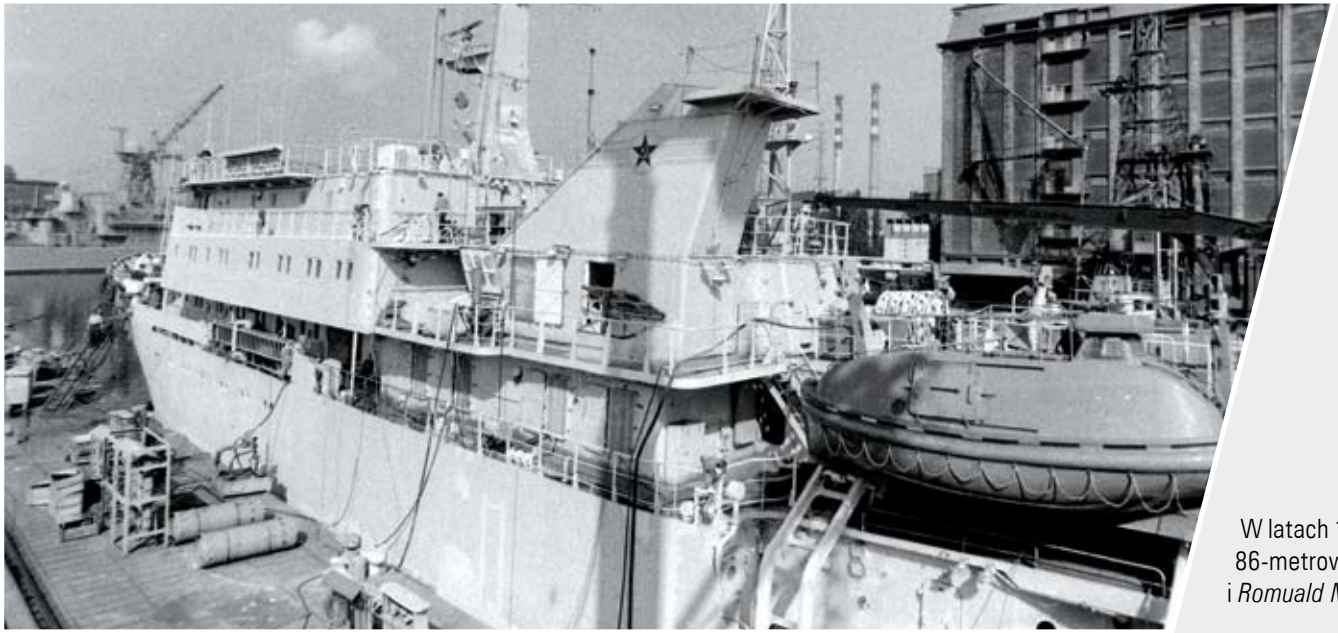
Fot.: Archiwum Stoczni

BALTEXPO

Stoisko Stoczni Północnej na Międzynarodowych Targach Morskich Baltexpo 1990 w Gdańsku.

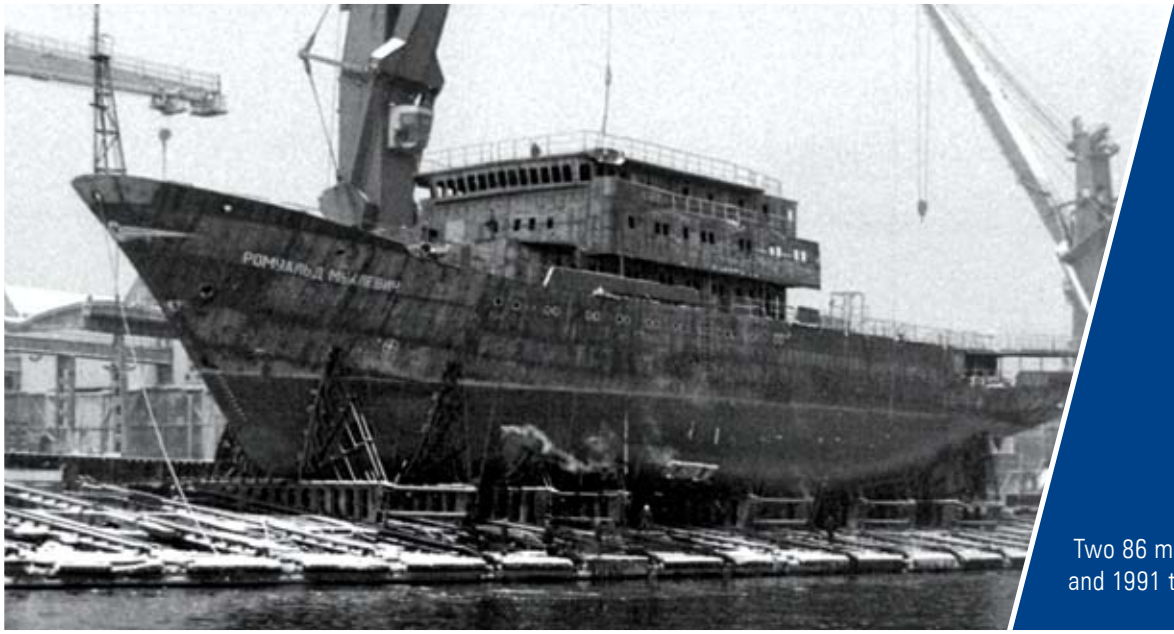
Northern Shipyard's booth at International Maritime Exhibition Baltexpo 1990 in Gdańsk.

Fot.: Archiwum Stoczni



SIBIRYAKOV i ROMUALD MUKLEVICH

W latach 1990 i 1991 przekazano odbiorcy ze Związku Radzieckiego dwa niemal 86-metrowe hydrograficzne statki naukowo-badawcze typu B 865 - *Sibiryakov* i *Romuald Muklevich*.



Two 86 m long sister hydrographic research vessels of the B 865 type were delivered in 1990 and 1991 to Soviet Union. They were *Sibiryakov* and *Romuald Muklevich* (shown).

Fot.: Archiwum Stoczni

Fot.: Archiwum Stoczni

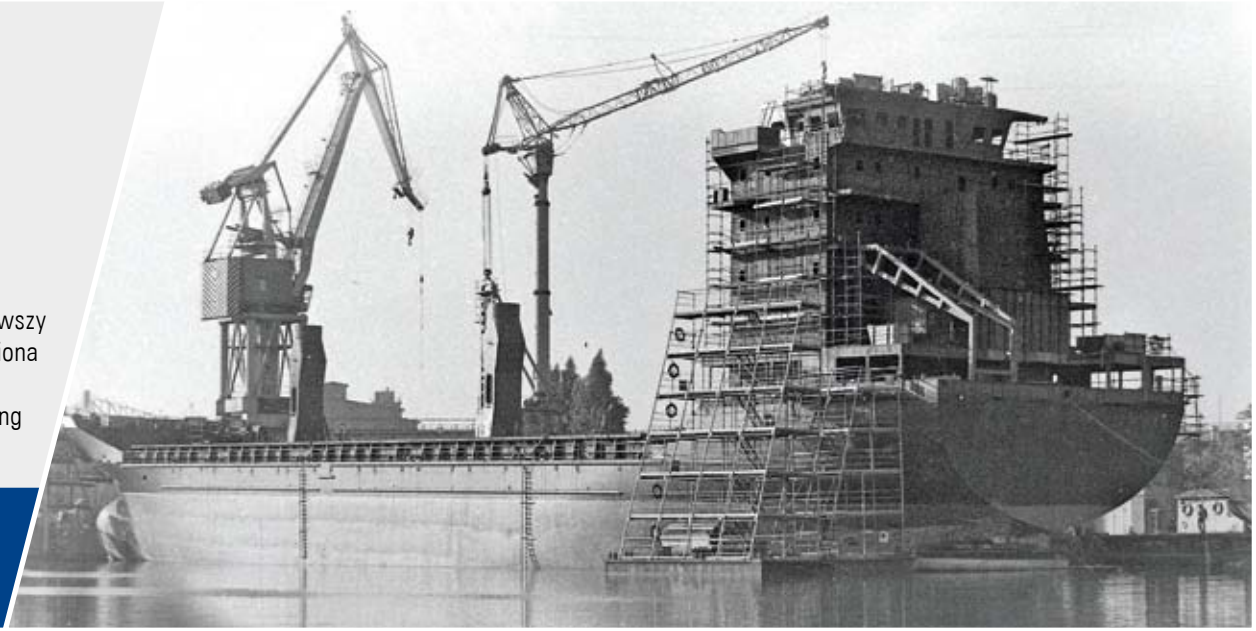
OKRĘTY RAKIETOWE TYPU „ORKAN"

W latach 1992-1995 stocznia przekazała do służby w Marynarce Wojennej RP trzy małe okręty rakietowe (określane też czasami jako ścigacze artyleryjsko-rakietowe) ORP *Orkan*, ORP *Piorun* i ORP *Grom* (w kodzie NATO - typ Sassnitz). Jednostki, o polskim stoczniowym symbolu budowy B 660, budowane były w NRD dla własnej floty, jednak po zjednoczeniu Niemiec ich nie w pełni ukończone kadłuby odkupiła Marynarka Wojenna, by dokończyć ich budowę i wyposażyć w kraju, co zlecono Stoczni Północnej.

Fot.: Piotr B. Stareńczak

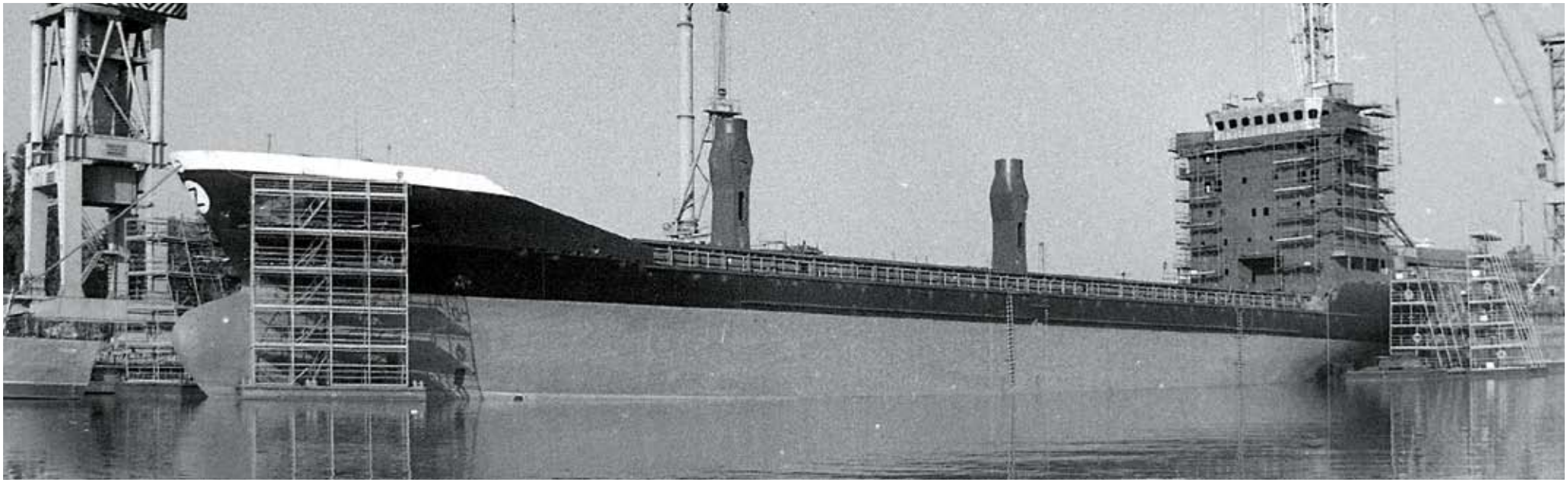
During 1992-1995 the Yard delivered three small missile ships ORP *Orkan*, ORP *Piorun* and ORP *Grom* (NATO code - Sassnitz) to Polish Navy. The assault ships, with Polish yard type designation B 660, had been built in German Democratic Republic, however after Germany unification, nearly completed hulls were purchased by Polish Navy and Northrn Shipyard was commissioned to finish the construction of the three ships and outfit them.

FEEDER



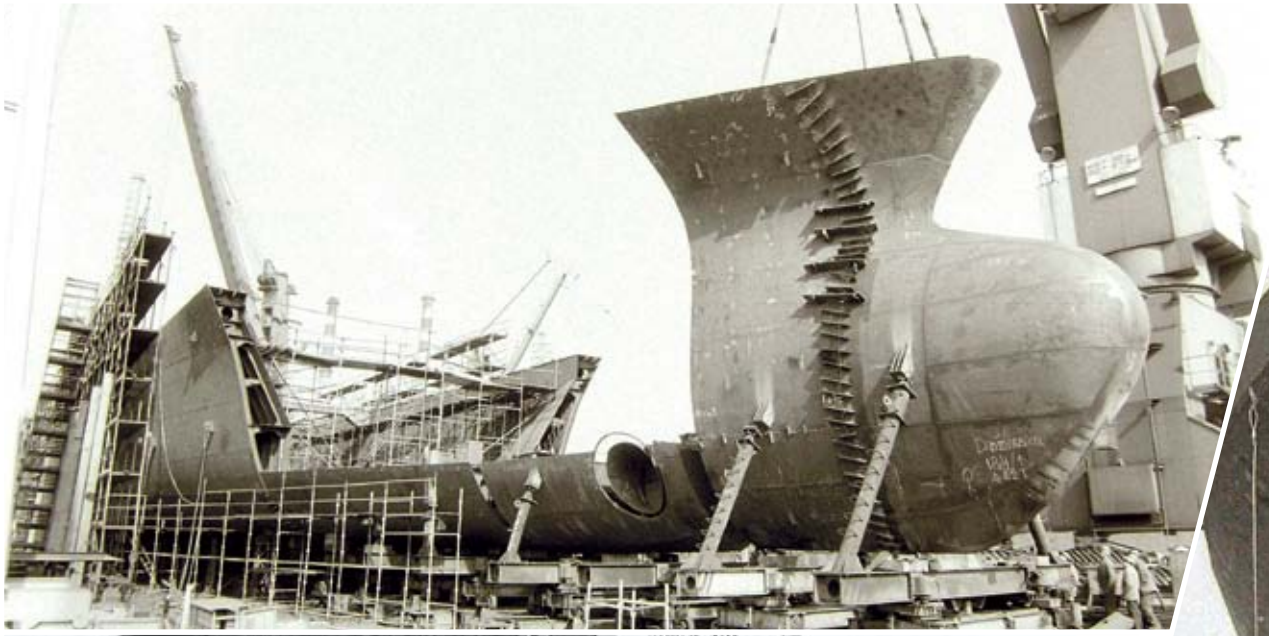
W 1993 przekazano armatorowi Reederei Horst Zeppenfeld GmbH & Co pierwszy w historii stoczni kontenerowiec / statek wielozadaniowy. Była to udźwigowiona jednostka typu B184 o nazwie *Feeder*.
Potem pojemnikowce budowano w Stoczni Północnej i Remontowej Shipbuilding jeszcze dla armatorów z Nigerii, Polski i Danii.

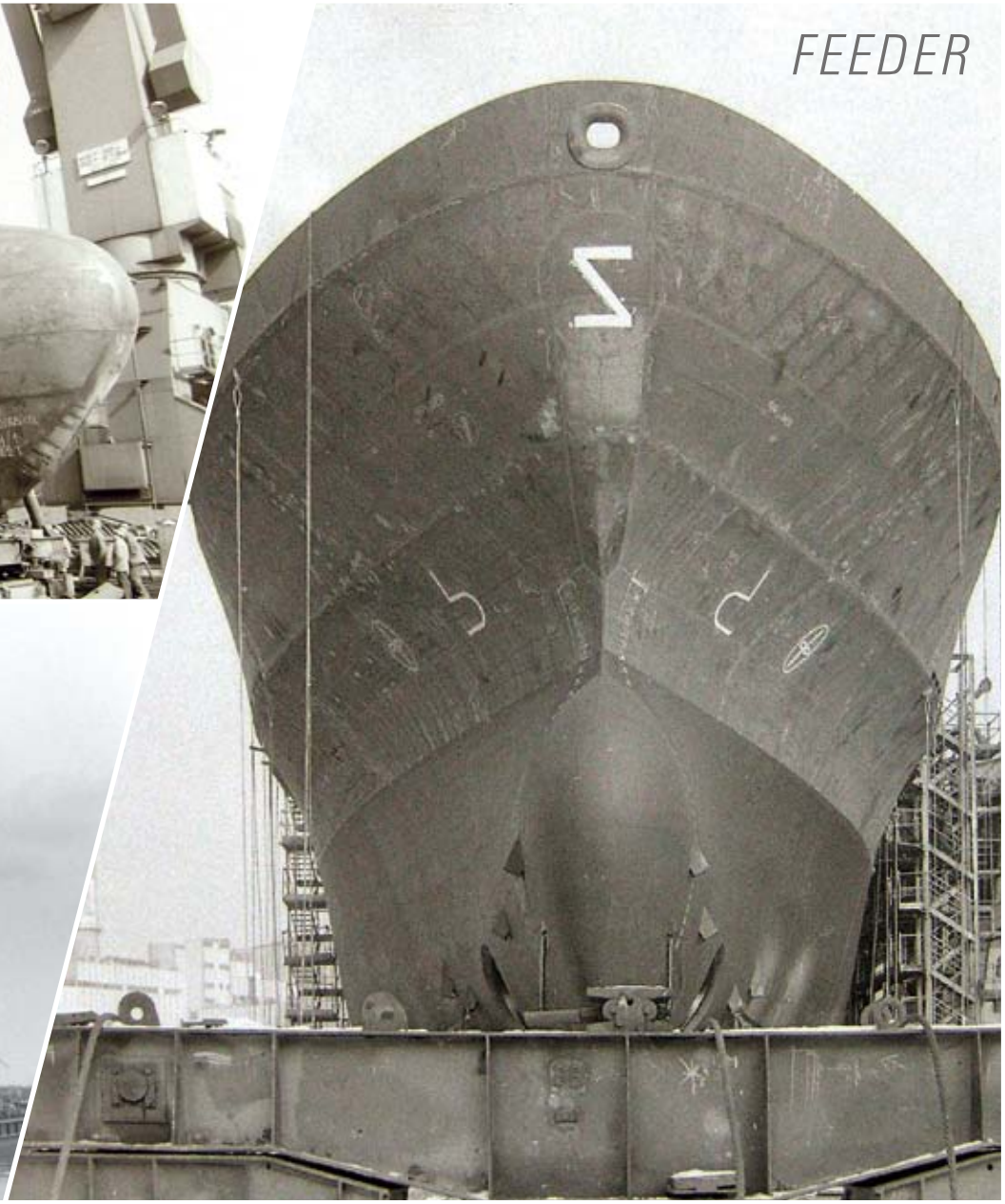
It was 1993, when the Yard delivered its first multipurpose cargo / container carrier. The B 184 type ship, named *Feeder*, was built for German owner Reederei Horst Zeppenfeld GmbH & Co.



Fot.: Archiwum Stoczni

1993





Fot.: Archiwum Stoczni

SMIT RHONE
SMIT HUMBER

Był w historii Stoczni okres, po załamaniu eksportu do ZSRR, przypadający głównie na lata 90-te ub. wieku i do połowy I dekady wieku XXI, w którym program produkcyjny zdominowany był przez częściowo wyposażone kadłuby budowane na zamówienie stoczni zachodnioeuropejskich i nordyckich.
Dla przykładu w latach 1998-1999 przekazano znanej stoczni holenderskiej osiem częściowo (ale w dość wysokim stopniu) wyposażonych kadłubów holowników typu B 831.

There was a period in Shipyard's history, triggered by the collapse of export to USSR, mainly in the 90-ties and first half of the initial decade of the current century, when production programme was dominated with construction of partly outfitted hulls for Western European and Nordic shipyards.
For example during 1998-1999 eight partly (but to high extend) outfitted hulls of the B 831 type tugs were delivered to renowned Dutch yard.

Smit Rhone (ostatni z serii - B 831/8) podczas pracy w porcie Rotterdam.

Smit Rhone (the last of the series - yard no. B 831/8) at work in the port of Rotterdam (Europort).

Smit Humber (B 831/6) podczas pracy w porcie Rotterdam.

Smit Humber (newbuilding no. B 831/6) at work in the port of Rotterdam (Europort).

Fot.: Piotr B. Stareńczak

Fot.: Piotr B. Starehczak

TAURANGA

W roku 2000 przekazano armatorowi norweskiemu Napier AS statek *Tauranga* do przewozu żywej ryby w chłodzonych zbiornikach z wodą morską (B 311/1).

Tauranga (yard no. B 311/1) live fish carrier was delivered to Norwegian owner Napier AS in 2000.

GDYNIA

W lipcu 2000 roku, przekazano armatorowi Euroafrica Shipping Lines ze Szczecina kontenerowiec (o symbolu budowy B 169-II/1), któremu nadano imię *Gdynia*.
Był to jeden z bardzo nielicznych „cywilnych" statków przekazanych w ostatnich dekadach polskiemu armatorowi przez budującą głównie na eksport Stocznię Północną / Remontową Shipbuilding.

In July 2000, Szczecin based Euroafrica Shipping Lines, took delivery of *Gdynia* - the B 169-II type container vessel. This was one of the rare examples of commercial (non-military) vessels delivered to Polish owners over the recent decades of Northern Shipyard / Remontowa Shipbuilding building predominantly for export.

Fot.: Piotr B. Stareńczak

2000

GDYNIA
NOL
GDYNIA
LIMASSOL

2001

Fot.: Piotr B. Starehczak

KUSTWACHT

Częściowo, w znacznym stopniu wyposażony kadłub patrolowca ochrony rybołówstwa typu B 832 *Barend Biesheuvel* przekazany w 2001 roku odbiorcy holenderskiemu.

Partly, to high extend, outfitted hull of the fishery offshore patrol vessel (B 832 type) *Barend Biesheuvel* was delivered to Dutch customer in 2001.

PRYWATYZACJA

15 marca 2001 r. Podpisanie aktu prywatyzacji Gdańskiej Stoczni Remontowej SA w Warszawie. W 2003 roku stocznia ta stała się większościowym udziałowcem w Stoczni Północnej SA, dla której pozyskanie silnego krajowego inwestora branżowego oznaczało koniec kłopotów i początek nowego rozdziału w jej historii. Remontowa SA pozyskiwała kontrakty i zlecała naszej stoczni budowę statków „pod klucz".

15th of March 2001. Privatization of Gdansk Shiprepair Yard Remontowa SA was signed in Warsaw.
In 2003 Remontowa SA became a major shareholder of Northern Shipyard, which began to build - as a subcontractor - completely equipped vessels, previously contracted by its mother - company.

BASTO

10 lipca 2003 roku podpisano z norweskim armatorem Bastø Fosen kontrakt na budowę promu symetrycznego SKS 212 przeznaczonego na ważną przeprawę Moss-Horten w Oslofjordzie.

Stocznia Północna już wcześniej budowała obustronne promy (*double ended ferries*) na rynek norweski, jednak SKS 212 był największym zbudowanym w naszej stoczni oraz największym żeglującym w norweskich fiordach.

Na pokład zabiera 550 pasażerów i 212 aut. Ma 116,2 m długości, 19,5 m szerokości oraz 9,95 m wysokości.

Prom zwodowano 16 lipca 2004 r, a 26 lutego 2005 roku w Norwegii odbył się chrzest statku, któremu nadano imię *Bastø III*.

In July 10, 2003 Norwegian operator Bastø Fosen commissioned the construction of a double - sided ferry destined for the Oslofjord. The SKS 212 type ferry was the largest one ever constructed at Northern Shipyard and sailing in the Norwegian waters at that time having 550 passengers and 212 cars on board. The ferry was launched on 16th of July 2004 and named *Bastø III* on 26th of February 2005.

J HUGH ROFF JR

W czerwcu 2004 r. zwodowano pierwszy statek AHTS dla amerykańskiego armatora Tidewater Marine LLC z Nowego Orleanu. Kontrakt podpisany w 2003 roku przewidywał budowę statków spełniających wysokie wymagania techniczne na nowoodkryte złoża wydobywcze u wybrzeży Afryki Zachodniej, Brazylii, Indonezji, Filipin i Zatoki Meksykańskiej.
Uroczysty chrzest statku, któremu nadano imię *J Hugh Roff Jr* odbył się w styczniu 2005 r. Ta budowa oznaczała przełamanie dotychczasowego monopolu stoczni norweskich w budowie statków offshore.

In June 2004, the first AHTS vessel being built for Tidewater Marine LLC was launched. The contract called for the construction of powerful vessels designed for operation in shallow waters offshore West Africa, Brasil, Indonesia, Phillipines and the Gulf of Mexico. The christening ceremony of the ship named *J Hugh Roff Jr* was held in January 2005.

2004

AHTS

Był to jednocześnie początek długiej i udanej serii statków AHTS, których w latach 2005 - 2010 zbudowano 23 dla różnych armatorów na świecie. Pierwsze 2 (B244/1 i2 - *J Hugh Roff Jr* i *Big Joe Tide*) miały długość 67 m i uciąg na palu 100 ton.
Spośród 21 kolejnych, o długości 70 m, 10. (B/844 1 - 10 i 20-21) miało uciąg na palu 120 t, a 9. (B/844 11-19) - 155 t.

In the years 2005 - 2010 the shipyard delivered as many as 23 vessels of this type to various owners worldwide. First AHTS tugs were 67 m long with bollard pull up to 100 tons. Further vessels, delivered to Tidewater, Edison Chouest, Marnavi Offshore, Kustwacht, GulfMark Offshore etc., were 70 m long, and had bollard pull from 120 up to 155 tons.

LEONARD TIDE

THOMPSON TIDE

KEHOE TIDE

REEDBUCK

MARY ARCTICA

W czerwcu 2003 roku zawarto kontrakt na budowę statku dla armatora grenlandzkiego Royal Arctic Line A/S (RAL). W ciągu 17 miesięcy zbudowaliśmy kontenerowiec o ładowności 572 TEU i długości 113 m, jednośrubowy, napędzany silnikiem wolnoobrotowym, z kadłubem podzielonym na cztery ładownie, z nadbudówką i siłownią na rufie oraz dwoma żurawiami pokładowymi.
Statek o oznaczeniu 1104 został zwodowany 2 września 2004 r.
Przekazanie statku odbyło się w marcu 2005 roku, a jego chrzest 7 kwietnia 2005 r. w Kopenhadze. To wydarzenie odbiło się szerokim echem w całej Danii. Matką chrzestną statku była urodzona w australijskiej Tasmanii, księżniczka Maria Elżbieta, która nadała mu imię *Mary Arctica*. Do służby wszedł 11 kwietnia 2005 roku i do dziś pływa między portami północnej Europy i Grenlandii.

In June 2003 a contract was signed with Royal Arctic Line A/S. We built a 572 TEU and 113 m long ice-going cargo vessel for Greenland. The hull was launched in September 2004 while its christening ceremony was held in April 2005 in Copenhagen. Crown Princess Mary of Denmark named the ship *Mary Arctica*, which sails between ports of Northern Europe and Greenland.

ROYAL ARCTIC
ROYAL ARCTIC
ROYAL ARCTIC
ROYAL ARCTIC LINE

BUTE

9 lutego 2005 r. zwodowano prom *Bute* - budowany dla armatora Caledonian MacBrayne, którego udziałowcem jest rząd Szkocji. Jednostka na 450 pasażerów i 60 samochodów zapoczątkowała szóstą generację promów pływających na rzece Clyde.

Prom ma wiele innowacyjnych rozwiązań m.in. aluminiową nadbudówkę i siłownię z linią wałów z włókna węglowego. Został przekazany armatorowi w czerwcu 2005 roku. Stocznia zbudowała jeszcze 2 bliźniacze promy o nazwach *Argyle* i *Finnlagan*. Pierwszy z nich został zwodowany 12 września 2006 r., a kolejny 30 czerwca 2010 r. W tych uroczystościach zawsze uczestniczyli przedstawiciele armatora ubrani w tradycyjne szkockie kilty.

On 9th of February 2005 we launched a new ferry under construction for the Scottish owner Caledonian MacBrayne.

We have built and delivered to the same Owner further two sister ferries - *Argyle* and *Finnlagan* - in 2006 and 2010 respectively. There were always representatives of the Owner participted in launching ceremonies and dressed up Scottish kilts.

www.calmac.co.uk
Caledonia
Bray
PIPE
GDAŃSK

MacBrayne
BUTE

Eilean Bhòid
www.calmac.co.uk
BUTE
Caledonian MacBrayne

TRINITY HOUSE
ALERT, PHAROS, GALATEA

11 listopada w 2004 roku w Londynie w siedzibie armatora Trinity House, założonego w roku 1514 przez króla Anglii Henryka VIII, którego prezesem był mąż królowej Elżbiety, książę Edynburga Filip, podpisano kontrakt na budowę 3 statków specjalistycznych, służących do obsługi szlaków wodnych wokół Wysp Brytyjskich. Armatora reprezentował admirał Jeremy De Halpert.

In 2004 we signed a contract with Trinity House in London, the company founded in 1514 by Henry VIII, the King of England and presently lead by Prince Philip, Duke of Edinburgh. The Owner was represented by admiral Jeremy De Halpert.

We built three special vessels - two multifunction buoy tenders and one rapid intervention vessel.

In 2007 The Queen named one of those ships *Galatea* (see on pages 56 - 57) in London, while another one was named *Pharos* by Princess Anne in Gdansk in 2006.

PHAROS

W ramach tego kontraktu zbudowaliśmy 3 statki - 2 większe, tzw. MFT (Multifunction Buoy Tender – wielofunkcyjny stawiacz boi) oraz 1 mniejszy, RIV (Rapid Intervention Vessel). Jeden MFT i jeden RIV dla armatora Trinity House Lighthouse Service, drugi stawiacz boi dla Northern Lighthouse Board (odpowiadającego za tory wodne wokół Szkocji i Wyspy Man). 11 października 2005 zwodowaliśmy statek typu RIV, któremu nadano imię *Alert* (str. 54). Armatora reprezentowali m.in. wiceprezes Trinity House, admirał Jeremy de Halpert z małżonką, oraz komandor Peter Melson wraz z małżonką Janet Melson, która była matką chrzestną. Statek przekazaliśmy armatorowi w kwietniu 2006 r.

Chrzest statku NLV *Pharos* (str. 55) odbył się również w Gdańsku, 3 lutego 2006 r. Matką chrzestną była brytyjska księżna Anna.

Natomiast 26 lipca zwodowaliśmy drugi statek MFT. Uroczystość jego chrztu odbyła się w Londynie 17 października 2007 r, na statku zacumowanym na Tamizie. Jego matką chrzestną była królowa Anglii Elżbieta II, która nadała mu imię *Galatea* (str. 57).

GALATEA

Fot.: Archiwum Stoczni

IBEEV

W latach 2006 - 2010 przekazaliśmy armatorowi Agip KCO 10 statków typu Ice Breaking Emergency Evacuation Vessel (czyli w skrócie IBEEV). Ich zadaniem jest ewakuacja pracowników pola naftowego Kaszagan na Morzu Kaspijskim w razie pożaru, skażenia atmosfery lub innej awarii. Statki te zdobyły prestiżową nagrodę Złota Kotwica na Międzynarodowych Targach Morskich Baltexpo 2007.

In the years 2006 - 2010 Northern Shipyard delivered 10 Ice Breaking Emergency Evacuation Vessels (IBEEV). The vessels were ordered by Agip KCO, te Owner operating in the Kazakhstan sector of the North Caspian Sea. The main task of these vessels designed for navigation in ice is to evacuate personnel from offshore oil installations in emergency situations and in a hydrocarbon/toxic environment.

SIMARA ACE

10 stycznia 2007 roku zwodowaliśmy kadłub pierwszego z dwóch promów pasażerskich o numerze budowy 1064/1, natomiast kadłub drugiego bliźniaczego statku (1064/2) - 8 lutego.
Oba promy, które otrzymały nazwy *Simara ACE* oraz *Siluna ACE* zbudowaliśmy dla norweskiego armatora Eitzen Holding, na krótką trasę w poprzek cieśniny Sund, pomiędzy szwedzkim miastem Helsingborg, a duńską siedzibą „zamku Hamleta" - Helsingor.

In the years 2007-2008 we delivered to Eitzen Group two modern sister ferries *Simara Ace* and *Siluna Ace*. Both are 400 passenger shuttle ferries operating in transportation of passengers between Ellsinore in Denmark and Helsinborg in Sweden.

HIRTA

17 sierpnia 2007 r. zwodowaliśmy i ochrzciliśmy statek ochrony rybołówstwa *Hirta*, zbudowany na zamówienie Szkockiej Agencji Ochrony Rybołówstwa (Scottish Fisheries Protection Agency - SFPA). *Hirta* została przekazana armatorowi w maju 2008. Operuje na wodach wokół Szkocji i na łowiskach na północno-wschodnim Atlantyku. Jej zadaniem jest egzekwowanie przestrzegania praw obowiązujących na łowiskach (zarówno brytyjskich, unijnych jak i międzynarodowych). Ma to na celu ochronę zasobów morskich i zachowanie równowagi ekologicznej.

On 17th of August 2007 we launched a fishery protection vessel under construction for Scottish Fisheries Protection Agency. The vessel named *Hirta* was delivered to the Owner in May 2008.

The primary function of the vessel covers fishery protection operations in waters surrounding the mainland and islands of Scotland. In addition the ship operates in the North East Atlantic Fisheries commission waters beyond the 200 mile limits.

CENTAUR II

W 2007 r. r zbudowaliśmy na zamówienie WUŻ - Przedsiębiorstwo Usług Żeglugowych i Portowych Gdynia Sp. z o.o. (spółka zależna Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.) nowoczesny holownik portowo - redowy *Centaur II*. To jednostka przeznaczona do świadczenia usług holowniczych na terenie portu, redach i kotwicowiskach, a także na otwartym morzu w ograniczonym zasięgu żeglugi.

In 2007 we also built a modern tug for the Port of Gdynia, named *Centaur II*. We have a dozen or so such tugs in our track record. The vessel is used to carry out the tug services for cargo ships both within and outside the port. It includes assistance, towing, piloting and all other tasks assigned for these types of vessels.

AURA

7 stycznia 2008 r. przekazaliśmy fińskiemu armatorowi Meriaura Oy ciężarowiec *Aura*, (nr budowy B 602), przeznaczony przede wszystkim do przewozu ciężkich i wielkogabarytowych ładunków na pokładzie otwartym (nie posiada ładowni). Wodowanie kadłuba odbyło się 14 lipca 2007 r. z pochylni zrzutowej Stoczni Północnej.

Statek o charakterystycznej sylwetce - z niewielką nadbudówką na dziobie i dużym szerokim pokładem - przewozi ładunki o łącznym ciężarze przekraczającym 4 tysiące ton. Zastosowano na nim ciekawe rozwiązanie sztauowania ładunku, wyposażając go w zestaw możliwy do szybkiego przenoszenia, a także szybkiego mocowania do pokładu - bloków stanowiących podpory dla wielkich konstrukcji (np. okrętowych). Na pokład ciężarowca może wjechać (z nabrzeża) ciężka platforma wielokołowa (pomiędzy ustawione na pokładzie podpory) z wielkogabarytowym ładunkiem i przez przyklęk podwozia – osadzić ładunek na podporach. Najwyższa klasa lodowa kadłuba i mocny napęd umożliwiają pracę w zimowych warunkach w Zatoce Fińskiej.

On 7th of January 2008 we delivered to the Finish Owner Meriaura Oy the first cargo vessel in the series, named *Aura*.

The 4,700 dwt vessel was designed to transport industrial steel structures, heavy cargoes, oversized freight, timber, logs, buhr, finished granite, wind turbine components and 240 TEU on its 80m unimpeded cargo deck either by ro-ro or lo-lo method in the Baltic and North Sea.

REM 120

24 stycznia 2008 r. w Stoczni Północnej zwodowano i ochrzczono pierwszy statek typu REM 120. Nazwano go *BBC Eugeniusz Kwiatkowski*. Matką chrzestną 122-metrowego statku o numerze budowy B 603/1 była Julita Maciejewicz – Ryś (na zdjęciu na następnej stronie), wnuczka Eugeniusza Kwiatkowskiego, legendarnego polskiego polityka i działacza gospodarczego II Rzeczypospolitej. Statek przekazano w 2008 r.

In 2008 we launched a container vessel of the REM 120 type with length overall of 122 m. The ship was named *Eugeniusz Kwiatkowski* and its Godmother was Julita Maciejewicz-Ryś, the granddaughter of Eugeniusz Kwiatkowski, a legendary Polish politician and economist.

2008

CORAL METHANE

W czerwcu 2006 r. zawarto kontrakt na budowę unikatowego w skali europejskiej zbiornikowca do transportu trzech rodzajów gazu LNG/LPG/LEG (etylen). Takiego statku nie zbudowała jeszcze żadna stocznia europejska. Odbiorcą statku (nr budowy B604/1) o ładowności 7500 m sześć. rozłożonej na dwa zbiorniki był holenderski armator Anthony Veder Rederijzaken BV. Była to pierwsza taka jednostka we flocie armatora eksploatującego dotąd chemikaliowce, etylenowce i gazowce LPG.
Po przekazaniu w 2009 r. statek, który otrzymał nazwę *Coral Methane* został zatrudniony w czarterze przez norweskiego dystrybutora LNG – Gasnor AS.

In 2009 we built for Anthony Veder the world's first small scale combined LNG/LPG/LEG carrier *Coral Methane*. The ship is still operated by Norwegian company Gasnor which produces and distributes natural gas as a clean energy source to various places in Norway.

MOLDEFJORD

27 lutego 2009 zwodowaliśmy kadłub dwustronnego, przelotowego pasażersko-samochodowego promu fiordowego *Moldefjord*. Statek o stoczniowym numerze budowy B 607/1, który zbudowaliśmy dla norweskiego armatora Fjord1 MRF AS był pierwszym z serii promów o napędzie gazowym. Zdobył nagrodę Green Ship Technology Awards, przyznaną przez Informa Maritime Events z grupy Informa, wydawcy jednego z najbardziej znaczących na świecie czasopism morskich - dziennika Lloyd's List.Pozostałe to: *Fannefjord*, *Romsdalfjord* i *Korsfjord*, które przekazaliśmy armatorowi w latach 2009 - 2010.

On February 27, 2009 we launched the first LNG fuelled double-sided ferry built at Northern Shipyard for Fjord1 MRF AS. Its name was *Moldefjord*. In the years 2009 - 2010 we delivered to the same company further similar vessels - *Fannefjord*, *Romsdalfjord and Korsfjord*.
Gas-diesel-electric ferries feature one diesel engine and two LNG-fuelled main engines generating electric power for each ferry's two main propulsion motors, driving an azimuthing propulsion thruster at each end of the double-ended - symmetric ship.

Fjord1
Fjord1

LANDEGODE

W roku 2011 podpisaliśmy z norweskim armatorem kontrakt na budowę czterech ekologicznych promów pasażersko - samochodowych o napędzie LNG.

Statki, przeznaczone do żeglugi w rejonie Archilepagu Lofoty na Morzu Norweskim osiągają prędkość serwisową 17 węzłów i maksymalną 19 węzłów zabierając na pokład 390 pasażerów i 120 samochodów osobowych. Długość całkowita statków wynosi 96 m, szerokość maks. 16,80 m, a wysokość boczna 5,50 m.

Promy przekazaliśmy w roku 2012. Ich nazwy to: *Landegode* i *Væroy* oraz *Barøy* i *Lødingen*. Budowę ostatniego z nich, uruchamiając maszynę do plazmowego cięcia blach zapoczątkował premier Norwegii Jens Stoltenberg w roku 2011 w naszej stoczni.

Ta seria promów była już trzecią z kolei dla tego armatora, będącego jednym z największych właścicieli floty promowej w Norwegii współpracowaliśmy już wcześniej. W roku 2011 przekazaliśmy mu dwa promy symetryczne (double – sided) o napędzie konwencjonalnym, oraz 4 mniejsze promy, różniące się rodzajem napędu, mocą silnika oraz zasięgiem obsługiwanych linii.

Since 2009 we have become a European leader in the production of LNG - driven ferries. At that time we also delivered four such ferries (*Landegode*, *Væroy*, *Barøy* and *Lødingen*) which sail in Lofotten, the archipelago described as one of the most scenic parts of Norway.

Production of the last of the ferries mentioned above was commenced by Norwegian Prime Minister Jens Stoltenberg, who paid a visit to Remontowa Holding in 2011. At our shipyard he started cutting first steel plates pushing the button of a plasma machine. That contract was the first one signed by the Northern Shipyard, which was renamed Remontowa Shipbuilding, and operating independently at that time.

LODINGEN

PLATFORM SUPPLY VESSELS

W latach 2012 - 2014 przekazaliśmy armatorom ze Szkocji, Singapuru i USA 13 statków typu platform supply vessel. Dla armatora Edison Chouest Offshore zbudowaliśmy 8 statków tego typu (B856/1-8) o nazwach zainspirowanych gatunkiem antylop afrykańskich: *Bongo*, *Kudu*, *Sable*, *Oryx* (na zdjęciu), *Eland*, *Gemsbok*, *Springbok*, *Wildebeest*. Ostatni opuścił stocznię w 2014 r. Dla EMAS Offshore/Ezra Holding z Singapuru przekazaliśmy dwa statki - *Lewek Andes* (B 852/1 - na zdjęciu na następnej stronie) oraz *Lewek Acquarius* (B 852/2). Na chrzest pierwszego z nich, który odbył się 29 marca 2012 r. przybyła bardzo liczna delegacja armatora (na zdjęciu - na pokładzie statku *Lewek Andes*). Dla armatora Gulfmark Offshore zbudowaliśmy trzy statki (B 850/1 i 2) o nazwach *Highland Defender* (na fotografii) i *Highland Guardian* oraz jeden (B853/1) o nazwie *Highland Chieftain*.

In the years 2012 - 2014 we delivered to owners from Scotland, Singapore and the USA 13 platform supply vessels in total. For Edison Chouest Offshore we built 8 vessels of this type (no. B856/1-8) with names inspired by African Antelope species: *Bongo*, *Kudu*, *Sable*, *Oryx* (on the picture), *Eland*, *Gemsbok*, *Springbok*, *Wildebeest*. The last one departed from the shipyard in 2014. We delivered to EMAS/Ezra Holding 2 PSVs - *Lewek Andes* and *Lewek Acquarius*. The first of them was christened on 29th of March 2012 (on the picture - below). For GulfMark Offshore we built three PSVs named *Highland Defender* (on the picture), *Highland Guardian* and *Highland Chieftain*.

EMAS

KORMORAN II

23 września 2013 r. podpisaliśmy kontrakt na zaprojektowanie oraz budowę niszczyciela min dla polskiej Marynarki Wojennej programu „Kormoran II". To pierwszy od 30 lat nowy okręt dla naszej marynarki, powstający w ramach programu modernizacji floty wojennej, który mamy dostarczyć do końca 2016 roku.

Kormoran przeznaczony jest do poszukiwania i zwalczania min morskich na wodach polskiej strefy ekonomicznej oraz w grupach taktycznych na Morzu Bałtyckim i Północnym. Okręt o długości 58 metrów obsługiwany będzie przez 45 osobową załogę.

Uroczyste cięcie pierwszych blach odbyło się w naszej stoczni się 25 kwietnia 2014 r., natomiast 23 września - położenie stępki niszczyciela min *Kormoran*.

Okręt wojny minowej powstaje w zmodernizowanej do tego celu hali produkcyjnej przystosowanej specjalnie do budowy okrętów ze stali niemagnetycznej (austenitycznej). W maju 2015 r. kadłub okrętu opuścił halę montażową (na zdjęciu).

On 23 September 2013, we signed a contract for the design and construction of a prototype minehunter - the first unit of the „Kormoran II" programme - for the Polish Navy.

The ship is dedicated to mine hunting tasks in Polish EEZ (Exclusive Economic Zone), as well as in tactical task forces in the Baltic and the North Sea and other auxiliary tasks defined by Polish Ministry of Defense. The ship with length of 58,50 m will be operated by 45 persons crew.

The first steel cutting took place at Remontowa Shipbuilding on April 25, 2014 while the symbolic keel laying ceremony held on 23rd of September 2014 has been attended, by the Polish Army, the Polish Navy and government officials.

The ship is built of non-magnetic steel in a new production hall, fitted with special devices, monitoring and filtering systems aiminig to prevent air pollution inside the hall and to comply with stringent requirements necessary for works with non-magnetic steel.

KABLOWIEC

1 października 2014 r. zwodowaliśmy pierwszy w historii polskiego przemysłu okrętowego budowany od podstaw kablowiec. Wodowanie poprzedziła wielogodzinna operacja przesunięcia kadłuba statku z płyty montażowej na dok pływający, która odbyła się dzień wcześniej. Poprzez zanurzenie doku kadłub spłynął na wodę (na zdjęciach).
Statek B101 typu cable lay vessel (CLV) zamówił norweski armator Siem Offshore. W całości powstaje w Gdańsku, począwszy od opracowania projektu roboczego, przez budowę kadłubów o nowatorskim kształcie, aż po wyposażenie w najnowocześniejsze systemy nawigacyjne, w tym rozbudowany system DP2, napęd diesel-electric oraz system układania podmorskich łączy kablowych. Otrzyma imię *Siem Aimery*.

On 1st of October 2014 we launched the first cable laying vessel in the history of Poland's shipbuilding industry. The hull had been previously rolled from a hull assembly line ashore onto a floating dock, berthed perpendicularly to the quay, which was then submerged.
A contract for the construction of a dynamically positioned Cable Lay Vessel (CLV) was signed on 29 of April 2013 with Norwegian Owners Siem Offshore.
The CLV has been designed to meet the challenging requirements of the installation, repair and maintenance of medium and high voltage submarine cable systems within the offshore renewable energy and offshore oil and gas markets.
The vessel to be named *Siem Aimery* is constructed entirely in Gdańsk.

PSV LNG

16 września 2014 r. odbyło się wodowanie specjalistycznego statku typu platform supply vessel (B 856/1) przeznaczonego do zaopatrywania platform wiertniczych i wydobywczych.

To pierwszy taki statek z serii kilku budowanych w ramach kontraktu zawartego w 2013 r. dla Siem Offshore - jednego z największych, norweskich operatorów floty tego typu. To także pierwszy w naszej historii statek PSV na rynek norweski i jednocześnie pierwszy w ogóle w historii polskich stoczni, który będzie miał silniki zasilane LNG.

Jednostka o długości 89 metrów oraz pokładzie roboczym o pow. 980 m kw. będzie miała nośność 5400 ton. Obsługiwana ma być przez 25-osobową załogę i będzie spełniać będzie najwyższe normy związane z ochroną środowiska i bezpieczeństwem żeglugi (dla notacji klasy Clean Design), pływając pod renomowaną i wymagającą banderą norweską.

On 16th of September 2014, the launching ceremony of a platform supply vessel took place at Remontowa Shipbuilding. The ship constructed for Norwegian company Siem Offshore is its first OSV powered by LNG fuelled engine and the first and the most innovative Polish - built, fully equipped (turn-key delivery) LNG fuelled PSV.

The 89 meter long ship with a cargo deck area of 980 sq m will be capable of carrying up to 5400 tons. It will be served by a 25 person crew and will meet the highest standards of environmental protection and safety of navigation and receive „CLEAN DESIGN" class notation. She will fly the most reputable Norwegian flag.

SAMSØ

11 lutego 2015 r. do portu Sælvig na wyspie Samsø dotarł nowy prom *Samsø*, zbudowany w naszej stoczni. Kursuje na linii Sælvig (na wyspie Samsø) - Hou (na Jutlandii). Jednorazowo zabiera na pokład 600 pasażerów oraz 160 samochodów. To pierwszy w Unii Europejskiej prom pasażersko-samochodowy napędzany LNG, zatrudniony w ruchu lokalnym (kursujący pomiędzy portami jednego państwa). Wodowanie odbyło się 27 marca 2014 r. z udziałem m.in burmistrza gminy Samsø Marcela Meijera (na zdjęciu).
Statek o długości 100 m i szerokości 19 m jest jednym z największych promów gazowych zbudowanych dotąd w naszej stoczni. Kompletny system zasilania LNG ze zbiornikiem kriogenicznym został wykonany przez spółkę Remontowa LNG Systems, a system ładunkowy ro-ro przez Remontowa Hydraulic Systems.

On February 11, 2015 a new ferry was greeted by representatives of the local community in the port of Sælvig and its approaches, near Danish island Samsø. A day before the *Samsø* departed from Remontowa Shipbuilding, where the new ferry, named after the island itself, was built. The ferry was launched on 27th of March 2014 and Marcel Meijer (on the picture), the mayor of the Samso Municipality attended the launching. The ferry operates between main land (Jutland) Hou and island Samsø with service speed of 14 knots. It is able to carry 160 personal cars, or 16 lorries and 600 passengers. It is the first LNG fuelled ferry sailing domestic route within the EU.
Companies operating in the Remontowa Holding group have contributed to the project some 60% of total workload. Complete ro-ro handling system was supplied by Remontowa Hydraulic Systems while the ship's propulsion LNG system with a special cryogenic tank and cold box has been produced and delivered by Remontowa LNG Systems.

GDAŃSK
SAMSØ
SÆLVIG

BC FERRIES

W 2014 roku podpisaliśmy z British Columbia Ferries (BCF) kontrakt na budowę trzech promów pasażersko samochodowych. Statki, które zabierać będą na pokład 150 samochodów osobowych oraz 600 pasażerów będą pierwszymi we flocie BCF z napędem na LNG. Alternatywnie będą też mogły być napędzane olejem napędowym. Palenie blach na budowę jednostki B 615/1 odbyło się 16 stycznia 2015 r. Wiceprezes i dyr. ds. finansowych armatora Rob Clarke nacisnął przycisk maszyny do plazmowego cięcia blach (na zdjęciu). Położenie stępki pod budowę B 615/1 odbyło się 6 marca 2015 r. 10 kwietnia 2015 r. zainaugurowaliśmy cięcie pierwszych blach na budowę drugiego z serii trzech promów (B 615/2).

In 2014 we signed with British Columbia Ferries (BCF) a contract for the construction of three LNG fuelled ferries. The ferries are able to carry up to 150 personal cars and 600 passengers and will be the first in BCF fleet to be gas (LNG) fuelled with dual fuel engines also capable of burning oil. First steel cutting of the first ferry (no. 615/2) was held on 16th of January 2015 followed by the symbolic „keel laying" and „lucky coin" ceremony on March 5, 2015. The steel cutting for the second ferry (newbuilding yard no. B 615/2) was held on 10th of April, 2015.

RAL

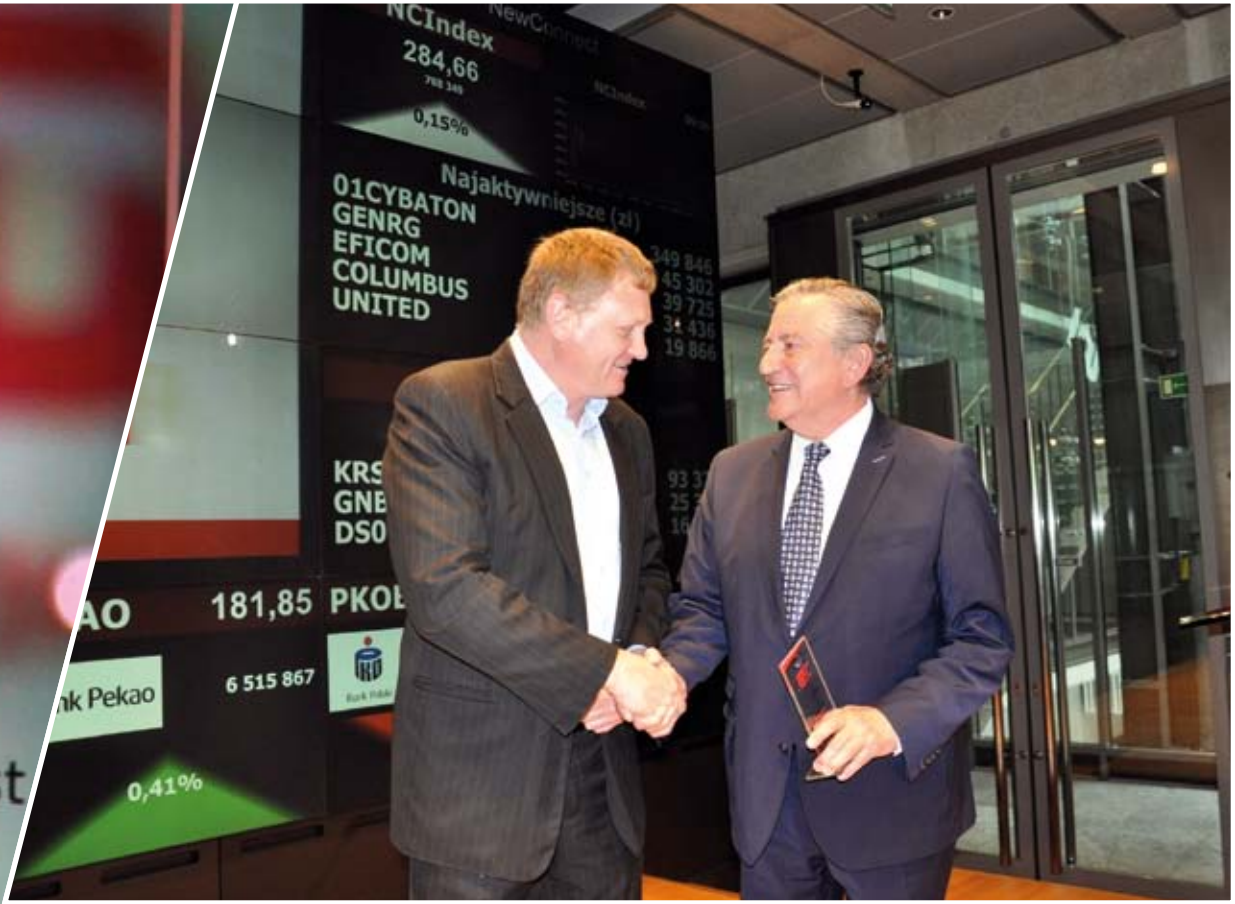
W kwietniu 2015 r. na wodę spłynęły dwa ostatnie z serii pięciu arktycznych statków zaopatrzeniowych dla Royal Arctic Line. Od 2014 r. realizowany jest kontrakt na budowę łącznie pięciu statków o różnej pojemności transportowej. Ich głównym zadaniem jest usprawnienie infrastruktury morskiej wzdłuż wybrzeży Grenlandii i Danii. Największy statek (*Malik Arctica*) mogący zabrać 606 kontenerów dwudziestostopowych (B 204/1) został zwodowany 20 października 2014 r. 22 kwietnia 2015 r. zwodowaliśmy kadłub jednostki B 203/2 o pojemności 108 TEU, która otrzyma nazwę *Jonathan Arctica*. Pierwszy ze statków o pojemności 108 TEU (B 203/1 - *Agnethe Arctica*) był wodowany 25 listopada 2014 r. Natomiast 30 kwietnia 2015 na wodę spłynął kadłub statku B 202/2, który przewiezie 36 TEU i będzie nazwany *Minik Arctica*. Pierwsza z jednostek 36 TEU (B 202/1) była wodowana 20 lutego 2015 r.

Since 2014 we have been progressively continuing the construction of five ice-classed container and supply vessels in three various sizes and designs, destined for Greenland's Royal Arctic Line (RAL). According to the contract signed in 2013 we have been building one 606 TEU vessel for RAL's international services, as well as two 108 TEU vessels and two 36 TEU ships for the carrier's Greenland coastal routes. The first two vessels were launched in 2014 while the remaining three from the series - in 2015.

PROMY DLA PORTU TALLINN

20 lutego 2015 r. miało miejsce cięcie blach na budowę pierwszego z serii dwóch nowoczesnych promów pasażersko-samochodowych zamówionych przez estońskiego klienta Port of Tallinn.
W uroczystości wzięła udział Minister Gospodarki i Infrastruktury Estonii - Urve Palo, która nacisnęła przycisk uruchamiający maszynę do plazmowego cięcia blach (na zdjęciu).
Port Tallinn jest obecnie największym ośrodkiem obsługującym ruch towarowo - pasażerski w Estonii. W celu usprawnienia połączeń lokalnych pomiędzy wyspami leżącymi wzdłuż zachodniego wybrzeża tego kraju konieczne jest zwiększenie posiadanej dotychczas floty. Promy o długości 114 metrów będą zawijać do portów Kuivastu, Rohuküla, Virtsu i Heltermaa. Jednorazowo będą mogły zabrać na pokład 150 samochodów osobowych oraz 600 pasażerów.

On February 20, 2015 the first cutting of steel plates for the construction of the first of two modern double-ended car and passenger ferries on order from Estonian owner Port of Tallinn took place at our shipyard.
The ceremony was attended by i.a. by Urve Palo, Minister of Economic Affairs and Infrastructure of the Republic of Estonia, who started the plasma cutting machine herself for its first job with steel plates for the new ferry. The ferries are to be 114 meters in length and to accommodate 150 cars or ten road trains and 600 passengers.
Port of Tallin was contracted to run ferry routes linking mainland Estonia with Saaremaa and Hiiumaa islands for ten years commencing on October 1, 2016. The ferries will call at the ports of Kuivastu, Rohuküla, Virtsu and Heltermaa.



W czerwcu 2015 r. Grupa Kapitałowa Remontowa Holding zdobyła I miejsce na liście 200 największych polskich firm wśród 100 najlepszych krajowych eksporterów w rankingu gospodarczym Tygodnika Wprost. Wręczenie nagród odbyło się 16 czerwca w sali notowań Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie. To koniec pewnego rozdziału w naszej 70 letniej historii i jednocześnie jej nowy początek...

In June 2015, Remontowa Holding was ranked first among 200 largest Polish companies and 100 best exporters in Poland by „Wprost" - one of the most influential weekly news magazines in Poland. The Prize-giving ceremony was held on 16th of June at the Warsaw Stock Exchange. It marks the end of a certain chapter in our history and the beginning of a new one...

Wydawnictwo okolicznościowe
Remontowa Shipbuilding 1945 - 2015

Wydanie I

Zdjęcia:
Piotr B. Stareńczak, Grzegorz Landowski, Bogdan Pięta,
Wikimedia Commons, Archiwum Remontowa Shipbuilding

Tekst:
Grzegorz Landowski, Piotr B. Stareńczak

Projekt graficzny i skład:
Dariusz Krawczyk

Wydawca:
TEMAT Sp. z o.o.
Grupa Kapitałowa Remontowa Holding
ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk

Druk:
Color Graf Sp. z o.o.

Wszelkie prawa zastrzeżone

REMONTOWA SHIPBUILDING 70 1945-2015

www.remontowa-rsb.pl