

Zręby morskiego przemysłu okrętowego w Polsce

Rozmiary i stan spuścizny poniemieckiej

Na dzisiejszym wybrzeżu polskim istniały przed wojną i podczas wojny 4 ważkie i tętniące życiem ośrodki przemysłu okrętowego: w Elblągu, Gdańsku, Gdyni i Szczecinie. Prawie każdy z tych ośrodków posiadał jedną lub dwie duże stocznie i kilka mniejszych.

Głównymi i szeroko znanymi zakładami były: Stocznia F. Schichau ze swymi oddziałami w Gdańsku i Elblągu, oraz w Szczecinie: Vulcanwerft i Oderwerke. Nadto na terenie Gdyni przed wojną zaczynała pracować poważniej tzw. Nowa Stocznia Gdyniska, a mniej więcej od r. 1930 funkcjonowała tzw. Stara Stocznia Gdyniska. Jeśli chodzi o stocznie wymienione na pierwszym miejscu, to wszystkie one należały do zakładów przemysłowych w skali europejskiej względnie dużych i o wybitnej specjalizacji w kierunku budownictwa okrętowego.

O rozmiarach tego rodzaju przemysłu mówią ilość, jakość i wartość kapitalnych urządzeń, jak pochylni, slipów, doków, dźwigów, hal montażowych, specjalnych maszyn do obróbki metali itd. Zauważyć przy tym należy, że stosunek wartości podstawowych urządzeń, jak pochylni, terenu ubrojonego, hal itp. do wyposażenia zakładu w mechanizmy wynosi zwykle 70:30 do 80:20.

Mniej ścisłą, chociaż bardziej przemawiającą do wyobraźni, miarą wielkości stoczni okrętowej jest ocena jej normalnej (dostosowanej do urządzeń) zdolności produkcyjnej, wyrażonej w tonach przerabianej na rok stali lub w ilościach wytwarzanych statków o rozmiarach dla siebie maksymalnych.

Najprostszy natomiast szacunek wielkości zakładu, choć najmniej ścisły, uzyskujemy na podstawie ilości zatrudnionych w produkcji normalnej rąk roboczych. Ograniczamy się w tym miejscu do podania samego tylko ostatniego rodzaju oceny.

Główne stocznie w Gdańsku, Elblągu i Szczecinie należały przed wojną do rzędu zakładów zdolnych do zatrudnienia w produkcji normalnej (przy normalnym obciążeniu i pracy na jedną zmianę) mniej więcej 2 do 5 tys. pracowników, co nie wykluczało możliwości podnoszenia tego stanu w okresach przeciążeń produkcją do ilości 5 do 8 tys. na każdy zakład. W czasie wojny zaś ilość zatrudnionych osób była jeszcze znacznie wyższa.

Najwięcej cech pełnowartościowej stoczni do produkcji dużych nowych okrętów posiadały następujące zakłady: F. Schichau (traktowane łącznie z obu swymi oddziałami) i Vulcanwerft w Szczecinie.

Ciężar gatunkowy byłej Stoczni Gdańskiej skupiał się dawniej na jej szerokim wachlarzu możliwości równoczesnej produkcji tak kadłubów jak i maszyn okrętowych oraz na jej licznych urządzeniach do remontu

okrętów. Nie był to jednak stały charakter zakładu, przeznaczonego do produkcji kadłubowej i gdyby wszystkie zaprojektowane wówczas nowoczesne pochylnie okrętowe zostały na czas wykończone, to niewątpliwie zakład ten zająłby pierwsze miejsce wśród stoczni także i pod względem rozległości i nowoczesności swych urządzeń do produkcji ściśle okrętowo-kadłubowej. •

Tak pokrótce przedstawiał się dawny stan przemysłu okrętowego, który po rozbudowie w czasie wojny, zniszczeniach działaniami wojennymi i po dokonanym podziale pomiędzy Polskę a Związek Radziecki dostał się pod zarząd świeżo utworzonego Zjednoczenia Stoczni Polskich. O przejętym po tych przejściach majątku nie można, oczywiście, mówić jako o żywym przemyśle, lecz jedynie jako o zrębie, na którym prędzej czy później, szerzej lub wężej, zostanie ten sam rodzaj przemysłu odbudowany.

W obecnej chwili stan poszczególnych głównych ośrodków przemysłu stocznioowego przedstawia się następująco:

Urządzenia czynne zachowały się w największym zakresie w ośrodku gdańskim, w którym ponadto najdalej posunięte są prace organizacyjno-przygotowawcze do produkcji. W szczególności pierwsze pod tym względem miejsce zajmuje Stocznia ZSP Nr 1 (b. Stocznia Gdańska). Drugi z kolei co do żywotności jest obecnie ośrodek gdyniski. Natomiast w Elblągu oddział stoczni Schichau został nam przekazany z wielkimi brakami w zakresie maszyn, zaś zagadnienie przejęcia z rąk radzieckich ośrodka szczecińskiego pozostaje nadal jeszcze otwarte.

Zjednoczenie Stoczni Polskich w okresie odbudowy

Zjednoczenie Stoczni Polskich jest klanirą, spinającą stocznie w pewną produkcyjną całość. Koncentracja taka otwiera szerokie możliwości racjonalnego zagospodarowania i organizacji.

W skład Zjednoczenia wchodzi: stocznia nr 1 (była Stocznia Gdańska), stocznia nr 2 (Schichau), stocznia nr 3 (Fabryka Wagonów), stocznia nr 4 (Wojan), stocznia nr 5 (Klawitter), stocznia nr 9 (Heyking), stocznia nr 12 (Stara Stocznia Gdyniska), stocznia nr 13 (Nowa Stocznia Gdyniska), stocznia nr 16 (Schichau w Elblągu), delegatura w Szczecinie byłych stoczni: Vulcanwerft i Oderwerke, Balticwerft, Greiferwerft.

Poza tym w ramach Zjednoczenia pozostaje grupa: Państwowe Stocznie Rybackie, której zarząd przejął Morski Instytut Rybacki w Gdyni i uruchamia należące do tej grupy małe stocznie skutnicze do budowy kutrów rybackich.

Obecny stan stoczni wymaga odbudowy budynków, maszyn, urządzeń technicznych i uporządkowania tere-

nn. Te zadania składają się na plan odbudowy, który wypływa z ważności potrzeb, związanych z zamierzoną produkcją. Zniszczona kubatura murowana wynosi ok. 900.000 m³. Odbudowie są poddane budynki konieczne do prowadzenia produkcji, następnie mało zniszczone i nie wymagające dużego zabezpieczenia przed dalszym zniszczeniem. Tego rodzaju kubatura wynosi około 600.000 m³. Koszt odbudowy wynosi ok. 150 milionów zł, czas odbudowy ok. 18 miesięcy.

Maszyzny i urządzenia techniczne zostały zdekompletowane. Obecny zestaw maszyn jest jeszcze w 30% zdekompletowany. Koszty naprawy i postawienia na fundamenty oblicza się na 20 milionów zł. Uporządkowanie terenu, usunięcie gruzów oraz przeszkód specjalnych, jak rowy, bunkry, wymaga niezwykle dużo pracy.

O rozmiarach koniecznych robót niech świadczy fakt, że w dwóch pierwszych miesiącach z górą 70% robocizny poświęcono pracom porządkowym. Zatrudnienie w okresie czerwca 1945 r. wynosiło 100 pracowników, w lipcu 600, w sierpniu 1.500, we wrześniu 3.300.

Możliwości produkcyjnych w fazie początkowej nie było wcale. Obecnie stocznie są zdolne do wykonywania remontu kadłubów statków morskich i rzecznych, wszelkich remontów maszyn głównych i pomocniczych, kotłów okrętowych, konstrukcji stalowych, drewnianych, budowy statków rybackich i mniejszych jednostek morskich.

Przemysł okrętowy a program morski

Po zakończeniu planu odbudowy stocznie wejdą w drugi etap rozwojowy, który ma stanowić produkcja dóbr w sensie budowy statków, maszyn i urządzeń technicznych.

Moment przestawienia stoczni, przystosowanych do potrzeb niemieckich, na potrzeby naszych interesów i planów gospodarczych wymaga głębokiej analizy. Problem ten wiąże się z programem morskim, a ściślej z zagadnieniem transportu morskiego i rzeczno-g. Zapotrzebowanie globalne tonażu żeglugi handlowej w okresie przedwojennym wynosiło około 350.000 BRT. Tonaż obecnie istniejący wynosi około 109 tys. BRT i znajduje się w dyspozycji Międzynarodowej Organizacji Żeglugowej UMA. Pod względem jakościowym tonaż ten z górą w 50% przedstawia wartość złomu. Tonaż nowoczesny wyraża się efektywnie cyfrą 50.000 BRT. Potrzeby tonażu handlowego w stosunku do przedwojennych raczej wzrosły, wobec czego niedobór tonażu wynosi dziś około 300.000 BRT.

Dla przemysłu okrętowego stanowi to zadanie na 10 lat, o ile założy się, że przeciętna pojemność statku wynosić będzie od 2 do 3 tys. BRT. Stocznie winny produkować rocznie około 15 średnich jednostek morskich. Ponadto trzeba uwzględnić potrzeby kabotażu oraz obsługi portów w skali 20% od tonażu żeglugi dalekomorskiej.

Przy tym zapotrzebowaniu morskiej floty handlowej roczne zużycie materiałów w stoczniach (blachy, profile, odlewy itd.) wyniosłoby w przybliżeniu ok. 20.000 ton, ilość zaś zatrudnionych pracowników fizycznych 10 do 12 tys., umysłowych ok. 1.500.

Stanowisko przemysłu okrętowego w hierarchii potrzeb państwowych

Obecnie otwierają się możliwości kredytu towarowego w St. Zjednoczonych. Uprzemysłowienie kraju wymaga sprowadzenia podstawowych środków produkcji, to jest obrabiarek precyzyjnych specjalnych, produkujących obrabiarki zwykłe. Ta potrzeba jest kapitalna, ponieważ stwarza bazę do budowy fabryk i wytwórni specjalnych. Zagadnienie transportu morskiego opiera się również na prawach dynamiki inwestycyjnej i należy do potrzeb pierwszego rzędu.

Światowy rynek środków transportowych przeżywa niezwykłą koniunkturę. Brak tonażu stwarza wysoką cenę jednostek pod względem eksploatacyjnym bezwartościowych. Kupno takiego tonażu reprezentowałoby wartość złomu, podczas gdy budowa statków na własnych stoczniach oznacza:

1. wyszkolenie niezbędnych kadr fachowców, które w innym wypadku nie mogłyby w ogóle powstać i osiągnąć odpowiedniego poziomu;
2. tonaż przystosowany do własnych potrzeb (strona jakościowa uzależniona od postępu szkolenia kadr specjalistów);
3. korzyści gospodarcze.

Decyzja Ministerstwa Żeglugi odnośnie zrzeczenia się kupna statków morskich na rzecz pomnożenia kredytów dla krajowego przemysłu okrętowego świadczy dobitnie o słuszności realizowania takiego właśnie programu.

Opracowali:

inż. O. Jabłoński i inż. T. Brzuszkiewicz

Gdańsk, w październiku r. 1945