

Witkowski, Bolesław

Piętnaście lat rozwoju płockich stoczni rzecznych

Notatki Płockie 5/2-16, 7-9

1960

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Nie ma w Europie oprócz Holandii gruntów uprawnych, położonych dwa a nawet trzy metry niżej poziomu Bałtyku i normalnych wód Wisły.

Ta ziemia jest rozkwitła i wzorowo urodzajna. Wisła wiekami nosiła splukiwaną sandomierską i mazurską glebę, mającą najpożyteczniejsze składniki mineralne, osiadające w bagnistym dorzeczu.

Gdy dorastał głód ziemi, skierowano wysiłki po żuławskie błoto sposobami najbardziej prostymi, bo dopiero pod koniec XVIII wieku, zdołano zmienić krajobraz ujścia. Lecz siła żywiołu zniszczyła trwającą wiekami ludzką pracę.

W nocy 31 stycznia na 1 lutego 1840 r. uformował się olbrzymi zator na gdańskiej Wiśle. Spiętrzona woda przerwała nadmorskie wydmy i utworowała rzece nowe ujście do morza. Dalsza powódź z 1845 r. i 1888 r. pogłębiła zaistniałą katastrofę. Jednak prusacy przy pomocy holenderskich inżynierów, zdołali ujarzmić dziką naturę wód i w 1895 r. Żuławy ostatecznie zostały zmeliorowane.

W 1945 r. wycofujące się wojska hitlerowskie zniszczyły wały, kanały i urządzenia pomp

i śluz. Obszar Żuław stał się takim, jakim przedstawia go mapa z 1300 r.

Wyzwolona Polska stanęła po raz drugi wobec faktu przedstawiającego ruinę gospodarki wodnej. Niemcy wierzyli w swoje dzieło zniszczenia, lecz nie wierzyli w odbudowę urządzeń i osuszenie Żuław.

Od 1946—1949 r. a więc cztery lata trwało zmaganie się z pofolgowaną naturą bez pomocy holenderskich specjalistów. Doczekaliśmy się pierwszej orki pługów zruszających urodzajną ziemię.

Historia Żuław silniej przemawia, aniżeli pomnik o potęgze twórczej woli ludzi w dobie socjalizmu. Na naszej ziemi dzieła budowane wiekami, zaczynano pokoleniami, które nigdy nie widziało wyników swej pracy, odtworzone obecnie są owocem i dumą ludzi, którzy je wznosili.

Dlatego musimy wierzyć, że napewno nadejdzie czas, w którym Wisła zamieni się w magistralę wodną a Płock, stojący na wyżynie tumskiej, będzie widział motorowe tranzyty śpieszące ku Warszawie.

BOLESŁAW WITKOWSKI

PIĘTNAŚCIE LAT ROZWOJU PŁOCKICH STOCZNI RZECZNYCH

21 stycznia 1960 r. obchodziliśmy w Płocku 15 rocznicę wyzwolenia naszego miasta.

Każda taka uroczystość stanowi okazję do wspomnień, które łączą się z jakimś ważnym wydarzeniem i z osobistymi przeżyciami.

Mamy za sobą piętnaście lat ciężkiej pracy zawodowej, lat kłopotów, radości, wszystkiego, co zawiera tak długi okres życia człowieka. W okresie tym dokonywały się głębokie przemiany we wszystkich dziedzinach życia politycznego, społecznego i gospodarczego.

Rocznica piętnastolecia jest również odpowiednim momentem, w którym powinniśmy dokonać bilansu osiągnięć w naszym mieście, przeprowadzić ogólną charakterystykę minionych lat i postawić prognozę dla okresu przyszłego. Mając to na uwadze chcę podać w dużym skrócie rozwój Płockich Stoczni Rzecznych należących do największych przedsiębiorstw przemysłowych w Płocku. Rozpocznę od narysowania krótkiego rysu historycznego naszego przedsiębiorstwa.

W okresie międzywojennym większość stoczni rzecznych należała do Państwowych Zarządów a największa stocznia w Modlinie do Państwowych Zakładów Inżynierskich. Pozostałe stocznie stanowiły własność prywatnych przedsiębiorstw żeglugowych jak „Wisła” i „Lloyd Bydgoski” oraz szeregu prywatnych właścicieli zatrudniających od kilku do kilkudziesięciu osób w bardzo skromnych warunkach. Poza stocznia

rzeczną w Modlinie wszystkie pozostałe stocznie były raczej warsztatami pracującymi sposobem rzemieślniczym a nie przemysłowym.

Przed wojną istniała w Płocku tylko stocznia rzeczna Państwowego Zarządu Wodnego w pobliżu starego portu, która zatrudniała zaledwie kilkudziesięciu pracowników. W czasie okupacji zlikwidowano stocznice w Modlinie przenosząc część jej urządzeń do Płocka. Drugą stocznice wybudowano podczas wojny w zachodniej części basenu portu handlowego.

Po zakończeniu działań wojennych posiadaliśmy więc w Płocku dwie stocznie rzeczne a mianowicie stocznice Nr 1 położoną tuż przy wejściu do portu handlowego i stocznice Nr 2 położoną we schodniej części portu handlowego obok starego portu. W 1945 r. Państwowy Zarząd Wodny zatrzymał stocznice Nr 2 a stocznice Nr 1 przekazano Państwowej Żegludze na Wiśle.

Stocznia Nr 1 odbudowywała i remontowała statki pasażerskie holowniki i barki dla potrzeb żeglugi śródlądowej a stocznia Nr 2 wykonywała przeważnie remonty taboru pływającego dla administracji dróg wodnych, budowała stalowe baty 20-tonowe oraz zbudowała holownik motorowy „Panna Wodna”. Plan po zakończeniu działań wojennych przed stoczniami był prosty. Należało odbudować i uruchomić to, co niegdyś istniało.

Zadania nałożone na obie uruchomione stocznie choć wielkie i trudne w owym czasie jednak w założeniu nie były skomplikowane.

Należało wyremontować bądź odbudować zniszczone i zatopiony tabor żeglugowy i techniczny. Obie stocznie zatrudniały zaledwie po stukilkudziesięciu pracowników, a rozwój ich w pierwszych latach powojennych był raczej żywiołowy i dość przypadkowy. Brak kompleksowego planu perspektywicznego rozwoju, brak bilansu potrzeb armatorów i bilansu mocy produkcyjnej, nieprzemysłowe zasady prowadzenia tych zakładów, trudności w zabezpieczeniu równomiernego obciążenia w ciągu całego roku a przede wszystkim istnienie obok siebie dwóch stoczni w gestii różnych instytucji zmusiły do wprowadzenia zmian organizacyjnych w przemyśle stoczni rzecznych. W 1950 r. powołane zostało przedsiębiorstwo „Stocznie Rieczne” obejmujące wszystkie większe stocznie śródlądowe. Miało ono charakter obecnie tworzonych Zjednoczeń i prowadziło planową politykę rozwojową stoczni rzecznych oraz koncentrację sił fachowych, maszyn i urządzeń w 10 zakładach tak zwanych stoczni głównych. W Płocku obie stocznie zostały połączone i tworzyły Stocznia Główną Płock. W roku 1951 powstaje Centralny Zarząd Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Riecznych, któremu podlega 10 dawnych stoczni głównych a w tym Płockie Stocznie Rieczne. W tym okresie obie stocznie w Płocku zatrudniają łącznie około 400 pracowników. Również w tym okresie dobiega do końca odbudowa zniszczonego w okresie wojennym taboru pływającego. Już w połowie 1951 roku obok remontów rozpoczęto nową produkcję na potrzeby krajowe. Produkcja nowa wywarła poważny wpływ na profil produkcyjny i związany z nim rozwój Płockich Stoczni Riecznych. Następuje stopniowy wzrost zatrudnienia, które do roku 1954 osiąga wysokość tysiąca pracowników wysuwające nasz zakład na pierwsze miejsce wśród stoczni śródlądowych w kraju.

Drogą niezbyt wielkich w stosunku do potrzeb środków inwestycyjnych otrzymanych na maszyny i urządzenia techniczne oraz przez zwiększenie zatrudnienia osiągnięto poważny wzrost potencjału produkcyjnego. Zaczęto stosować nowe metody pracy. Powstała konieczność zdobycia przez wielu pracowników umiejętności wykonywania produkcji na podstawie rysunków warsztatowych, trzeba było stosować nową technologię procesów produkcyjnych.

Dawniej budowano tabor pływający wyłącznie jako nitowany montując na pochylni szkielec z pojedynczych elementów, po czym nakładano poszycie. W okresie rozwoju naszego zakładu zanika nitowanie. Zaczęto stosować u nas konstrukcje nitowo-spawane. Tym sposobem wykonaliśmy morskie barki drobnicowe. Konstrukcja nitowo-spawana ustąpiła miejsca konstrukcji całkowicie spawanej, która znalazła zastosowanie przy szalandach dennokłapowych i przy kadłubie pociągarki „Płocka”.

Obecnie jako podstawową metodę budowy kadłubów rozpracowuje się system budowy sekcji przestrzennych montowanych przez spawanie na styk na pochylni. Takim systemem wykonaliśmy w 1959 roku już dzioby i rufy tunelowe dla barek motorowych o nośności 500 ton i mocy 240 KM, których produkcję prowadzimy w 1960 r.

Do budowy małych jednostek z cienkich blach wprowadzamy również w bieżącym roku zgrzewanie

cienkich blach poszycia, co stanowi dalszy krok w realizacji postępu technicznego.

Dnia 6 października 1959 r. przekazaliśmy do eksploatacji pierwszą polską pociągarkę zaprojektowaną i wykonaną w kraju. Jest ona całkowicie zelektryfikowana o wydajności 250 m³ gruntu na godzinę. Nowoczesna maszynownia wyposażona w trzy główne zespoły spalinowo-elektryczne o mocy po 150 kilowatów napędza wszystkie maszyny i urządzenia prądem stałym, które są zdalnie sterowane. Kierowanie pracą kopania jest również scentralizowane.

Tak wysoki stopień mechanizacji i obfitość wyposażenia stawia pociągarkę „Płocką” w rzędzie największych nowoczesnych jednostek technicznych.

Naszą pociągarkę „Płocką” uważamy jako swój obiekt XV-lecia odzwierciedlający wyniki dorobku naszego zakładu w okresie minionych piętnastu lat.

Przed nakreśleniem perspektywy rozwoju Płockich Stoczni Riecznych na tle planu pięcioletniego 1961—1965 oraz hipotezy rozwoju dróg wodnych, żeglugi śródlądowej i stoczni rzecznych w latach 1960—1975 podam poniżej krótką charakterystykę techniczno-organizacyjną naszego przedsiębiorstwa.

Poszczególne gałęzie przemysłu różnią się od siebie pewnymi swoistymi cechami. W przemyśle stoczniowym występuje stosunkowo najwięcej cech specyficznych niż we wszystkich pozostałych gałęziach.

Jednak w sprawach organizacji produkcji i planowania pracy stoczni obowiązują te same zasady, które są stosowane w innych zakładach przemysłowych. Wykorzystuje się w szerokim zakresie doświadczenie nagromadzone w pozostałych gałęziach przemysłu, a przede wszystkim w przemyśle maszynowym. Nowoczesny zakład stoczniowy przedstawia skomplikowany zespół różnorodnej produkcji. Obejmuje on poważne środki materialne i kadry kwalifikowanego personelu różnych specjalności. Podstawowe wydziały stoczniowe tworzą dość duże jednostki produkcyjne. Są to wydziały kadłubowe i wyposażeniowe. Obok nich występują wydziały produkcji pomocniczej obsługujące wydziały produkcji podstawowej oraz obsługujące się nawzajem.

Płockie Stocznie Rieczne obejmują dwie stocznie często określane przez pracowników numerami, a mianowicie Nr 1 i Nr 2. Położone one są na przeciwnych krańcach portu handlowego w Radziwiu. Obie stocznie są wyposażone w pochylnie z wyciągami zmechanizowanymi, na których można wyciągać i wodować jednostki pływające o ciężarze do 400 ton i długości kadłuba do 70 metrów.

Największym potencjałem produkcyjnym dysponuje stocznia Nr 1 położona w zachodniej części basenu portu handlowego obok wejścia portowego. Zabudowania produkcyjne są rozmieszczone wzdłuż basenu w kierunku drogi do Popłacina na długości około 300 metrów. Obejmują one halę kadłubową, halę mechaniczną, transformatorownię i sprężarnię, które stanowią budynki murowane. Natomiast pozostałe zabudowania mają charakter drewniany i przewidziane są do rozbiórki w okresie rozbudowy stoczni. Również w okresie modernizacji stoczni planuje się

budowę centralnego wyciągu rozrządowego na pochylni, która obecnie uzbrojona jest tylko na długość 120 metrów.

Stocznia Nr 1 specjalizuje się w wykonywaniu nowej produkcji branżowej oraz w ramach luzów wykonywuje ciężką produkcję pozabranżową jak konstrukcje stalowe budowlane, zbiorniki i rury o dużych średnicach z uwagi na dobre wyposażenie w urządzenia dźwigowe.

Natomiast stocznia Nr 2 zajmuje się przede wszystkim remontami kapitalnymi, średnimi, bieżącymi i awaryjnymi taboru pływającego przedsiębiorstw żeglugowych, eksploatacji kruszywa i Rejonów Dróg Wodnych. Współpracuje również w ramach kooperacji międzystoczniowej ze stocznia Nr 1 przy budowie nowego taboru pływającego, a w luzach wykonuje niewielkie ilości produkcji pozabranżowej. Stocznia Nr 2 posiada cztery budynki murowane, a mianowicie halę produkcyjną obejmującą warsztat obróbki skrawanej, ślusarnię, kuźnię, spawalnię i oddział kadłubowy, budynek sprężarni i hamowni silników, budynek magazynowy i transformatorownię. Pozostałe zabudowania są drewniane i przewidziane wkrótce do rozbiórki.

Przechodząc do nakreślenia perspektywy rozwoju Płockich Stoczni Rzecznych chciałbym uprzednio wyjaśnić, że wiąże się ona ściśle z jedną z dziedzin gospodarki narodowej — żegluga śródlądowa, która do niedawna nie była dostatecznie uwzględniana w planach gospodarczych. Nowego taboru pływającego dla żeglugi niewiele zbudowano po wojnie w Polsce, a również przed XII Plenum KC PZPR nie było żadnych poważniejszych planów budowy. Dlatego w okresie ubiegłego 15-lecia żegluga śródlądowa nie zajęła należnego jej miejsca w gospodarce narodowej. Na ten stan rzeczy złożyło się szereg obiektywnych czynników. Transportu wodnego jako jednego z ogniw transportu lądowego na ogół nie doceniano w Polsce. Tym środkiem transportu przewozi się zaledwie 1,5% całej masy przewozowej w kraju. Główne przyczyny — to przede wszystkim słaby stan dróg wodnych, które poza systemem Odry, Dolnej Warty i Noteci oraz Dolnej Wisły nie reprezentują dla żeglugi towarowej większej klasy przewozowej. Ponadto stosowane do tej pory zaniżone taryfy nie stanowią bodźca do rozwijania żeglugi rzecznej. Nową ocenę rozwoju żeglugi śródlądowej i nowy program dla tej ważnej dziedziny życia gospodarczego podano w hipotezie rozwoju dróg wodnych, żeglugi śródlądowej i stoczni rzecznych w latach 1960—1975. Zagospodarowanie w wysokim stopniu Wisły poprzez budowę progów wodnych na Wiśle, Bugu, Narwi oraz wykańczanie zabudowywania Odry przyczyni się do poprawienia warunków nawigacyjnych i transport wodny będzie przybierał na sile.

W tych nowych warunkach powstała konieczność szybkiej rozbudowy naszej floty rzecznej i zapotrzebowanie dla polskich stoczni rzecznych na produkcję nowych jednostek żeglugi towarowej i pasażerskiej. Już w roku 1959 rozpoczęto na stoczniach rzecznych we Wrocławiu, Gdańsku i Płocku budowę nowego taboru pływającego dla rzeki Odry, rejonu Bydgoszczy i Warszawy.

W latach 1960—1965 planuje się wykonanie 200 barek motorowych o łącznym tonażu 100 tys. ton, 24 zestawów pchanych o tonażu 12 tys. ton oraz 30 statków pasażerskich na 6.300 miejsc, które będą kursować na najbardziej malowniczych szlakach wodnych Polski.

Z tych nowych typów taboru pływającego plan pięcioletni 1961—1965 przewiduje wykonanie w Płockich Stoczniach Rzecznych co najmniej 65 barek motorowych 500 tonowych i 3 zestawy pchane o mocy pchacza 300 KM.

Prototyp barki motorowej BM-500 wykonaliśmy w grudniu 1959 r., w roku 1960 plan produkcji towarowej przewiduje 6 barek a w 1961 już 12 barek. Krótka charakterystyka tych barek jest następująca: nosność 500 ton, napęd dwoma krajowymi silnikami wysokoprężnymi Puck B-120 o mocy po 120 KM na dwie śruby, kształt tunelowy z dyszami Korta. Budowane obecnie w dużych ilościach barki motorowe mają osiągnąć lepsze efekty ekonomiczne i sprawność techniczną od naszych tradycyjnych pociągów holowniczych. Na przestrzeni kilkudziesięciu lat szybkość pociągów holowniczych nie uległa zwiększeniu. Dlatego wiele cenniejszych ładunków przeszło z wody na kolej lub samochody ciężarowe. To podstawowe niedomaganie żeglugi śródlądowej utrudnia jej współzawodnictwo z koleją i samochodami ciężarowymi przy przewozach ładunków wymagających przewozu pośpiesznego, a może je pokonać tylko barka o własnym napędzie. Szybki rozwój motoryzacji i udoskonalenie w ostatnim okresie silników spalinywych przyczyniły się do powstania nowego środka przewozowego w żegludze, jaki stanowią barki motorowe.

Zarówno barki motorowe, pchacze i remonty jednostek pływających nie wyczerpią całkowicie naszej mocy produkcyjnej w planie pięcioletnim. Przykładowo w bieżącym roku z produkcji pozabranżowej wykonujemy eksportowe konstrukcje stalowe hal produkcyjnych wytwórni betonów komórkowych dla ČSR, a od 1961 roku będziemy produkować konstrukcje stalowe budowlane, zbiorniki i rurociągi dla Mazowieckich Zakładów Petrochemicznych w Płocku.

Wyczerpując ten krótki zarys rozwoju naszego przedsiębiorstwa sądzę, że można ocenić bilans ostatniego piętnastolecia Płockich Stoczni Rzecznych z pewnością jako dodatni.

Wystarczy tylko porównać go z tym, co stanowiło punkt wyjścia naszej drogi rozwojowej w 1945 roku.

Wypracowaliśmy środki i metody pracy, kompletujemy i kształcimy ludzi do ich skutecznego wykorzystania w działalności przedsiębiorstwa.

Zdajemy sobie także sprawę z naszych jeszcze braków i niedociągnięć oraz z zadań, jakie stoją przed nami.

Realizując ambitne i trudne założenia przyszłego okresu chcielibyśmy nie tylko zdobyć dobre imię dla naszej załogi ale również przyczynić się do rozwoju naszego miasta.