

Agnieszka Zaremba

Zmiany produkcyjne Stoczni Szczecińskiej im Adolfa Warskiego w latach 1957–1970 : wokół zamówień Związku Radzieckiego i państw zachodnich

Edukacja Humanistyczna nr 2 (25), 73-82

2011

Artykuł został 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.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

Agnieszka Zaremba
Książnica Pomorska
Szczecin

ZMIANY PRODUKCYJNE STOCZNI SZCZECIŃSKIEJ IM. ADOLFA WARSKIEGO W LATACH 1957–1970

WOKÓŁ ZAMÓWIEŃ ZWIĄZKU RADZIECKIEGO I PAŃSTW ZACHODNICH

Wprowadzenie

Jednym z zagadnień branżowych polityki morskiej jest polityka budowy statków. Sama polityka morska związana jest ściśle z problemami gospodarczymi państwa i aspektami przestrzenno-lokalizacyjnymi. Należy pamiętać, że od października 1956 roku nastąpiły zmiany nie tylko w życiu politycznym Polski, ale również w resorcie gospodarki morskiej. W grudniu 1956 roku ministrem żeglugi wybrano Stanisława Darskiego. W roku 1957 w miejsce zlikwidowanego Ministerstwa Żeglugi powołano Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej. Zmiany organizacyjne spowodowały, że w latach 1958–1970 Stocznia Szczecińska im. Adolfa Warskiego zależała bezpośrednio od Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego. Zjednoczenie natomiast nadzorowane było bezpośrednio przez Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego¹.

Warto podkreślić, że pojęcie „polityka morska” ma wiele aspektów. *Realizacja polityki morskiej w każdym państwie i każdym ustroju sprowadza się w istocie rzeczy do następujących [...] elementów: [...] należy posiadać w swym ręku czynniki rozbudowy i organizacji własnej floty handlowej, musi istnieć sprawny aparat handlowy dostosowany do możliwości produkcyjnych i rynkowych [...], wreszcie musi się skodyfikować cele własnej ekspansji gospodarczej w systemie traktatów handlowych*². Tymi słowami scharakteryzował politykę morską państwa Eugeniusz Felicjan Kwiatkowski, w latach 1926–1930 minister przemysłu i handlu.

Można przyjąć, że czynnikiem służącym rozbudowie polskiej floty handlowej była między innymi Stocznia Szczecińska, produkująca jednostki nie tylko na potrzeby polskich armatorów. Rozwój szczecińskiego przemysłu okrętowego po 1960 roku następował przy dynamicznym wzroście produkcji światowego okrętownictwa. Widoczny był tu kontrast w porównaniu z połową lat pięćdziesiątych. Wówczas możliwości polskich stoczni morskich w produkcji statków były w dużym stopniu ograniczone niedostatecznym poziomem przemysłu kooperacyjnego, a także niską zdolnością produkcyjną spowodowaną brakiem odpowiednio rozwiniętych ośrodków produkcyjnych.

¹ *Polityka morska państwa*, Gdańsk 1982, s. I–II; M. Kamola-Cieślak, *Polityka morska na Pomorzu Zachodnim w latach 1956–1970. Porty i żegluga, Cz. I*, Szczecin 2005, s. 25–31.

² E. Kwiatkowski, *Pisma o Rzeczypospolitej morskiej*, Szczecin 1985, s. 163–164.

Jeszcze wcześniej, bo już w 1956 roku, przed ogromnym problemem stanęła dyrekcja Stoczni Szczecińskiej, gdy na skutek pożaru zniszczona została rurownia i ślusarnia zakładu. Wykorzystując ten przykry incydent, dyrektor stoczni Henryk Jendza postanowił stworzyć rok później nowoczesny ośrodek okrętowy. Opracowano szczegółowy plan modernizacji i jednocześnie odbudowy nieruszonego spod wojennych zgliszcz ośrodka „Wulkan”, obejmującego teren byłej niemieckiej stoczni „Vulcan”. Podjęcie się odbudowy dało niezaprzeczną szansę stworzenia w Szczecinie nowoczesnego zakładu produkującego statki pełnomorskie. Stocznia Szczecińska mogła pozwolić sobie, by razem ze stoczniami Gdańska oraz Gdyni konkurować ze światowymi stoczniami między innymi z Finlandii i Norwegii. Plan technologiczny odbudowy Stoczni „Wulkan” został opracowany pod kierownictwem szefa technicznego inż. Eugeniusza Skrzymowskiego, przy współpracy z doc. Jerzym Doerfferem z Gdańska. Zdecydowano się na zastosowanie bramownic o udźwigu 100 ton, co dawało szansę na budowę coraz to większych jednostek. W następnych latach miało to zaowocować specjalistyczną produkcją Stoczni Szczecińskiej. W powstałym w 1956 roku projekcie odbudowy ośrodka „Wulkan” przyjęto, że największą jednostką zbudowaną i wodowaną na tym terenie będzie statek o nośności 25 tys. DWT.

W latach 1959–1960 przy odbudowie zastosowano między innymi blokową metodę budowy rejonu siłowni, trasowanie optyczne, ciąg wstępnej obróbki blach oraz makietowanie siłowni. Podniesiono znacznie poziom prac spawalniczych stoczni. Odbudowane pochylnie ośrodka liczyły: W1 – 208 metrów długości, W2 – 195 m; szerokość W1 wyniosła 26,5 metra, a W2 – 26,35 m. Tak przygotowany nowo odbudowany ośrodek pozwolił dyrekcji podjąć decyzję o położeniu stępki pod pierwszy statek. Miało to miejsce w grudniu 1958 roku; jednostkę oznaczono symbolem B-54. Był to drobnicowiec o nazwie „Janek Krasicki”. Sam kadłub statku zbudowano za pomocą dźwigu „Kampnagel”. Statek zwodowano 18 czerwca 1960 roku³.

Jednocześnie kierownictwo stoczni, aby sprostać coraz to nowym zamówieniom i możliwościom produkcyjnym zakładu, to jest budowie na większą skalę motorowców, powołało własny samodzielny Oddział Centralnego Biura Konstrukcji Okrętowych nr 1 w Szczecinie – CBKO 1. Zatrudnieni w biurze inżynierowie, co warto podkreślić, podnieśli znacznie poziom i jakość projektów.

Do szczecińskiego biura pozyskano inżynierów Thierrego i Wesołowskiego. Cenionymi w przyszłości okazali się również między innymi inż. Piskorz-Nałęcki, inż. Żarnoch oraz inż. Bednarski. Inżynier Mikołaj Thierry rozpoczął swoją pracę zawodową w Stoczni Szczecińskiej w 1957 roku. Początkowo pełnił funkcję konstruktora w Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych. Szerokie uznanie zyskał między innymi dzięki bardzo udanemu projektowi statku naukowo-badawczego typu B-88 eksportowanego do Związku Radzieckiego. Drugą jego udaną konstrukcją był statek typu B-450 – jednostka towarowo-pasażerska dla armatora z Dżakarty. Konstruktor Thierry specjalizował się w hydrografii, nawigacji i projektach statków przeznaczonych na wody tropikalne, jak wspomniana chociażby jednostka oznaczona symbolem B-450. Inżynier Mieczysław Wesołowski w roku 1959 został kierownikiem i organizatorem działu siłowni w biurze projektowo-konstrukcyjnym zakładu. Jego specjalizacją do 1968 roku było wdrażanie

³ E. Skrzymowski, *Stocznie Pomorza Zachodniego*, w: *50 lat polskiej gospodarki morskiej na Pomorzu Zachodnim*, red. I. Dunin-Kwinta, J. Stanielewicz, Szczecin 1995, s. 148–149; W. Chądzyński, J.W. Piskorz-Nałęcki, W. Sobecki, *Stocznia Szczecińska 50 lat*, Szczecin 1998, s. 71–76; T. Waluszkiewicz, *Odbudowa i modernizacja stoczni „Wulkan” w latach 1956–1962*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1963, nr 2, s. 41–50.

siłowni motorowych w jednostkach budowanych w stoczni. Inżynier Piskorz-Nałęcki został zatrudniony w Stoczni Szczecińskiej w roku 1956, kolejno pełnił funkcje mistrza, technologa, konstruktora, generalnego projektanta i dyrektora technicznego. Według jego projektów zbudowano między innymi drobnicowce B-512 o wyporności 14,2 tys. DWT i B-441 o wyporności 16 tys. DWT, a także masowce o symbolach B-520 (15,6 tys. DWT) i B-449 (25,4 tys. DWT). Dzięki realizacji tych projektów Stocznia Szczecińska stała się eksporterem statków dla armatorów takich krajów, jak: Portugalia, Meksyk, Czechosłowacja i Norwegia. W obrębie specjalizacji Piskorza-Nałęckiego znalazły się zagadnienia niezatapialności i sprawności napędowej statków oraz dotyczące całości projektu jednostki. Inżynier Andrzej Żarnoch został zatrudniony w Stoczni Szczecińskiej w 1961 roku jako konstruktor w Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych. W latach 1965–1969 realizował projekt serii statków meteorologicznych dla Związku Radzieckiego. Uznanie konstruktorów uzyskał za projekt statku oznaczonego symbolem B-80. Była to jednostka szkolno-transportowa o wyporności 5,5 tys. DWT. Statek ten chętnie zamawiali armatorzy z Bułgarii, Rumunii i Związku Radzieckiego. Nabywcami były także polskie placówki szkolnictwa morskiego. Tylnice masowca B-512 konstrukcji inż. Żarnocha zostały opatentowane w 1965 roku. Leszek Bednarski pracę w Stoczni Szczecińskiej zaczął od funkcji mistrza, by następnie pracować między innymi jako kierownik działu konstrukcji kadłubów i szef techniczny stoczni. Jego doświadczenie pogłębiła odbyta we włoskich stoczniach praktyka w latach 1964–1965. Od roku 1957 do 1970 roku w nowoczesnym ośrodku, jakim był „Wulkan”, budowano głównie jednostki o napędzie spalinowym, tak zwane motorowce. Jednostki te były statkami transportowymi, konkurencyjnymi wobec innych budowanych na światowych rynkach⁴.

Rozwój produkcji Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego w latach 1957–1964

Oddanie do produkcji ośrodka „Wulkan” umożliwiło stoczni podjęcie się realizacji nowych projektów, nie tylko nadesłanych z gdańskiego biura, ale również stworzonych od podstaw w rodzimym Biurze Konstrukcji Okrętowych – w szczecińskim oddziale. Warto podkreślić, że czynnikiem hamującym przejście polskich stoczni na budowę statków o napędzie wyłącznie motorowym w połowie lat pięćdziesiątych XX wieku był słabo rozwinięty przemysł kooperujący. Lata pięćdziesiąte to głównie czas budowy jednostek o napędzie parowym. Dopiero otwarcie Zakładów Przemysłu Metalowego H. Cegielski w Poznaniu produkujących okrętowe silniki wysokoprężne umożliwiło w szerszym zakresie przejście polskich stoczni (w tym i szczecińskiej) na produkcję motorowców. Statki o napędzie parowym zakończono budować w 1962 roku. Po roku 1960, dzięki dokładnej kontroli potrzeb stoczni, współpraca z zakładami kooperującymi uległa poprawie. Dla porównania, import wyposażenia statków parowych przed 1961 rokiem wynosił 3–4% ich wartości, po 1961 roku, gdy rozpoczęto większą produkcję statków motorowych, wyniósł aż 30%⁵.

⁴ S. Krupa, *Produkcja Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego w latach 1950–1962*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1963, nr 2, s. 55–58; I. Bojanowska-Dzieduszycka, *Produkcja przemysłu okrętowego*, w: *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, red. E. Cieślak, Gdańsk 1972, s. 547–551.

Wiadomości o inżynierach pozyskano z *Encyklopedii Szczecina. Tom IA–O*, red. T. Białecki, Szczecin 1999, s. 83; *Encyklopedia Szczecina. Tom II P–Ż*, red. T. Białecki, Szczecin 2000, s. 71–72; 521–522; 597 i 726.

⁵ W. Grabski, *Kooperacja wewnętrzna polskiego przemysłu okrętowego*, w: *Polski przemysł okrętowy we wspomnieniach*, Gdańsk 1996, s. 166–171.

Do najważniejszych zakładów kooperujących, mających olbrzymi wpływ na wyposażenie jednostek, należały od 1957 roku Zakłady Przemysłu Metalowego H. Cegielski, produkujące silniki okrętowe oparte na licencji szwajcarskiej firmy Sulzer. Stocznia Gdańska z kolei kupiła licencję duńskiej firmy Burmeister & Wain. Innym zakładem współpracującym ze stoczniami były Bydgoskie Zakłady Sprzętu Okrętowego, produkujące między innymi lampy elektryczne. Nowo powstałym zakładem była Szczecińska Fabryka Sprzętu Okrętowego, która zając się miała produkcją suwnic okrętowych, a od 1961 roku – łańcuchów kotwicznych. Do produkcji tej jednak nie doszło, ponieważ zmieniono resort, któremu fabryka zaczęła podlegać. W Gdańskiej Fabryce Maszyn i Odlewni produkowano okna okrętowe i iluminatory bez prób ich normalizacji. Zakładami kooperującymi były również: Gdańskie Zakłady Sprzętu Okrętowego oraz Grudziądzkie Zakłady Sprzętu Okrętowego. Zakłady Przemysłu Metalowego z Poznania dostarczały głównie produkowane dla jednostek motorowych silniki, na przykład wysokoprężny spalinowy silnik 5RD 76, zastosowany między innymi na drobnicowcu typu B-512/2 w 1964 roku.

Większość zakładów kooperujących ze stoczniami znajdowała się na Śląsku. Bazę ich stworzono w 1947 roku, z myślą o dostawach dla pierwszego rudowęglowca „Sołdek” zbudowanego w Gdańsku. Warto wymienić jeszcze Gliwickie Zakłady Urządzeń Technicznych produkujące pompy okrętowe do układów chłodzenia silników głównych, układów osuszających i przeciwpożarowych. Zakłady, znajdujące się w Sosnowcu, Zabrze i Bytomiu, stały się dostawcami wyrobów z metali kolorowych. W Cieszynie wytwarzano silniki elektryczne, natomiast Warszawskie Zakłady Radiowe „Rawar” produkowały od 1958 roku radary nawigacyjne. Nadmienić należy, że pierwszy zastosowany radar oznaczono symbolem RLM-61a i do roku 1965 unowocześniano ten typ. Nowy radar RN-231, stale udoskonalając, produkowano do 1970 roku⁶.

Trudno jest w tym miejscu wymienić wszystkie zakłady współpracujące z polskim, w tym i szczecińskim, przemysłem okrętowym. Należy jednak wspomnieć, że zdarzały się trudności z dostawami. Tak było w 1961 roku przy dostawie kluz kotwicznych dla jednostki towarowo-pasażerskiej B-450/1 czy łodzi ratunkowych dla drobnicowca B-54/3 od kooperanta „Zamech” z Elbląga. Przyjmuje się, że braki z winy zakładów wyposażeniowych stanowiły, według danych z 1965 roku, tylko 4,4% materiałów. Wszystkie zakłady kooperujące były w stanie pokryć od 70 do 100% zapotrzebowania materiałowego wszystkich polskich stocznii, w tym i szczecińskiej⁷. Należy pamiętać, że nie istniałaby możliwość rozszerzenia produkcji o bardziej wyspecjalizowane jednostki bez zaplecza przedsiębiorstw kooperujących ze stocznia. To one zapewniały, mimo zdarzających się niedociągnięć w dostawach, materiały, maszyny i urządzenia potrzebne do pełnego i wartościowego wyposażenia statków, przyczyniając się do rozwoju okrętownictwa w Polsce.

W roku 1963 szczeciński ośrodek zaprezentował zaprojektowaną i zbudowaną samodzielnie na nowym „Wulkanie” jednostkę B-512-I/1. Drobnicowiec „Kolejarz” o nośności 14 250 DWT był pierwszym z serii tego typu statków, zaprojektowanych

⁶ J.W. Doerffer, *Początki budownictwa okrętowego w Stoczni Gdańskiej w latach 1946–1951*, w: *Polski przemysł okrętowy...*, s. 82; I. Bojanowska-Dzieduszycka, *Produkcja przemysłu okrętowego...*, s. 563–565; tejsze, *Światowe budownictwo okrętowe w 1963 roku*, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska” 1964, nr 7, s. 239; H. Mąka, *Stąd statki rodem*, Warszawa 1981, s. 102–112.

⁷ AP Szczecin, Stocznia Szczecińska 1945–1947, 1948–1975, sygn. 140, Plan i wytyczne do planu na rok 1961–1962. Dyrektor Naczelny (notatka z dnia 4 stycznia 1961 r.), s. 5; tamże, sygn. 601, Kompleksowa analiza ekonomiczno-techniczna za rok 1965. Część syntetyczna (luty 1966 r.), s. 5–6.

samodzielnie przez Szczecińskie Biuro CBKO-1. Jednostka ta miała zastosowanie uniwersalne, mogła transportować zarówno drobnicę, na przykład skrzynie z towarem, oraz ładunki masowe, takie jak węgiel czy zboże. Konstruktorem powyższej jednostki był inż. Jerzy Piskorz-Nałęcki. Ze względu na oryginalność konstrukcji brak było danych porównywalnych z innymi jednostkami budowanymi na świecie. Wszystkie typy tej jednostki ostatecznie zakwalifikowano do najwyższej grupy A. Nowatorskie rozwiązania zastosowano również w piątej, z kolei, jednostce, oznaczonej symbolem B-512-III „Chemik”. W celu podniesienia funkcjonalności wyposażenia i estetyki wewnątrz zastosowano w szerokim zakresie elementy z tworzyw sztucznych, jak: obramowania okien, bloki sanitarne, szafki toaletowe, ławeczki podnoszone i inne urządzenia, co było nowością w tej dziedzinie przemysłu. Oceniając wyposażenie statku i biorąc pod uwagę fakt, że elementem decydującym jest poziom wyrobów fabryk kooperujących ze stoczną, dyrekcja zaliczyła go do grupy A–B, co oznaczało pośrednią klasyfikację techniczną. Podkreślono jednocześnie, że pod względem funkcjonalności statek ten dorównywał, a nawet przewyższał poziom budowy w światowym okrętownictwie. Po rozpatrzeniu materiałów dotyczących wskaźników i parametrów ogólnych oraz grup wyposażenia jednostki B-512 zakwalifikowano pod tym względem do grupy B. Począwszy od zdania pierwszej jednostki, dyrekcja zakładu miała na uwadze ciągle polepszanie jakości wyrobów stoczni i porównywanie ich z osiągnięciami światowymi. Ogólnie w latach 1963–1966 wybudowano jedenaście jednostek tego typu. Dziewięć oddano do eksploatacji Polskiej Żegludze Morskiej, dwa pozostałe armatorowi czechosłowackiemu⁸.

Warto podkreślić, że rozwój Stoczni Szczecińskiej nastąpił z chwilą powołania w styczniu 1949 roku Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej, a w ramach współpracy Polski z tą organizacją rozpoczęła się na dużą skalę produkcja statków, głównie na rynek Związku Radzieckiego, w Gdańsku, Szczecinie i Gdyni⁹.

Stocznie, jak również fabryki budowy maszyn, były nadzorowane przez specjalistów radzieckich oceniających ich zdolność produkcyjną. Jedną z pierwszych delegacji przybyła w tym celu pod koniec 1949 roku. Prowadzono również ścisłą kontrolę produkowanych towarów dla ZSRR¹⁰.

Produkcja drobnicowców B-44 stanowiła ważne zamówienie ze strony Związku Radzieckiego. Oprócz Stoczni Gdańskiej podjęła się jej także Stocznia Szczecińska. Nośność tych jednostek wynosiła 12,5 tys. DWT. Projekt jednostki opracowano w Gdańsku. Ogólnie Polska miała dostarczyć do ZSRR 16 sztuk B-44, z czego w Szczecinie miano wybudować sześć jednostek, oznaczonych numerami 103 do 108. Obie strony zobowiązały się, podczas ustaleń na spotkaniu w Moskwie, w grudniu 1964 roku, że statki te będą budowane według przepisów rejestru ZSRR i pod jego nadzorem. Rosjanie zgodzili się na dorywczą kontrolę ze strony przedstawiciela Polskiego Rejestru Statków. Moskwa

⁸ AP Szczecin, Stocznia Szczecińska..., sygn. 450, Ocena poziomu technicznego statków [za] 1964 rok: Protokół z dnia 28 sierpnia 1964r. z narady w sprawie oceny poziomu technicznego statków produkcji Stoczni Szczecińskiej w myśl Zarządzenia Dyrektora ZPO z dnia 14 kwietnia 1964, s. 4, 7 i 10; S. Fortuński, *Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego*, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska” 1965, nr 6, s. 196–197; I. Bojanowska-Dzieduszycka, *Światowe budownictwo okrętowe w 1963 roku*, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska” 1964, nr 7, s. 239; L. Niekraś, *Z pochylni na ocean*, Warszawa 1981, s. 6–8; W. Chądzyński, J.W. Piskorz-Nałęcki, W. Sobecki, *Stocznia Szczecińska...*, s. 76.

⁹ W. Chądzyński, J.W. Piskorz-Nałęcki, W. Sobecki, *Stocznia Szczecińska...*, s. 45; M. Kraus, *Centromor 50 lat*, Gdańsk 2000, s. 9, 14–17; I. Bojanowska-Dzieduszycka, *Produkcja przemysłu okrętowego...*, s. 552–554.

¹⁰ AAN, Ministerstwo Handlu Zagranicznego w Warszawie 1945–1975, sygn. 80/10, Tabor – eksport statków, s. 247; J.W. Doerffer, *Życie i pasje. Wspomnienia*, t. I: *Lata młodzieńcze 1918–1952*, Gdańsk 2002, s. 228–230.

zobowiązała CBKO-1 w Gdańsku do opracowania (od dnia powziętych ustaleń do 25 stycznia 1965 roku) aktualnej dokumentacji w zakresie projektu kontraktowego. Prototypem był „Marinsk”; stępkę pod niego położono 10 września 1964 roku. Warto dodać, że wszelkie zmiany wyposażeniowe oraz o charakterze konstrukcyjnym i dokumentacje z tym związane były wydawane po wcześniejszym uzgodnieniu z rejestrem statków ZSRR. Łącznie w latach 1964–1967 zwodowano siedem statków typu B-44 dla Związku Radzieckiego¹¹. Strona radziecka miała wysokie wymagania związane z wyposażeniem jednostek, żądając na nie natychmiastowej zgody. Było tak między innymi w przypadku budowanej jednostki B-44, którego głównym konstruktorem był inż. Janusz Perkowski. Pozytywną odpowiedzią zakończyło się zalecenie armatora ZSRR dotyczące między innymi zamontowania nadajników radiowych „Ilmień” i ich montażu – bliżej stołu, skrzynek rozdzielczych żyrokompasu „Kurs-k” i logu „MGŁ-25”.

Zdarzały się niekiedy odpowiedzi nieprzychylnie stronie radzieckiej. Dotyczyły one samej technologii przygotowania statku przed wodowaniem. Wydaje się, że najwięcej negatywnych odpowiedzi ze strony stoczni dotyczyło jednostki B-516/9, również drobnicowca. Za wygórowane i kosztowne uznano zalecenie armatora, by zainstalować ulepszony radar typu RN-231 zamiast radaru RN-222. Dyrekcja stoczni oraz konstruktorzy brali pod uwagę fakt, że decydujący wpływ na jakość statków i jego późniejszą ocenę mają elementy wyposażenia dostarczane przede wszystkim przez polskie przedsiębiorstwa kooperujące. Nie zawsze było możliwe, by w krótkim czasie na zlecenie armatora dokonać zmian wyposażeniowych, mając na składzie określoną ilość dostarczonego sprzętu. Niekiedy były to prośby o zamontowanie sprzętu wyłącznie produkcji radzieckiej. Zalecenie takie wzięto pod uwagę przy budowie wspomnianej już jednostki B-44. Zamontowano wówczas między innymi telefony bezbaterijne oraz urządzenia antenowe i komutatory dla wyposażenia radiowego produkcji ZSRR, rozpoczynając montaż od statku o numerach 103–108 w 1967 roku.

Warto dodać w tym miejscu, że polski przemysł kooperacyjny odegrał bardzo istotną rolę w eksporcie produkowanych elementów wyposażeniowych do krajów zachodnich reeksportowanych następnie przez nie do ZSRR. Pierwszym krajem eksportowym stała się w 1963 roku Finlandia. Przedmiotem zawartych umów z tamtejszymi stoczniami przez Centralę Handlu Zagranicznego „Centromor” było polskie wyposażenie okrętowe, które było instalowane na statkach budowanych przez Finów dla ZSRR. Armatorzy radzieccy praktycznie do 1963 roku nie godzili się na to, wybierając zachodnie konstrukcje montowane wcześniej w Finlandii. Po długich pertraktacjach sytuacja ta uległa zmianie, między innymi Bydgoskie Zakłady „Famor” zaczęły eksportować na rynek fiński lampy i reflektory¹².

Stocznia Szczecińska, mając własny ośrodek konstrukcji, zmodernizowany i wciąż rozbudowywany „Wulkan”, dobrze prosperującą „Odrę”, mogła sobie pozwolić na podjęcie produkcji coraz bardziej specjalistycznych jednostek. Budowa tego typu statków stała się zaczątkiem produkcji krótkich, nowoczesnych serii statków w drugiej połowie

¹¹ AP Szczecin, Stocznia Szczecińska..., sygn. 399, Materiały dotyczące budowy dla ZSRR jednostki B-44 (1965 r.); Ustalenia dotyczące budowy jednostek B-44/II/103-108 dla ZSRR zdawanych w latach 1966–1967, s. 1-2; W. Chądzyński, J.W. Piskorz-Nałęcki, W. Sobiecki, *Stocznia Szczecińska...*, s. 77.

¹² AP Szczecin, Stocznia Szczecińska..., sygn. 621, Zalecenia konstrukcyjne armatora i odpowiedzi stoczni (1966 r.), s. 9–12; tamże, sygn. 399, Materiały dotyczące budowy dla ZSRR jednostki B-44...: Protokół dotyczący uzgodnień spraw technicznych na motorowcach TDW 12.500 t dostarczonych przez PRL w latach 1966–1967. Moskwa 10 grudnia 1964 r., s. 10; W. Grabski, *Ograniczanie importu i rozwijanie eksportu wyposażenia okrętowego*, w: *Polski przemysł okrętowy...*, s. 176–190.

lat sześćdziesiątych i wysoko specjalistycznej produkcji w latach siedemdziesiątych XX wieku. Interesującymi projektami pierwszej połowy lat sześćdziesiątych były: okręt warsztatowy oznaczony symbolem 300 PM-20 oraz okręt oceanograficzny typu 850. Pierwszy był warsztatowcem o wyporności pełnej wynoszącej 2 687 tys. DWT, który zdano 21 września 1963 roku. Obydwa były okrętami pomocniczymi dla marynarki wojennej ZSRR, a zainstalowany na nich sprzęt pomagał między innymi naprawić urządzenia elektryczne oraz elektro-nawigacyjne okrętów radzieckich. Produkcją ten typ okrętu do roku 1968, stocznia, łącznie z nowszą wersją statku o symbolu 301T i 303, wyeksportowała do ZSRR dwanaście takich jednostek. Budowane natomiast w latach 1964–1967 okręty oceanograficzne, począwszy od zwodowanej 26 marca 1964 roku prototypowej jednostki „Nikolay Zubov” o numerze 850/1 i wyporności 2978 DWT, brały udział w realizowanym przez Związek Radziecki programie kosmicznym. Łącznie Stocznia Szczecińska im. Adolfa Warskiego przekazała ZSRR jedenaście podobnych statków, zbudowanych na podstawie projektów wykonanych w Gdańsku.

Pierwsza połowa lat sześćdziesiątych to czas zdobywania doświadczeń przez konstruktorów ze Stoczni Szczecińskiej. W tym okresie nastąpił rozwój i tworzone były podwaliny pod przyszłą, coraz to bardziej skomplikowaną i nowoczesną, produkcję zakładu. Pod koniec 1963 roku polski przemysł okrętowy uplasował się na 13 pozycji w światowym rankingu producentów statków, mając 2,48% udziału w produkcji światowej. Zwiększając prototypową produkcję statków w kolejnych latach, Polska zwiększyła nie tylko swoją produkcję okrętową, ale i zajęła miejsce w czołówce światowych producentów statków¹³.

Lata 1965–1970. Zmiany i perspektywy rozwoju produkcji Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego

Produkcja Stoczni Szczecińskiej w drugiej połowie lat sześćdziesiątych nadal się rozwijała, udoskonalano budowane dotąd typy statków, jak masowce i drobnicowce, oraz budowano zupełnie nowe, skomplikowane technicznie jednostki, co obniżyło seryjność produkcji, a jednocześnie zwiększyło różnorodność produkowanych jednostek.

Polskie stocznie w latach sześćdziesiątych weszły do grona zakładów o wyspecjalizowanej produkcji statków w skali światowej. Głównie produkowały: statki do przewozu drobnicy (drobnicowce), statki rybackie oraz statki hydrograficzne i oceanograficzne. Stocznia Szczecińska również zajmowała się produkcją wymienionych typów jednostek. Pozwoliło to w następnym dziesięcioleciu utrzymać wysoki poziom jakości budowanych statków. Takim był oddany w połowie lat siedemdziesiątych chemikaliowiec o nazwie „Bow Fortune”, typu B-76, dla norweskiego armatora A/S Rederiet Odffjell Minde-Bergen. Do jego budowy wykorzystano nowość – niezmiernie drogą stal platerowaną – do budowy środkowych zbiorników.

Podwaliny pod specjalistyczną produkcję z lat sześćdziesiątych pozwoliły dyrekcji stoczni na bardziej złożone konstrukcje w latach późniejszych. Nadal jednak produkowano, cenione pod względem technologicznym, na przykład okręty warsztatowe typu 300 i oceanograficzne typu 850, głównie na zamówienie Ministerstwa Obrony ZSRR. Ciekawym projektem był dwuśrubowiec motorowy, statek naukowo-badawczy typu

¹³ W. Chądzyński, J.W. Piskorz-Nałęcki, W. Sobecki, *Stocznia Szczecińska...*, s. 69–70; E. Skrzymowski, *Stocznia Pomorza Zachodniego...*, s. 150; I. Bojanowska-Dzieduszycka, *Światowe budownictwo okrętowe...*, s. 240; S. Fortuński, *Stocznia Szczecińska...*, s. 196.

B-88 w klasie rejestru ZSRR, o wyporności 4145 ton. Pozwalał na przeprowadzanie badań i obserwacji w oddalonych i trudnych punktach mórz i oceanów. Wyposażony został w wysokiej klasy urządzenia laboratoryjne. Na jednostce zastosowano również klimatyzację w pomieszczeniach załogi i personelu naukowego. Zamówienie na budowę tych jednostek złożył Państwowy Komitet Hydrometeorologii i Kontroli Środowiska ZSRR we Władywostoku. Prototyp – o nazwie „Passat” B-88-I/1 – został oddany do Zakładu Hydrometeorologicznego w Odessie 9 maja 1968 roku. Podczas narady produkcyjnej 26 czerwca 1968 roku podsumowano dotychczasową produkcję, w tym opóźnienia i wprowadzenie wielu zmian konstrukcyjno-produkcyjnych przy budowie tej jednostki. Podjęto decyzję o zmniejszeniu wielkości przyznanых nagród załodze stoczni kosztem budowy jednostek specjalistycznych. Z powodu bardzo trudnych warunków pracy dyrekcja stoczni wprowadziła dodatkowe przerwy w pracy w pomieszczeniach zamkniętych, w których nie było żadnej wentylacji. Dotyczyło to przede wszystkim prac przy budowie podwójnego dna i między pokładami statku¹⁴.

Oprócz produkowanych jednostek – drobnicowców, stocznia oferowała coraz ciekawsze konstrukcyjnie i udoskonalone technicznie masowce. Jednostki typu B-520 czy B-449 znajdowały uznanie na świecie. Warto wspomnieć o statku „Azteca”. Był to masowiec zaprojektowany w Szczecińskim Oddziale Centralnego Ośrodka Konstrukcyjno-Badawczego Przemysłu Okrętowego przez głównego konstruktora stoczni, inż. Jerzego Piskorza-Nałęckiego. Nośność jednostki wynosiła 25 897 ton. Wyposażono ją, podobnie jak większość masowców, w silnik spalinowy z fabryki H. Cegielskiego, dostarczony w ramach rozwiniętej kooperacji. Na początku 1969 roku był to największy ze zbudowanych w Polsce statków, którego odbiorcą był armator Transportacion Martima Mexicana. Statek mógł przewozić ładunki drewna w ładowniach, na pokładzie i na pokrywach lukowych. Miał urządzenia przeładunkowe o dużej wydajności i zasięgu. Ciekawym rozwiązaniem był projekt samego kadłuba statku o wyjątkowo nowoczesnym kształcie. Po raz pierwszy zastosowano tak zwany dziób taranowy oraz gruszkowy kształt rufy statku. Poziom techniczny konstrukcji jednostki był wysoki, także ze względu na jakość wyposażenia. Oddając ją 31 grudnia 1968 roku, Stocznia Szczecińska potwierdziła możliwość budowy najnowocześniejszych na świecie i trudnych konstrukcyjnie jednostek okrętowych. Na szerszą skalę stosowano stal o podwyższonej wytrzymałości, głównie przy łańcuchach kotwic ważących 6 ton. Wspomniana jednostka „Azteca” była tego przykładem. Różne typy stali, bardzo kosztowne, w latach siedemdziesiątych stosowano szczególnie przy budowie chemikaliowców.

W referacie dyrektora stoczni, wygłoszonym 9 marca 1966 roku, pojawiła się zapowiedź podwyższenia jakości produkcji i wejścia stoczni na rynki zachodnie. Założono, że budując stosunkowo krótkie serie, stocznia osiągnie najwyższy poziom nowoczesności konstrukcji statków handlowych. W ten sposób jej produkcja stanie się atrakcyjnym towarem. Realizacja zamówień do krajów Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej, a głównie do ZSRR, oparta była na zakupie części wyposażenia statków w krajach zachodnich, co wymagało rozliczeń w dewizach. Z kolei rozliczenia końcowe

¹⁴ Statek „Bow Fortune” uznany został za najciekawszy projekt 1975 r. na świecie; I. Dzieduszycka, *Rozwój polskiego przemysłu okrętowego w latach 1950–1975*, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska” 1976, nr 4/5, s. 243–246; *Stocznia Szczecińska 50 lat...*, s. 107; *Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego*, Szczecin 1969, s. 35; AP Szczecin, *Stocznia Szczecińska...*, sygn. 586, Protokoły narad produkcyjnych 1966–1968: Protokół z narady produkcyjnej Wydziału K-O. Szczecin dnia 26 czerwca 1968 r., Protokół z narady produkcyjnej odbytej dnia 22 maja 1968 r. na wydziale W-5 (data sporządzenia protokołu 8 lipca 1968 r.), s. 18–23.

z ZSRR były dokonywane w tak zwanych rublach transferowych, co później okazało się pewnego rodzaju fikcją ekonomiczną, która spowodowała całkowitą nierentowność polskiego przemysłu okrętowego, a w konsekwencji pozostałych gałęzi gospodarki. Potwierdzeniem tego są tezy zawarte w referacie Mariana Rajskiego *O handlu z ZSRR* wygłoszone na miejskiej konferencji partyjnej w Gdyni, w maju 1981 roku. Rajski zwrócił uwagę na brak partnerstwa, a wręcz wymuszanie eksportu z Polski do Związku Radzieckiego wagonów, statków i sprzętu lotniczego wyposażonych w części zakupione w krajach zachodnich za dolary. Przeliczanie rubli transferowych było niekorzystne dla naszej gospodarki. Rubel transferowy oparty był na parytecie złota i równał się parytetowi rubla obiegowego ZSRR. Zawierane transakcje prowadziły do ujemnego bilansu realizacji zamówienia na budowę statków.

Centrala Morska Importowo-Eksportowa, jaką był ówczesnie „Centromor”, w dalekosiężnej perspektywie na lata 1966–1970 kładła nacisk na zwiększenie eksportu wyrobów polskiego przemysłu okrętowego do krajów zachodnich. Przez cały ten czas poszukiwano projektu statku, który ze względu na swoje parametry techniczne wyprzedzałby „życzenia klienta”. Przyszłe dziesięciolecie miało potwierdzić możliwość skonstruowania w Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego takiego statku. Warto na koniec podkreślić, że statki te były budowane według przepisów Polskiego Rejestru Statków, Rejestru ZSRR oraz wznowionej od 1957 roku, po pięcioletniej przerwie, współpracy z Lloyd’s Register of Shipping¹⁵.

W wyniku dynamicznego rozwoju produkcji Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego brała aktywny udział w tworzeniu i prowadzeniu ówczesnej polityki morskiej kraju. Stworzono nowe pochylnie, rozbudowano pochylnię „Wulkan”, co dawało możliwość tworzenia potencjału polskiej floty handlowej. Lata sześćdziesiąte w dziejach Stoczni Szczecińskiej określić można jako czas zdobywania doświadczeń. Stocznia miała oddział CBKO i Oddział Centrum Techniki Okrętowej projektujący okręty wojenne i pomocnicze. Pozwoliło to realizować coroczną produkcję jednostek specjalistycznych, trudnych i skomplikowanych w budowie. Pod koniec lat sześćdziesiątych istniał w Polsce sprawny aparat handlowy w postaci Centrali Handlu Zagranicznego „Centromor”, który uwzględniał możliwości produkcyjne stoczni w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie. Odzwierciedleniem tych możliwości stały się liczne traktaty handlowe zawarte na sprzedaż statków, między innymi do Związku Radzieckiego i Czechosłowacji (w ramach współpracy Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej), krajów zachodnich: Norwegii,

¹⁵ I. Dzieduszycka, *Rozwój polskiego przemysłu okrętowego...*, s. 241; J. Piskorz-Nałęcki, *Masowiec M.S. „Azteca”*, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska” 1969, nr 6, s. 187–188; J. Bednarz, *Produkcja stoczni polskich w IV kwartale 1968 roku i roczne zestawienie zbiorcze*, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska” 1969, nr 3, s. 84; M. Rajski, *O handlu z ZSRR*, bm. 1981, s. 4–8; AP Szczecin, Stocznia Szczecińska..., sygn. 599, Program rozwoju eksportu w latach 1966–1967, perspektywy na 1966–1970 – referat dyrektora stoczni z dnia 9 marca 1966 r.

Centralę Morską Importowo-Eksportową Przedsiębiorstwo Wyodrębnione powołano na podstawie dekretu z 3 stycznia 1947 r. o tworzeniu przedsiębiorstw państwowych Zarządzeniem Ministra Handlu Zagranicznego z 31 marca 1950 r. Zostało ono utworzone w ramach narodowych planów gospodarczych, a w skrócie zwano je „centralą”. Siedziba przedsiębiorstwa początkowo mieściła się w Warszawie. Przedmiotem jego działalności był import i eksport statków, handlowego taboru pływającego, rybackiego taboru urządzeń stoczniowych, wyposażenia statków, portów, mechanizmów okrętowych, wyposażenia rybackiego, narzędzi okrętowych, sprzętu do badań z zakresu okrętownictwa, urządzeń i sprzętu hydrograficznego i nawigacyjnego. Za: Monitor Polski 1950, nr A-38, poz. 455 – Zarządzenie Ministra Handlu Zagranicznego z 31 marca 1950 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą: „Centrala Morska Importowo-Eksportowa Przedsiębiorstwo Wyodrębnione”.

Portugalii, czy krajów pozaeuropejskich, jak Iran i Meksyk. Stocznia Szczecińska im. Adolfa Warskiego poprzez udaną realizację zamówień stała się znanym ośrodkiem produkcji okrętowej na świecie.

Agnieszka Zaremba

**Production changes of A. Warski Szczecin Shipyard in the years 1957–1970
Round about the orders of Soviet Union and western Countries**

Szczecin Shipyard was the factor serving the enlargement of polish merchant fleet, producing ships not only on the needs of polish ship-owners. The development of Szczecin shipbuilding industry after the year 1960 followed the dynamic growth of the production of world shipbuilding.

From 1957 till 1970 in the modern centre “Vulkan” there were mainly constructed the motorships, which were competitive in the presence of other constructed on the world markets. The “Vulkan” centre made possible the realization of new projects, created in own No.1 Office of Ships` Constructions in Szczecin.

After 1960 underwent the improvement of cooperation with other factories cooperating with Szczecin Shipyard. Such a main factory were Industrial Metal Works “H. Cegielski” in Poznań, producing the ship engines under the license of Swiss company “Sulzer”.

In 1963 in Szczecin Shipyard there was presented the general cargo ship B-512-I/1 type, called “Kolejarz”. There were established Marine Import Export Central “Centromor”, working on the enlargement of export of ships mainly to socialist countries and some western countries like Norway and Mexico.

Translated by Agnieszka Zaremba