

Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/tematy/gospodarka/69162,Od-barki-do-stoczni-Stocznia-Marynarki-Wojennej.html>



ARTYKUŁ

Od barki do stoczni Stocznia Marynarki Wojennej

Autor: ROBERT RYBAK 07.06.2020

Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni została zbudowana przez Polaków od postaw i ukształtowała kilka pokoleń ludzi związanych z morzem.

Dynamiczny rozwój polskiego przemysłu okrętowego trwa od blisko stu lat. Przyczynili się do tego zarówno budowniczy Gdyni – Tadeusz Apolinary Wenda i Eugeniusz Kwiatkowski – jak i zwykli robotnicy. Pragnęli

oni silnej Polski i dobrobytu społecznego. Takie ambicje trudno zaś było realizować bez własnego portu morskiego, przemysłu okrętowego i Marynarki Wojennej. Dlatego Naczelnik Państwa Józef Piłsudski już 28 listopada 1918 r. rozkazał utworzyć marynarkę polską. Niedługo okazało się, że nowy rodzaj sił zbrojnych potrzebuje stałego zabezpieczenia technicznego.

Puckie początki

Pierwsza polska stocznia okrętowa powstała w Pucku. Rozpoczęcie jej działalności datuje się na 10 maja 1922 r., kiedy to w małym puckim porcie zacumowały dwie barki warsztatowe sprowadzone z Modlina przez Komendę Portu Wojennego. Na jednej znajdowały się warsztaty ze ślusarnią, kuźnią i stolarnią, na drugiej – magazyn materiałów technicznych, biuro, kabiny pracowników i kuchnia. Przy basenie portowym postawiono małą kuźnię i warsztat ślusarski. Był to początek funkcjonowania Warsztatów Marynarki Wojennej, których kierownikiem został por. mar. inż. Emil Rettinger.

Naczelnik Państwa Józef Piłsudski już 28 listopada 1918 r. rozkazał utworzyć marynarkę polską. Niedługo okazało się, że nowy rodzaj sił zbrojnych potrzebuje stałego zabezpieczenia technicznego.

Jesienią 1922 r. przywieziono z Wejherowa baraki, do których wstawiono obrabiarki zdemontowane z barek. W tym samym roku rozpoczęto budowę slipu dla małych jednostek i montaż dźwigu torowego. Ważnym sprawdzianem było przygotowanie okrętów Marynarki Wojennej na wizytę prezydenta RP Stanisława Wojciechowskiego w porcie wojennym w Pucku w 1923 r. Podjęty trud został doceniony przez dowódcę Floty, kmdr. Jerzego Świrskiego.

W październiku 1923 r. Rettingera zastąpił kpt. mar. inż. Franciszek Bomba, a trzy lata później kierownikiem warsztatów został kpt. mar. inż. Henryk Sipowicz. W 1924 r. powstało Kulturalno-Oświatowe Towarzystwo „Bałtyk”, mające duży wpływ na życie pracowników oraz miejscowej ludności. Istniało w jego ramach siedem sekcji: imprezowo-odczytowa, biblioteczna, szkoleniowa, sportowa, wycieczkowo-turystyczna, kolonii i wypoczynku oraz muzyczna. Działała kasa pożyczkowo-oszczędnościowa i zapomogowa. Towarzystwo opiekowało się również lokalną drużyną harcerską, do której należały m.in. dzieci pracowników.

Od Warsztatów Portowych do stoczni

W związku z rozbudową portu gdyńskiego i przebazowaniem sił okrętowych Marynarki Wojennej z Pucka do Gdyni przeniesiono warsztaty na Oksywie. To posunięcie nie tylko pozwoliło na zwiększenie możliwości naprawczych i remontowych na rzecz Marynarki Wojennej, lecz również przyczyniło się do rozwoju zakładu.

Pierwsze prace przygotowawcze do przeniesienia warsztatów rozpoczęto pod koniec 1926 r. Z Pucka przybyli na Oksywie cieśle i murarze, którzy rozpoczęli budowę fundamentów pod urządzenia warsztatowe.



Warsztaty Marynarki Wojennej w Pucku, lata dwudzieste (fot. www.navship.pl)

W następnym roku uruchomiono w Gdyni Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej. Ich kierownikiem został ponownie Bomba, zastąpiony jednak wkrótce przez kmdr. ppor. inż. Romana Somnickiego.

W czterech budynkach mieściły się początkowo: warsztat mechaniczny, narzędziownia, warsztat stolarski, skromna elektrownia, warsztat szkutniczy, malarnia, ślusarnia, kuźnia i odlewnia. Powstały także tartak, kotłownia oraz budynek administracyjny z magazynem, stołówką i portiernią. Nadal jednak narzekano na niedostateczną infrastrukturę i ubogi park maszynowy. Szczególnie dokuczliwy był brak slipu i dźwigów. Pisał Mieczysław Filipowicz:

„W warsztatach nie było ani jednej suwnicy koniecznej do transportu maszyn i zespołów remontowych. Magazyn materiałowy WPMW również nie miał suwnic i cały transport odbywał się za pomocą ręcznych wózków. Najczęściej pchano je poprzez teren piaszczysty, ponieważ na terenie WPMW i miejscami w porcie nie było ulic brukowanych. Ogromnie uciążliwe były też lotne piaski na terenach budującego się portu i miasta. W okresie lata, a szczególnie podczas suchej jesieni, przy silniejszym podmuchu wiatru, tumany miałkiego piasku unosiły się w powietrzu i wciskały wszędzie. Piasek zasypywał oczy i zgrzytał w zębach, a co gorsze – dostawał się do siłowni okrętowych, permanentnie niszcząc mechanizmy. W warsztatach obrabiarki i inne urządzenia były zapylane piaskiem, wciskał się on również do pomieszczeń biurowych. Personel WPMW pracował w ciasnych kantorkach, źle oświetlonych, niewentylowanych i bez żadnych

wygód.”¹

W latach 1929–1930 przeprowadzono reorganizację warsztatów – zatrudniających już blisko trzystu pracowników – tak by podporządkować ich działalność zasadom gospodarki przemysłowo-handlowej. W 1930 r. rozpoczęto przygotowania do budowy doku pływającego oraz trzech budynków, w których miały się mieścić: kotłarnia, kadłubownia, stolarnia, kuźnia oraz administracja.

W związku z rozbudową portu gdyńskiego i przebazowaniem sił okrętowych Marynarki Wojennej z Pucka do Gdyni przeniesiono warsztaty na Oksywie. To posunięcie nie tylko pozwoliło na zwiększenie możliwości naprawczych i remontowych na rzecz Marynarki Wojennej, lecz również przyczyniło się do rozwoju zakładu.

W nowej kuźni wybudowano piece kowalskie i kanały odprowadzania gazów spalinowych oraz całą instalację budynku. Dobudowano tam również długi piec do nagrzewania kształtowników, przeznaczonych na wręgi i elementy kadłubowe.

W 1933 r. kierownikiem zakładu został kmdr ppor. inż. Witold Szulc. Zwodowany w tym czasie dok pływający, pierwszy zbudowany od podstaw w Polsce, był konstrukcją o nośności 350 ton. Dokowano w nim m.in. torpedowce „Mazur” i „Kujawiak”. Z czasem dok zmodernizowano, zwiększając jego nośność do 500 ton. W tym samym roku załoga zakończyła budowę żurawia pływającego o udźwigu 25 ton. Warsztaty zajęły się dokowaniem i budową okrętów o wyporności do 400 ton, budową konstrukcji stalowych, naprawą kadłubów oraz maszyn parowych, silników spalinowych, urządzeń sterowych i rurociągów wraz z armaturą, naprawą okrętowych instalacji elektrycznych, odlewami z brązu i żeliwa, obróbką części maszyn, montażem, spawaniem elektrycznym i acetylenowym, budową drewnianych motorówek i łodzi wiosłowo-żaglowych z osprzętem.

Budowę stoczni rozpoczęto 9 czerwca 1934 r. Zamierzano ją wyposażyć m.in. w cztery pochylnie o długości 130-200 metrów. Do wybuchu wojny wybudowano m.in. magazyny i halę obróbki materiałów na kadłuby okrętowe. Założono sieć energetyczną i hydrauliczną, ogrzewania, sprężonego powietrza, pary i acetylenową.

Kryzys gospodarczy, który w pierwszej połowie lat trzydziestych dotknął także Polskę, ograniczył produkcję i doprowadził do zwolnień pracowników. Później jednak zatrudnienie wróciło do normy.

Budowę stoczni rozpoczęto 9 czerwca 1934 r. W ten oto sposób warsztaty stały się zaczątkiem jednego z największych polskich zakładów produkcyjnych w XX w. Za ogólny projekt budowy stoczni i nadzór techniczny odpowiadała Służba Techniczna Kierownictwa Marynarki Wojennej przy współudziale warsztatów, budowę zaś podporządkowano szefostwu Budownictwa Wybrzeża Morskiego. Kierował nią inż. Jerzy Jerczyński. Stocznię zamierzano wyposażyć m.in. w cztery pochylnie o długości 130-200 metrów. Do wybuchu wojny wybudowano m.in. magazyny i halę obróbki materiałów na kadłuby okrętowe. Założono sieć energetyczną i hydrauliczną, ogrzewania, sprężonego powietrza, pary i acetylenową.

„W latach 1936-1938 - wyliczał Filipowicz - stopniowo instalowano w stoczni zakupione w Niemczech nowoczesne wielkie obrabiarki do obróbki materiałów kadłubowych, uniwersalną prasę obróbki blach, uniwersalną obrabiarkę do kształtowników, rozwieracz wręg, ścinarkę krawędzi blach, walce do prostowania blach, maszynę do obróbki wzdłużnic i progów, nożyce do cięć prostych i łukowych, dziurkarkę portalową, wiertarkę promieniową pakietową oraz dwie wiertarki promieniowe do stożkowania”².

Równoległe z rozbudową warsztatów produkcyjnych rozwijało się biuro konstrukcyjne. Oprócz budowy jednostek pływających realizowano również liczne zamówienia instytucji państwowych oraz prywatnych na różne prace stoczniowe. Zakład stał się ważnym partnerem we współpracy z innymi przedsiębiorstwami wytwórczymi i ośrodkami badawczymi w kraju.



Grupa remontowa na ORP „Mazur” (fot. z książki Stocznia Marynarki Wojennej im. Dąbrowszczaków w Gdyni 1922-1972)

Pierwszym poważnym zamówieniem, którego jednak nie zdążono zrealizować, były dwa kontrtorpedowce. Niedługo przed wybuchem wojny oddano do użytku dok pływający o nośności 5 tys. ton. Był on wykonany z materiałów dostarczonych przez Niemcy w ramach opłaty za tranzyt kolejowy przez „korytarz pomorski”. Tuż przed rozpoczęciem działań wojennych przeholowano go na Hel, gdzie wraz z innymi urządzeniami stocznioowymi stanowił element warsztatów naprawczych.

Stocznia po wojnie

Działania wojenne w znacznym stopniu zniszczyły zakład. Jego odbudowa i przywrócenie sprawności wytwórczej nie były łatwym zadaniem, zarówno ze względu na brak parku maszynowego, zdewastowaną infrastrukturę, jak i konieczność odtworzenia załogi doświadczonych okrętowców, nie mówiąc już o zasobach produkcyjnych. W 1946 r. wyremontowano kilka silników spalinowych, obrabiarek, holownik „Krakus”, motorówkę „Wesoła”, małą barkę desantową i motorówki dla dowództwa „Kala” i „Żaba” oraz cztery małe poniemieckie okręty. Materiały do bieżących remontów pozyskiwano ze zniszczonych i zatopionych w porcie urządzeń i okrętów. Uruchomiono agregat wysokiego napięcia, podstację wysokiego napięcia, wewnętrzne zasilanie hali warsztatowej itp. Warsztaty, w 1947 r. zatrudniające trzystu pracowników, rozpoczęły ograniczone prace remontowe ścigaczy i trałowców. Wykonywano prace warsztatowe i remontowe na barkach desantowych. Pod koniec lat czterdziestych rozpoczęto odbudowę „Motławy”, jednostki bez własnego napędu, która miała być siedzibą dowództwa Floty. Wznowiono produkcję śrub okrętowych. Remontowano holowniki, zbiornikowce, kutry, motorówki i krypy grzewcze.

W pierwszych latach powojennych zakład często zmieniał nazwę. Jako Stocznia Marynarki Wojennej funkcjonował tuż po 1945 i ponownie od grudnia 1950 r. W tym samym roku utworzono przyzakładową szkołę zawodową, którą jednak zamknięto po czterech latach, pozostawiając warsztaty szkolne. Późniejsze kształcenie realizowano przy Stoczni im. Komuny Paryskiej.

Początek nowej dekady był również czasem rozbudowy infrastruktury zakładowej i zakupu nowych urządzeń.

W 1952 r. zakład uznano za przedsiębiorstwo państwowe pozostające na rozrachunku gospodarczym, a pracowników objęto Kartą Stoczniowca. W połowie lat pięćdziesiątych rozpoczęto produkcję łodzi z tworzyw sztucznych. W ramach rezerw produkcyjnych przyjmowano zamówienia cywilne, w tym z innych stoczni. Pierwszy raz rozpoczęto remont okrętu podwodnego (ORP „Sęp”).

W latach sześćdziesiątych zatrudnienie wzrosło do ponad 1,5 tys. stoczniowców. Uruchomiono odlewnię żeliwa i metali kolorowych. Powstały m.in. kutry desantowe i patrolowe, poławiacze torped, okręty zwalczania okrętów podwodnych. Budowano motorówki inspekcyjne, jednostki naukowo-badawcze, lodołamacze rzeczne, pływające koparki chwytakowe. Pięć lugrotrawlerów rybackich przebudowano na jednostki szkolne dla szkolnictwa morskiego w Gdyni i Szczecinie oraz na statek badawczo-meteorologiczny dla Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej. W 1966 r. stocznia nadano imię Dąbrowszczaków, zniesione w 1991 r.

Na początku lat siedemdziesiątych stocznia ponownie stała się kuźnią okrętowców – utworzono zawodową Szkołę Budowy Okrętów i wieczorowe Technikum Budowy Okrętów dla pracujących. Rozwijany prężnie zakład w 1971 r. został włączony do grupy wielkich przedsiębiorstw. Podjęte inwestycje skutkowały nie tylko wzrostem mocy produkcyjnych, lecz również znaczącym zwiększeniem zatrudnienia – do 4 tys. pracowników. W tym czasie zreorganizowano zakłady. Stocznia została podporządkowana Głównemu Inspektorowi Techniki Wojska Polskiego, a następnie wzmocniona dzięki konsolidacji wybranych zakładów okrętowych.



Dziobowa sekcja kadłuba okrętu desantowego budowanego dla Indii (fot. www.navship.pl)

Zwiększyła produkcję okrętów, w tym obcych bander, prowadziła też liczne remonty jednostek wcześniej wybudowanych. W 1974 r. zakończono budowę pierwszego okrętu desantowego dla Indii, a dwa lata później zakończono już serię czterech. W tym samym czasie przekazano pierwszy z czterech okrętów desantowych dla Iraku i Libii. Wybudowano ponadto m.in. dziesięć holowników.

W kolejnej dekadzie postawiono na komputeryzację, wprowadzając nowoczesny sprzęt i nową generację oprogramowania. Stocznia poza produkcją i remontami okrętów zrealizowała wiele podjętych wcześniej inwestycji, takich jak nabrzeża południowe i zachodnie, w pełni wyposażonych w dźwigi, instalacje energetyczne, sprężonego powietrza, gazów technicznych, pary, prądu elektrycznego, w sieć wodną

i oświetlenie.

W 2000 r. Stocznia Marynarki Wojennej otrzymała certyfikat jakości ISO 9001, wydany przez *American Bureau of Shipping Quality Evaluations, Inc.* i Polski Rejestr Statków.

Zakończono budowę podnośnika okrętów będącego w stanie unieść jednostki o wadze do 2,5 tys. ton, oddano do użytku dok pływający o nośności 8 tys. ton i slip – 180 ton. Powierzchnia produkcyjna zwiększyła się do 10 tys. metrów kw. Podjęto się innowacyjnego projektu budowy trałowców małowymagetycznych, wykonywanych w oparciu o doświadczenia w produkcji jednostek pływających z kompozytów poliestrowo-szkłanych.

Ostatnia dekada XX w. nie sprzyjała rozwojowi okrętownictwa w Polsce. Transformacja ustrojowa, spadek zamówień na cele obronne z kraju i z zagranicy oraz ograniczenie możliwości remontu i budowy jednostek cywilnych boleśnie uderzyły w stocznię. Niemniej jednak w połowie lat dziewięćdziesiątych zaczęła ona realizować zamówienia na budowę kontenerowców i produktowców.



60 Stocznia Marynarki Wojennej
współcześnie (fot. [Wikimedia Commons](#))

W 2000 r. Stocznia Marynarki Wojennej otrzymała certyfikat jakości ISO 9001, wydany przez *American Bureau of Shipping Quality Evaluations, Inc.* i Polski Rejestr Statków.

Tekst pochodzi z numeru 12/2018 „Biuletynu IPN”

1

M. Filipowicz, *Ludzie, stocznie i okręty*, Gdynia 1985, s. 116.

2

Ibidem, s. 166.

COFNIJ SIĘ