Stocznie w Ustce

Tom I - Szkutnictwo

Pradzieje

Historia

Socjologia

Władysław Goliński

Zbigniew Miecznikowski

Ustka, wrzesień 2020 - maj 2022

Recenzja wydawnicza – prof. dr hab. Bolesław Hajduk

Spis treści:

Przedmowa *7*

Część I. Szkutnictwo w Ustce w dawnych wiekach. 9

Rozdział 1. Zakłady szkutnicze budujące łodzie. 9

1. Warownia w Ustce. *9*

2. „Stocznia" w Przewłoce *11*

Rozdział 2. Powstanie i rozwój zakładu budowy statków w Ustce. 13

Rozdział 3. Zakłady budowy statków w Ustce od początku XIX w. do 1945 roku. 16

1. Budowa statków w Ustce od początku XIX w. do wybuchu II wojny światowej. *16*

2. Pomeranka – łódź rybacka produkowana również w Ustce. *21*

3. Nowa stocznia produkująca trałowce w Ustce, powstała w czasie II wojny światowej. *24*

Część II. Polski rybacki przemysł stoczniowy przed i po zakończeniu drugiej wojny światowej. Rola Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni w powstaniu i rozwoju rybackiego przemysłu stoczniowego w Polsce międzywojennej (1918-1939). 25

Rozdział 1. Polski przemysł stoczniowy w okresie po 1918 r. 25

1. Okres tworzenia organizacji zarządzania gospodarką rybną. Powołanie Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. *25*

2. Budowa pierwszych kutrów rybackich, historia Stoczni Rybackiej w Gdyni. *25*

3. Produkcja Stoczni Rybackiej w okresie „historycznym". *31*

Rozdział 2. Rybołówstwo i budowa jednostek łowczych w powojennej Polsce 1945-1951. 32

1. Rybołówstwo po zakończeniu II wojny światowej. *32*

1.1. Reaktywowanie Stoczni Rybackiej w Gdyni. 32

1.2. Początki i rozwój organizacji gospodarki morskiej po II wojnie światowej. 33

2. Początki i rozwój przemysłu stoczniowego. *35*

3. Powołanie Zjednoczonych Stoczni Polskich. *38*

4. Utworzenie Centralnego Zarządu Przemysłu Okrętowego. *39*

5. Pierwszy etap odbudowy morskiego przemysłu rybnego. *41*

6. Delegatura MIR w Ustce. *42*

7. Administracja rybacka w Ustce. *43*

8. Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża. *44*

9. Uhonorowanie inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Ustce. *46*

10. Gospodarka morska w regionie i w Ustce. 46

11. 3-letni Plan Odbudowy i Rozwoju Kraju 1947-1949. 47

12. Osiągnięcia Stoczni Rybackiej w Gdyni. 47

13. Droga Stoczni w Ustce do osiągnięcia samodzielności. Powstanie przedsiębiorstwa Stocznie Rybackie PP 48

Część III. Stocznia w Ustce w latach 1945-1951. 51

Rozdział 1. Stocznia w latach 1945-1947. Zmiany w administracji, zmiany stosunków społeczno-politycznych, przemiany demograficzne po walkach „wyzwoleńczych spod okupacji niemieckiej". Podjęcie remontów i produkcji floty rybackiej. 51

1. Końcowa faza działań wojennych przeciw hitlerowskim Niemcom. 51

2. Pierwsze zasiedlenia w Ustce i powiecie słupskim. 51

3. Początki organizacji i funkcjonowania stoczni. Przejęcie Stoczni od władz radzieckich. 53

4. Bernard Henzel - Kierownik Stoczni Rybackiej w Ustce w latach 1945-1948. 58

5. Wspomnienia o pierwszych pracownikach Delegatury MIR i Stoczni w Ustce. 61

5.1. Pracownicy delegowani z MIR Gdynia. 61

5.2. Kolejni pracownicy zwerbowani do pracy w Stoczni. 61

5.3. Pracownicy zatrudnieni w stoczni w Ustce pod koniec roku 1945. 62

5.4. Józef Wyszyński – z zawodu geodeta, z zamiłowania artysta. 64

5.5. Wspomnienia rodzinne Stanisława Pelczara. Kazimierz Pelczar zwany „wujkiem". 78

5.6. Nota biograficzna Stefana Barana. Relacja córki, Krystyny Kołakowskiej. 81

5.7. Nota biograficzna Bogusława Śmiłowskiego. 89

5.8. Nota biograficzna Mariana Olszyny. 93

5.9. Ze wspomnień Józefa Piaseckiego. 95

5.10. Przyjęcia pracowników do Stoczni w Ustce w II połowie 1946 roku. 98

5.11. Rodzina Hertleinów, repatriantów z Druskiennik. 99

5.12. Tadeusz Nycz - pracownik Stoczni w Ustce od 1946 roku. 101

5.13. Początki Stoczni w Ustce. Wspomnienia Kierownika Delegatury Bernarda Henzla. 105

6. Produkcja w 1946 roku. 108

6.1. Produkcja kutrów rybackich wg własnego projektu 109

6.2. Kutry typu KU-128 „Pomorze" 112

6.3. Półkutry zalewowe typu KU-102. 114

6.4. Kutry łososiowe typu KU-915. 114

6.5. KU-110 (MIR K-10). 116

6.6. Kutry łososiowe nietypowe, zbliżone do typu KU-915. 117

7. Budowa kutrów drewnianych w relacji dziennikarza "Dziennika Bałtyckiego"..... 118

8. Pracownicy zatrudnieni w I półroczu 1946 r..... 120

9. Zmiany organizacyjno-prawne w 1947 roku. 121

10. Pozyskanie nowych terenów przez Stocznię. 122

11. Udział Stoczni Ustka w wystawach przemysłu stoczniowego. 123

12. Wzrost potencjału produkcyjnego stoczni. 126

13. Pracownicy zatrudnieni w 1947 r. 127

14. Rok 1947 ze wspomnień Józefa Piaseckiego. 128

15. Z życia miasta. 129

16. Rozwój stoczni szansą rozwoju Miasta..... 131

Rozdział 2. Stocznia w latach 1948-1950. 135

1. Działalność Stoczni w Ustce w 1948 roku. 135

2. Zamierzenia inwestycyjne i zadania Stoczni Rybackich. 139

3. Zmiana Kierownika Stoczni w Ustce. Eugeniusz Gołębiowski..... 141

4. Przyjęcia do pracy w 1948 roku. 142

5. Kazimierz Huras – pierwszy „okrętownik" w stoczni w Ustce. 142

6. Rok 1948 we wspomnieniach Józefa Piaseckiego. 142

7. Płace w Stoczni. 144

8. Rozbudowa stoczni. 146

9. Powołanie Przedsiębiorstwa Państwowego „Stocznie Rybackie" 147

10. Rok 1949. Sprawozdania z prowadzenia przedsiębiorstwa „Stocznia Rybacka w Ustce"..... 147

11. Współzawodnictwo pracy..... 153

12. Szkuner „Janek Krasicki" - produkcja o wysokim stopniu trudności. Restauracja szkunera budowanego przez Niemców dla Hitlerjugend..... 155

12.1. Historia szkunera Janek Krasicki według czasopisma „Nasze Morze". 156

12.2. Proces budowy szkunera według wspomnień Józefa Piaseckiego..... 156

13. Produkcja kutrów według projektów MIR. 160

15. Budowa kutrów przyjętych z Darłowa. 166

16. Pozostała produkcja w 1949 roku. 167

17. Przyjęcia do pracy w 1949 roku. 168

18. Andrzej Kayser - pracownik ze Stoczni Rybackiej w Gdyni..... 168

19. Lata 1950-1951. Utworzenie Stoczni „Ustka” w Ustce. ... *170*

20. Perturbacje związane z produkcją kutrów KU 134/ 135 ... *177*

21. Z życia załogi stoczni. ... *180*

22. Planowane inwestycje w Stoczni Rybackiej w Ustce. ... *184*

Rozdział 3. Powstanie ratownictwa morskiego w Europie. ... 190

1. Produkcja sprzętu ratunkowego i ratowniczego w ujęciu historycznym ... *190*

2. Kodyfikacja przepisów w zakresie bezpieczeństwa życia na morzu. Tragedia ”Titanica”. ... *193*

Rozdział 4. Początki i rozwój produkcji urządzeń ratunkowych w Stoczni Ustka. ... 197

1. Rok 1951. Stocznia w Ustce jako kooperant wewnętrzny dla polskich stoczni morskich. Produkcja szalup ratunkowych. ... *197*

2. Budowa łodzi ratunkowych. ... *199*

Część IV. Samodzielne przedsiębiorstwo Stocznia „Ustka” w Ustce. ... 201

Rozdział 1. Stocznia „Ustka” w latach 1952-1956. Stoczniowcy. ... 201

1. Decyzja Ministra Przemysłu Ciężkiego z 1 stycznia 1952 roku. ... *201*

2. Nominowanie Józefa Piaseckiego. ... *203*

3. Rozbudowa potencjału wytwórczego Stoczni „Ustka”. ... *203*

4. Wybrane fragmenty Paszportu, ilustrujące stoczniowy charakter przedsiębiorstwa. ... *204*

5. Produkcja w roku 1952. ... *217*

6. Produkcja łodzi z kadłubem o poszyciu diagonalnym. ... *222*

7. Ze wspomnień dyrektora Józefa Piaseckiego. ... *224*

8. Rok 1953 według Kroniki Stoczni Ustka. ... *225*

9. Czesław Groński - Główny Inżynier Stoczni „Ustka” w Ustce w latach 1953-1955. ... *225*

10. Uwarunkowania techniczno-produkcyjne Stoczni. Plany produkcji. ... *226*

11. Z życia załogi Stoczni. ... *230*

12. Rok 1954 według Kroniki Stoczni Ustka. ... *230*

13. Leonard Dawidowski - Dyrektor Stoczni „Ustka” w Ustce w latach 1954-1955. ... *231*

14. Produkcja i usługi. ... *231*

15. Kutry drewniane KU-160 i KU-160Ł. ... *234*

16. Konferencja partyjno-ekonomiczna. ... *236*

17. Z życia załogi. ... *237*

18. Rok 1955 według Kroniki Stoczni Ustka. ... *240*

19. Edward Tomiakowski - dyrektor Stoczni „Ustka” w Ustce w latach 1955-1963..... 240

20. Wacław Pacak - Główny Inżynier Stoczni „Ustka” w Ustce w roku 1955. 241

21. Z życia załogi Stoczni. 242

22. Rok 1955 – zakończenie Etapu I (1945-1955) działalności Stoczni w Ustce. 243

23. Rok 1956 – pierwszy rok Planu 1956-1960. 244

24. Projekt budowy pełnopokładowych łodzi MŁ-9 dla spółdzielni rybackich. 248

25. Rok 1956 według Kroniki Stoczni Ustka 249

Rozdział 2. Drugi żywot drewnianych kutrów rybackich wybudowanych w Stoczni Rybackiej w Ustce. 251

1. Kuter rybacki KU-135 przekształcony na jacht oceaniczny „ANTICA”. 251

2. Ustecki kuter rybacki KU-160 przekształcony na jacht oceaniczny s/y „ARK”. 254

Bibliografia 256

Spis rycin 261

Spis tabel 269

Przedmowa

Autorzy są byłymi pracownikami Stoczni Ustka – Władysław Goliński, absolwent Politechniki Koszalińskiej rozpoczął pracę w Stoczni w 1975 roku w Biurze Projektowo-Konstrukcyjnym jako konstruktor, Zbigniew Miecznikowski, absolwent Uniwersytetu Gdańskiego, rozpoczął pracą w roku 1977 w Biurze Handlowym.

Po latach, w roku 2020, spotkaliśmy się przypadkowo na ulicy Dworcowej w Ustce, prowadzącej do Stoczni, w której przepracowaliśmy ok. 20 lat. Władek Goliński miał już doświadczenie w tworzeniu publikacji historycznych, w tym m.in. poświęconej portowi w Ustce – *„Historia portu w Ustce "*, stąd naturalnym było, że rozmowa zeszła na temat opracowania historii Stoczni. Mieliśmy trochę odmienne podejście do zagadnienia, czy bardziej skoncentrować się na techniczno-produkcyjnej tematyce, czy nie przyjmować żadnych ograniczeń. W miarę pozyskiwania materiałów archiwalnych, w tym osobowych, przyjęliśmy wariant drugi.

Po półtora roku powstała monografia TOM I.

W pierwszym tomie monografii Stoczni w Ustce przedstawiamy najstarsze udokumentowane zdarzenia związane ze szkutnictwem na obszarze pomorza środkowego, głównie rejonu Słupska i Ustki.

Oczywiście, najbardziej interesował nas okres powojenny, który stanowił dla nas spore wyzwanie z racji upływu ponad 70 lat od kiedy polskie władze państwowe podjęły decyzję o odbudowie portów bałtyckich na Ziemiach Odzyskanych.

Ustka była wśród kilkunastu małych portów, w których funkcjonowały zakłady szkutnicze, i które, obok funkcji portowej i turystycznej, stanowiły wyjątkowe warunki miastotwórcze, sprzyjające rozwojowi Ustki.

Dzisiaj, z całą pewnością możemy powiedzieć, że te warunki zostały przez pierwszych mieszkańców Ustki, jak i kolejnych pokoleń, wykorzystane. Pomimo wielu obiektywnych przeszkód i trudności piętrzących się w okresie odbudowy, prób likwidacji zakładu, kolejnych wyzwań technologicznych, Stocznia wychodziła na prostą, stając się piątą cywilną stocznią produkcyjną w Polsce, w której zatrudnienie znalazło w jednym czasie ok. 1500 pracowników, a łącznie zatrudnionych w niej było – wg własnych szacunków – ok. 4 tysiące osób.

W I tomie czytelnik znajdzie wspomnienia i życiorysy osób, które przybyły do Ustki z różnych stron II Rzeczpospolitej: z Druskiennik, Rymanowa i okolic, powiatu końskiego i innych.

Autorzy serdecznie dziękują członkom rodzin tych osób za udostępnienie zdjęć i dokumentów, dzięki czemu nasza książka zyskała niezmiernie ważny walor społeczny i socjologiczny. Dziękujemy: Iwonie Beltran, Andrzejowi Hertleinowi, Wacławowi Karpukowi, Krystynie Kołakowskiej, Ewie i Mieczysławowi Nyczom, Krzysztofowi Olszynie, Stanisławowi Pelczarowi, Włodzimierzowi Podrucznemu, Danucie i Edwardowi Pokornym, Ryszardowi Sejowi, Andrzejowi Siekierzyckiemu, Andrzejowi Śmiłowskiemu, Tamarze Wasilewskiej, Iwonie i Witosławowi Wyszyńskim, Ryszardowi Ziarkowskiemu.

Koledze Ryszardowi Hetnarowiczowi ze Słupska, składamy serdeczne podziękowania za bezinteresowną recenzję i korektę językową tekstu opracowania.

Koledze Zenonowi Skibińskiemu dziękujemy za pomoc w opracowaniu materiałów fotograficznych.

Charakter monograficzny publikacji wymagał od nas umieszczenia losów stoczni w kontekście politycznym, gospodarczym i technicznym. Przywołujemy zdarzenia związane z organizacją przemysłu okrętowego w Polsce, kształtowaniem się administracji morskiej i rybackiej, rozwojem techniki okrętowej, w tym technologii szkutniczej, a następnie kształtowania konstrukcji aluminiowych.

Na stronach monografii zamieszczamy sylwetki jednostek pływających zbudowanych w stoczni, ich podstawową charakterystykę techniczną wraz ze zdjęciami łodzi i kutrów.

Tom I kończymy na roku 1956, w którym skończyła się era jednostek drewnianych, a rozpoczęła budowa jednostek aluminiowych.

Mamy wielką nadzieję, że niniejsza monografia niesie nie tylko wiedzę o funkcjonowaniu Stoczni, ale będzie stanowić głównie materialne świadectwo o niej.

Książkę tę dedykujemy stoczniowcom usteckiej stoczni, którzy przyczynili się do jej powstania i rozwoju na przestrzeni kilkudziesięciu lat jej funkcjonowania.

Władysław Goliński

Zbigniew Miecznikowski

Część I. Szkutnictwo w Ustce w dawnych wiekach.

Rozdział 1. Zakłady szkutnicze budujące łodzie.

1. Warownia w Ustce.

Wiele argumentów przemawia za interpretacją, że w umowie spisanej w Słupsku w roku 1337, przez określenie ...nec non totum et integrum portum Stolpesmunde dictum, penes aquam stolpensem tam ab una quam alia parte situm,... rozumieć należy nie port w dzisiejszym tego słowa znaczeniu ani też samo ujście rzeki, lecz konstrukcję inżynierską, która leży po obu stronach rzeki Słupi. (...grodzisko określone jako "*quondam castrum*")[1]

Abb. 3. Boot I von Ohra fertig ergänzt, im Landesmuseum Oliva.

Źródło: Otto Lienau, *Die Bootsfunde von Danzig-Ohra aus der Wikingerzeit*, Danzig 1934, S. 9, Abb. 3.

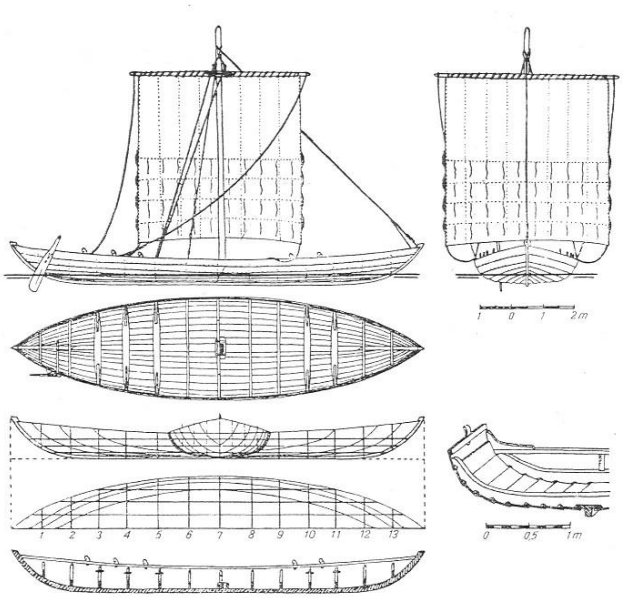
Ryc. nr 1. Łódź słowiańska (reprodukcja fotografii z książki Otto Lienau`a)[2].

Łódź ze znaleziska z Gdańska-Oruni; prezentowana już w opracowaniu prof. inż. Otto Lienau'a była pokazywana w latach 30-tych XX w. w pracowni konserwatora w Oliwie. Jest to rekonstrukcja uznanej przez naukowców łodzi słowiańskiej o dużej dzielności. Budowa tej łodzi nie wymagała specjalnych hal produkcyjnych- starczało podwórze i wiedza szkutnicza oraz powiązania kooperacyjne np. na elementy takielunku, nity...

[1] Władysław Goliński, *Plac i okolica kościoła Św. Św. Jana Chrzciciela i Mikołaja w Ustce*, https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/ART6.pdf

[2] Otto Lienau, *Die Bootsfunde von Danzig-Ohra aus der Wikingerzeit*, Danzig 1934, S. 9, Abb. 3.

Ryc. nr 2. Rekonstrukcja łodzi znalezionej na polu Charbrowa, blisko Łeby[3].



Ryc. 11. Próba rekonstrukcji statku z Charbrowa, na podstawie O. Lienaua, szkic własny.

Źródło: Mieczysław Prosnak, *Zachodnio-słowiańska sztuka korabnicza wczesnego średniowiecza*, [w:] Materiały Zachodnio-Pomorskie, t. IX, Szczecin 1963, s.253, Ryc. 11.

Rysunek powstał w wyniku analiz prowadzonych przez prof. inż. Otto Lienau'a na bazie znalezisk oznakowanych jako Charbrów I, II i III- znaleziska z okresu przełomu XIX/ XX w.

Ta łódź również nie wymagała do jej wykonania specjalnych hal produkcyjnych, lecz aby powstała starczyła wiedza szkutnicza, wydzielone miejsce przed chałupą i powiązania kooperacyjne na wykonanie okuć, nitów, żagla…

Łódź Charbrów III pochodzi z II poł. XII wieku.

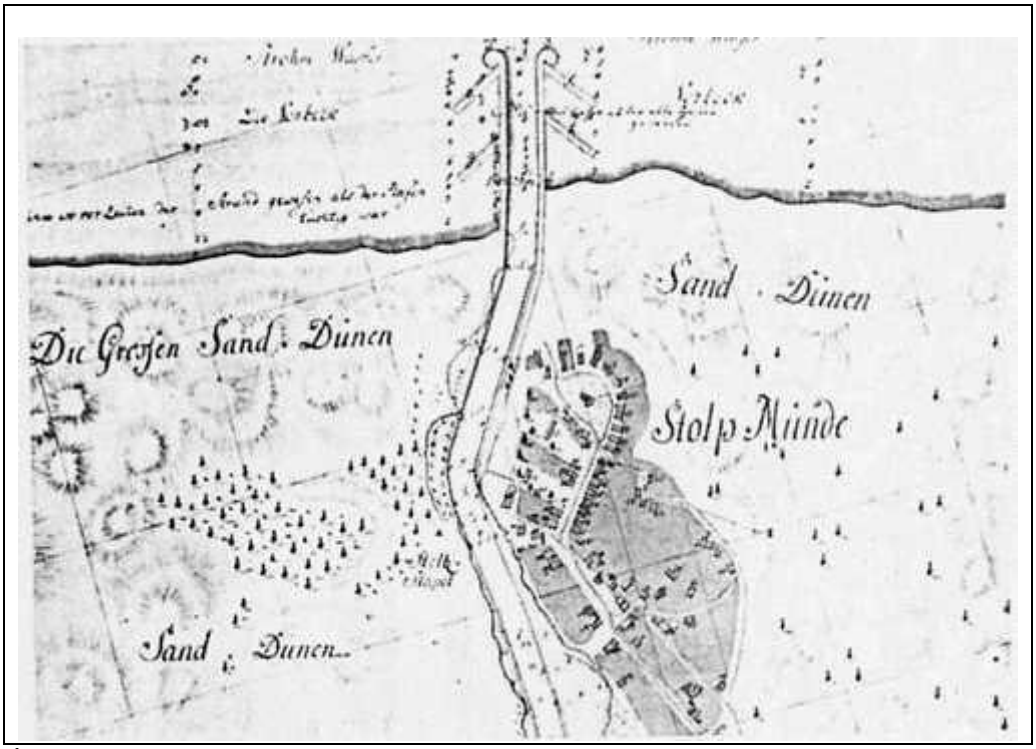
W Dziejach Ustki czytamy: „Dokument lokacyjny stworzył nowo lokowanemu miastu Słupsk szczególnie korzystne warunki rozwoju żeglugi i handlu morskiego. Wypływało to najprawdopodobniej z chęci uczynienia ze Słupska dużego portu morskiego. Dlatego Słupszczanie otrzymali zezwolenie na swobodną i wolną od cła żeglugę na Słupi od miasta aż do morza, przy jednoczesnym zapewnieniu spławności rzeki na tym odcinku przez wydanie zakazu budowania jazów i innych trwałych urządzeń, mogących stanowić przeszkodę dla ruchu łodzi lub statków rzecznych. Miasto otrzymało też prawo posiadania 6 łodzi rybackich zwanych bordynkami[4]. Przywileje „morskie" Słupska zostały rozszerzone już w niespełna trzy lata później. W wystawionym 2 lutego 1313 r. dokumencie margrabiowie przekazali miastu pas ziemi szerokości 5 prętów (około 19 m) wzdłuż obu brzegów rzeki, umożliwiający włóczkom ciągnięcie łodzi, oraz znieśli ograniczenia dotyczące wykorzystania statków wynikające z przywileju z 1310 r. Na mocy tego dokumentu miasto uzyskało też prawo kupna lasu i pastwisk położonych nad rzeką Słupią (40 łanów)"[5].

Jak mogła wyglądać Ustka w roku 1337, czyli roku spisania wspomnianej na wstępie umowy? Odpowiedzi na to można poszukać na poniższej mapce, na której zwraca uwagę pusty, nie zasiedlony jeszcze w 1709 r. zachodni brzeg Słupi. Osada powstawała tylko na wschodnim brzegu. Jak tu dać wiarę tym wszystkim, którzy piszą o powstawaniu osady na obu brzegach rzeki Słupi?

[3] Mieczysław Prosnak, *Zachodnio-słowiańska sztuka korabnicza wczesnego średniowiecza*, [w:] Materiały Zachodnio-Pomorskie, t. IX, Szczecin 1963, s. 253.
[4] Bordynka to łódź powstała z jednodrewki (czółna) przez nadbicie na burtach dwu lub trzech łączonych na zakładkę klepek.
[5] Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka, *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985, s. 14.

Budynków zasiedlonych na zachodnim brzegu Słupi nie ma jeszcze w 1709 roku, ale widać już zagospodarowania przy brzegu. Najprawdopodobniej to są te później wspominane składy drewna, gdzie również powstały zakłady stoczniowe.

Ryc. nr 3. Mapa historyczna z 1709 roku[6].



Źródło: STOLPMÜNDE, Verfaßt im Jahre 1936 von WALTER DOMINICK , Lubeck 1959 r.

2. „Stocznia" w Przewłoce.

Jest w dokumentach zapis mówiący o dość wczesnym prawie biskupa z Włocławka do połowu ryb z trzech łodzi. Dokument z 1283 r. potwierdza związki Gardny z polską hierarchią kościelną. Jak zanotował S. Kujot (Dzieje Prus Królewskich do r. 1309): „Nadto pozwolił książę (Mściwoj II) z łaski, jako jałmużnę biskupom i ich następcom wysyłać dwa okręty do przystani zwanej Przewłoka (Preuloca), nad morzem, u jeziora pod Gardnem, którą wąska cieśnina z morzem łączy". W tym aż nazbyt ściśle zlokalizowanym porcie - przystani ówczesny biskup kujawski Wojciech (Albertus) miał prawo utrzymywania i wykorzystywania do połowów dwóch łodzi rybackich.

Przewłoka musiała przecież już istnieć przed 1283 roku, jednak uwzględnić też trzeba niskie położenie (wysokość terenu) na jakim leży ta wieś. Wczesnośredniowieczne jezioro lagunowe to nie jest ten sam akwen, który tu powstał jako rozlewisko w XV w. Zatem Przewłoka jest to słowiańska osada, przystań; kolonizacja niemiecka na tych terenach rozpoczynać się dopiero w XIII w.

[6] Verfaßt im Jahre 1936 von WALTER DOMINICK, Stolpmünder Chronik, maszynopis wersji niemiecko-polskiej, Lübeck 1959, s. 5; https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art44.pdf

W 1337 r. w umowie słupskich radnych właścicielami tych ziem, Święcami, nie wymieniono z nazwy tej wioski, określono jednak położenie tu młyna, do dzisiaj czytelne w Przewłoce są zbiorniki (stawy) wodne na drodze potoku i charakterystyczne ruiny, podobne do młynówki i spichrzy, mówiące o istnieniu tu kiedyś młyna wodnego. Oto fragment z umowy: [...]... w dół strumyka Darchin aż do młynówki między Ustką a Grabnem, której to młynówki i młyna połowa należy do wyżej wymienionych obywateli, w dół tej młynówki aż do Słupi:...[...][7].

Łodzie, na których pozwolono biskupowi kujawskiemu łowić ryby dla jego wyłącznych potrzeb z pewnością musieli wybudować mieszkający tu Kaszubi. Zatem w przystani, w Przewłoce, musiały też istnieć „zakłady stoczniowe" budujące łodzie klepkowe.

[7] Władysław Goliński, *Grodzisko - Port w miejscu ujścia Słupi*, maszynopis, Ustka 2006, s. 12; zob. https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art14.pdf

Rozdział 2. Powstanie i rozwój zakładu budowy statków w Ustce.

Zmiany organizacyjne zakładu budowy statków w Słupsku i w Ustce zaszły w pierwszej połowie XV w. i spowodowane były rozbudową portu usteckiego. Najpewniej plac drzewny i warsztaty przynależne do stoczni zostały wówczas zlokalizowanie na zachodnim brzegu Słupi, jeszcze dalej na północ za komorą celną. Zostało wówczas stworzone połączenie za pomocą mostu przeładunkowego, który był usytuowany po wschodniej stronie Słupi. Takie przeniesienie warsztatów stoczniowych ze Słupska do Ustki pozwoliło na zwiększenie produkcji oraz zmianę profilu produkcji[8].

Reorganizacja i przeniesienie produkcji okrętowej do Ustki był przedmiotem sporów zaistniałych pomiędzy mieszkańcami Ustki i Słupska. Tradycja budownictwa jednostek pływających do transportu sięgała w Słupsku niepamiętnych czasów i takie zaprzestanie produkcji okrętowej było mieszkańcom Słupska nie na rękę. Problem z wyborem miejsca budowy statków daje się zauważyć dopiero w XVI w. A trzeba sobie zdawać sprawę, że produkcja okrętowa w tamtych czasach wyróżniała się ze zwykłej produkcji rzemieślniczej okresu feudalnego. Ówczesna produkcja okrętowa posiadała wysoko rozwinięte cechy organizacyjne, ekonomiczne i stała wysoko pod względem poziomu technicznego. Produkcja ta wymagała bardzo dużych nakładów finansowych i koncentracji siły roboczej, warsztatów kooperujących, których większość najprawdopodobniej aż do początków XIX w. znajdowała się w Słupsku[9].

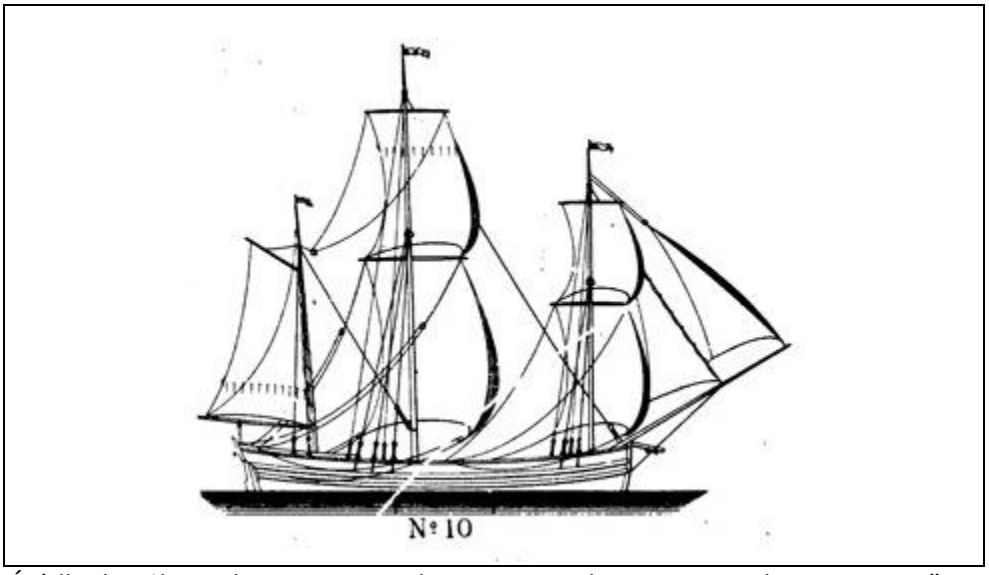
Nie daje się określić z tego pierwotnego okresu pracy stoczni ani rozmiarów produkcji usteckiej stoczni, ani też nie ma w źródłach informacji o wielkości floty handlowej Słupska. Można znaleźć jedynie informację, że do floty handlowej Słupska wchodziły szkuty lub krajery[10].

Ryc. nr 4. Model dawnej szkuty żaglowej.

Źródło: https://pl.wikipedia.org/wiki/Szkuta

[8] W. Bartholdy, *O Stolpa, du bist ehrenreich*…, Stolp 1910, s. 45. R. Bonin, Geschichte des Hinterpommerschen Geschlechtes von Bonin, Berlin 1864, s. 54 - 55.
[9] Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka, *Dzieje Ustki*, w. cyt., s. 35.
[10] Tamże, s. 36.

Ryc. nr 5. Schematyczny szkic krajera.



Źródło: książka Friderica Henrica Chapmana „Architectura Navalis Mercatoria".

Armatorami byli też jedynie kapitanowie ewentualnie wolni mieszkańcy Ustki, chociaż najczęściej tworzyli oni spółki z kupiectwem Słupska. Czasem wspólnikami byli gdańszczanie - wbrew obowiązującemu wówczas prawu. W tym okresie statki w Ustce, podobnie jak w innych stoczniach zachodniopomorskich, budowała też szlachta, między innymi landwójt słupski H. H. Flemingk. Rada miejska Słupska ucięła ten proceder- wstrzymała przyjęcia w poczet obywateli miasta mieszkańców Ustki, nakładała kary pieniężne na budujących statki samodzielnie lub z gdańszczanami. W 1579 r, ponowiła uchwałę zabraniającą budowy obywatelowi Słupska więcej niż jednego statku w ciągu 7 lat[11].

Jedno jest jednak jasne, mianowicie wiadomo, że jak w innych stoczniach zachodniopomorskich tak i w stoczni w Ustce, w XVI w. i początkach XVII w. decydującą rolę odgrywał kapitał kupiecki Słupska, który był wspierany przez szyprów usteckich i obywateli Gdańska[12].

Przez pewien okres zamiera produkcja w stoczni usteckiej, a jest to czas nękający wojnami. Rejestr podatkowy z 1631 roku wymienia wśród jej samodzielnych gospodarczo mieszkańców 15 marynarzy, 12 rybaków, 5 cieśli, 2 płócienników (zapewne płótna żaglowego), karczmarza, nauczyciela i inwalidę, razem 38 gospodarstw domowych. Zwraca uwagę duża liczba cieśli okrętowych, z których jeden pracował w Darłowie[13].

Nowe statki z usteckiej pochylni spłynęły w latach: 1658 (statek zatonął wraz z całą załogą w 1672 r.), 1672, 1675, 1682, 1683, 1688, 1693[14].

[11] R. Schuppius, *Stolp von 1600-1650*, Stolp 1930, S. 62.
[12] Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka, *Dzieje Ustki*, w. cyt., s. 37.
[13] Tamże, s. 39.
[14] E. Baasch, *Beiträge zur Geschichte des Deutschen Schiffbauer und der Schiffbaupolitik*, Hamburg 1899, s. 196.

Z porównania struktury zawodowej i społecznej ustczan w 1717 r. i w 1631 r. wynika, że brakowało cieśli okrętowych (było ich pięciu w 1631 r.). Jeszcze w 1705 r. mieszkał w Ustce stolarz okrętowy, który nie został odnotowany w rejestrze 12 lat później. W 1705 roku w Ustce stwierdzono, że nie ma już tu budowy nowych jednostek, a przeprowadza się jedynie remonty[15].

Rząd pruski udzielał wsparcia każdemu krajowemu przemysłowi stoczniowemu. W swoich raportach nawet wzywa do podjęcia budowy statków. Słupscy kupcy występują z petycją w 1741 r., uzasadniając swoją propozycję budowy statków w Ustce, że tamtejszy port był zaprojektowany na budowę tam statków co ma wpływ na zwiększenie handlu. Jakkolwiek statek o ładowności 160 łasztów zbudowany był w 1737 r. Jednakże, problemem był transport statku do morza w świetle występującej płycizny w usteckim porcie. W porcie występowała coraz większa płycizna ze względu na zapiaszczenie. Z portu, ze względu na głębokość wody utrzymującej się przez cały rok, nie mógł wypłynąć nawet mały statek, który miał zanurzenie pięć stóp. Prawdopodobnie musiałby zgnić zatrzymany w usteckim porcie. W takich okolicznościach został wstrzymany przemysł stoczniowy i handel prowadzony przez port w Ustce[16].

Bardzo trudno o zdobycie wiarygodnych źródeł z tego okresu. W formułowaniu wniosków można co najwyżej posiłkować się wiedzą o sytuacji w całym regionie. Budownictwo okrętowe w Ustce, jak i na całym Pomorzu Zachodnim, w pierwszej połowie XVIII wieku nie posiadało kapitałów, nie było wysezonowanego drewna szkutniczego, było brak fachowców a w szczególności cieśli okrętowych.

W połowie drugiego dziesięciolecia XVIII w. państwo pruskie wydało akty prawne mające na celu stworzenie lepszych warunków rozwoju krajowego przemysłu stoczniowego, były to: zakaz budowy statków dla obcych armatorów, 10-letnie terminy ochronne na nowo zbudowane jednostki, ulgi podatkowe, licencyjne i celne dla właścicieli nowych statków, protekcyjny system licencji i opłat celnych w portach państwa pruskiego[17].

W latach 1781-1785 zbudowano w stoczni usteckiej 6 statków wartości 52 800 talarów. Po 1785 r. nastąpiła trwająca co najmniej 10 lat przerwa w budowie statków. Po jednym statku wybudowano w 1805 i 1810 r. i ta jednostka miała wyporność wynoszącą 150 łasztów. Ożywienie produkcji statków nastąpiło w następnych latach. Ta podana statystyka dotyczy budowy jednostek pełnomorskich, dużych, a przecież spełnione zapotrzebowanie dotyczyło budowy jednostek przybrzeżnych (np. rybackich)[18].

W 1767 r. Słupsk miał 6 jednostek. Były to statki o ładowności od 80 - 140 łasztów[19]. W 1806 r. słupska „spółka kupiecka" miała 12 statków, niektóre o ładowności 180 łasztów. Jednak w Ustce były budowane jedynie dwie jednostki[20].

---

[15] Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka, *Dzieje Ustki*, w. cyt., s. 49.
[16] Verfaßt im Jahre 1936 von WALTER DOMINICK, *Stolpmünder Chronik*, maszynopis w wersji niemiecko-polskiej, Lübeck 1959, s. 8; https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art44.pdf
[17] T. Schmidt, *Geschichte des Handels und der Schiffart Stettins*, Baltische Studien AF, Bd 21, 1866, H. 2, S. 166.
[18] Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka, *Dzieje Ustki*, w. cyt., s. 57.
[19] Łaszt – dawna jednostka miary objętości, stosowana od XIV do XIX wieku. Liczyła od 3000 do 3840 l (dm^3). Łaszt dzielił się na 30 lub 60 korców.
[20] Verfaßt im Jahre 1936 von WALTER DOMINICK, *Stolpmünder Chronik*, maszynopis wersji niemiecko-polskiej, Lübeck 1959, s. 9; https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art44.pdf

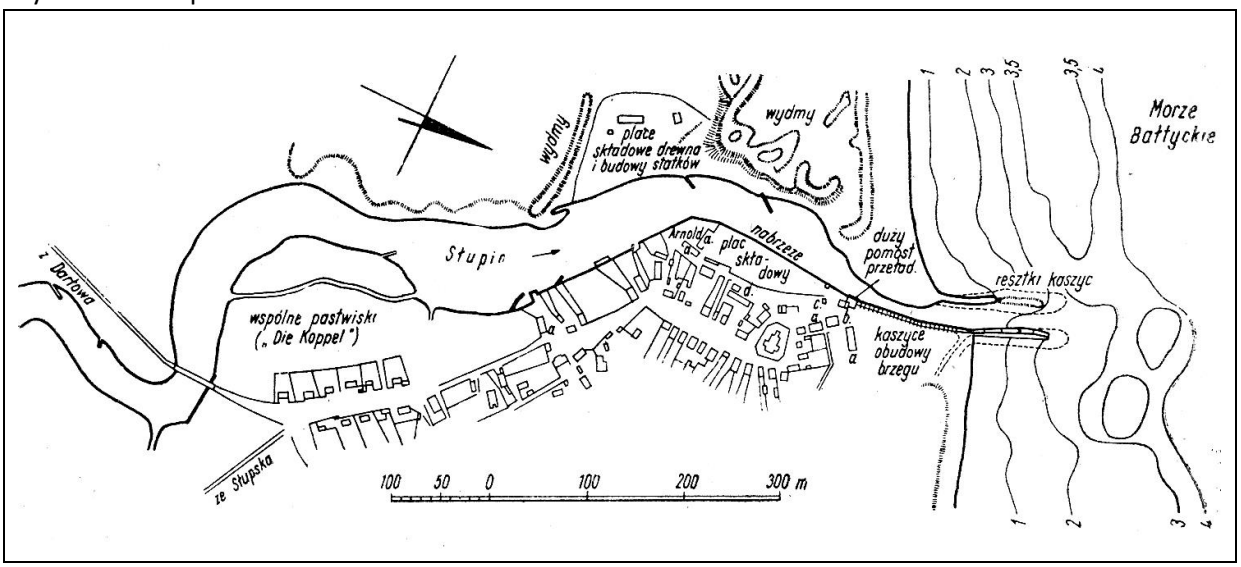
Rozdział 3. Zakłady budowy statków w Ustce od początku XIX w. do 1945 roku.

1. Budowa statków w Ustce od początku XIX w. do wybuchu II wojny światowej.

Ustecki przemysł stoczniowy miał w XIX w. różne fazy rozwoju. Mimo ekonomicznej zależności miasta od pracy portu, szkutnictwo nigdy nie stanowiło istotnej wielkości w ekonomice Ustki zdominowanej przez handel morski. Kryzys szkutnictwa wyprzedził ogólną stagnację Pomorza Zachodniego w latach wojen napoleońskich i zubożały handel morski został mocno ograniczony i tym samym spadł popyt na niewielkie żaglowce pochodzące z własnych warsztatów. W 1805 r. zwodowany został w Ustce jeden statek. Na 12 żaglowców, dla których Ustka była portem macierzystym tylko dwa były tu budowane. W 1810 r. i 1811 r. wodowano w Ustce po jednym statku; były to jednostki 150-130 łasztowe[21].

Jak już wspomniano, w latach dwudziestych i trzydziestych XIX w. budownictwo okrętowe w Ustce zamierało tak samo jak działalność handlowa portu. Mimo tego regresu w 1819 roku zwodowano tu jeszcze 6 małych jednostek o nośności od 9 do 54 łasztów. Warsztaty remontowe pracowały jednak bez większych przerw.

Ryc. nr 6. Plan portu w Ustce ok. 1831 r.



Źródło: Zbigniew Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej*, Warszawa - Poznań 1962, PWN, s. 80.

Od roku 1844 prace remontowe były wykonywane według specjalnej technologii - jednostki przechylano na brzegu z zastosowaniem specjalnego do tego stojaka. Jednostki zarządu portu były reperowane po wyciągnięciu ich na nieuzbrojony brzeg. Większe jednostki drewniane floty handlowej wymagające bardziej złożonych czynności remontowych były poddawane naprawom w prywatnej stoczni, zlokalizowanej na zachodnim brzegu Słupi (poniżej ówczesnego mostu jarzmowego. Kolejny okres, korzystny dla rodzimego szkutnictwa przypada na lata czterdzieste i pięćdziesiąte XIX stulecia.

Wówczas to zapoczątkowany został rozwój tutejszej spedycji handlu morskiego, nastąpiło też wówczas ożywienie w żegludze bałtyckiej, która opierała się na żaglowcach z kadłubem drewnianym. Trzecie ćwierćwiecze XIX wieku to okres eksploatacji coraz to bardziej wysłużonych żaglowców, coraz to mniej licznych we flocie.

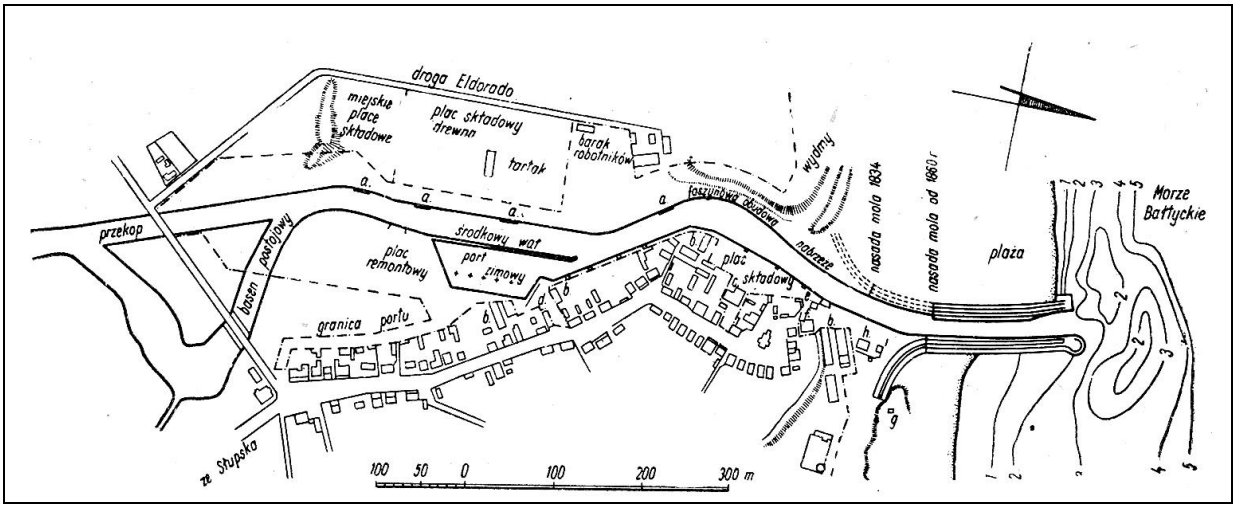
[21] J. Lindmajer, *Szkic do dziejów kształtowania się przemysłu i początków klasy robotniczej na terenie rejencji koszalińskiej*, „Rocznik Koszaliński" 1980, s. 34.

Akwen wybrzeża Bałtyku otworzył się na handel międzynarodowy obsługiwany parowcami. Rewolucję w handlu bałtyckim otworzył parowiec z napędem śrubowym o ładowności 400 ton. Statek ten był zwodowany w Szczecinie w końcu lat pięćdziesiątych XIX w.

W Ustce ostatni drewniany szkuner został zwodowany w 1866 r. Zwodowane w następnym roku w Ustce dwa szkunery 38- i 39-łasztowy posiadały już kadłub wzmocniony płytami z ocynkowanej blachy stalowej[22].

W dniu 13 czerwca 1862 zostaje zwodowany tu zbudowany szkuner „Emma Louise". Ten szkuner miał nośność 34 łasztów i był oddany w ręce kapitana A. Schutt'a[23].

Ryc. nr 7. Plan portu w Ustce ok. 1864 r.



Źródło: Zbigniew Szopowski*, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej*, Warszawa - Poznań 1962, PWN, s. 86.

[…] Nadal remontowano w Ustce stare żaglowce handlowe, a od początku XX w. także małe parowce. W 1903 i 1904 r. zbudowano w Ustce dwa małe parowce, jeden o 157 BRT i drugi o 299 BRT.

Przed pierwszą wojną światową w Ustce funkcjonowały dwie małe stocznie, produkujące przeważnie kutry rybackie, z których tylko jedna przetrwała kryzys powojenny i ze zmiennym szczęściem kontynuowała produkcję w depresyjnych dla gospodarki niemieckiej początkach lat dwudziestych i w latach wielkiego kryzysu światowego. Stocznia ta (właściciel Józef Bartsch) oferowała łodzie wiosłowe, motorowe, jachty oraz drewniane i stalowe kutry rybackie[…] [24].

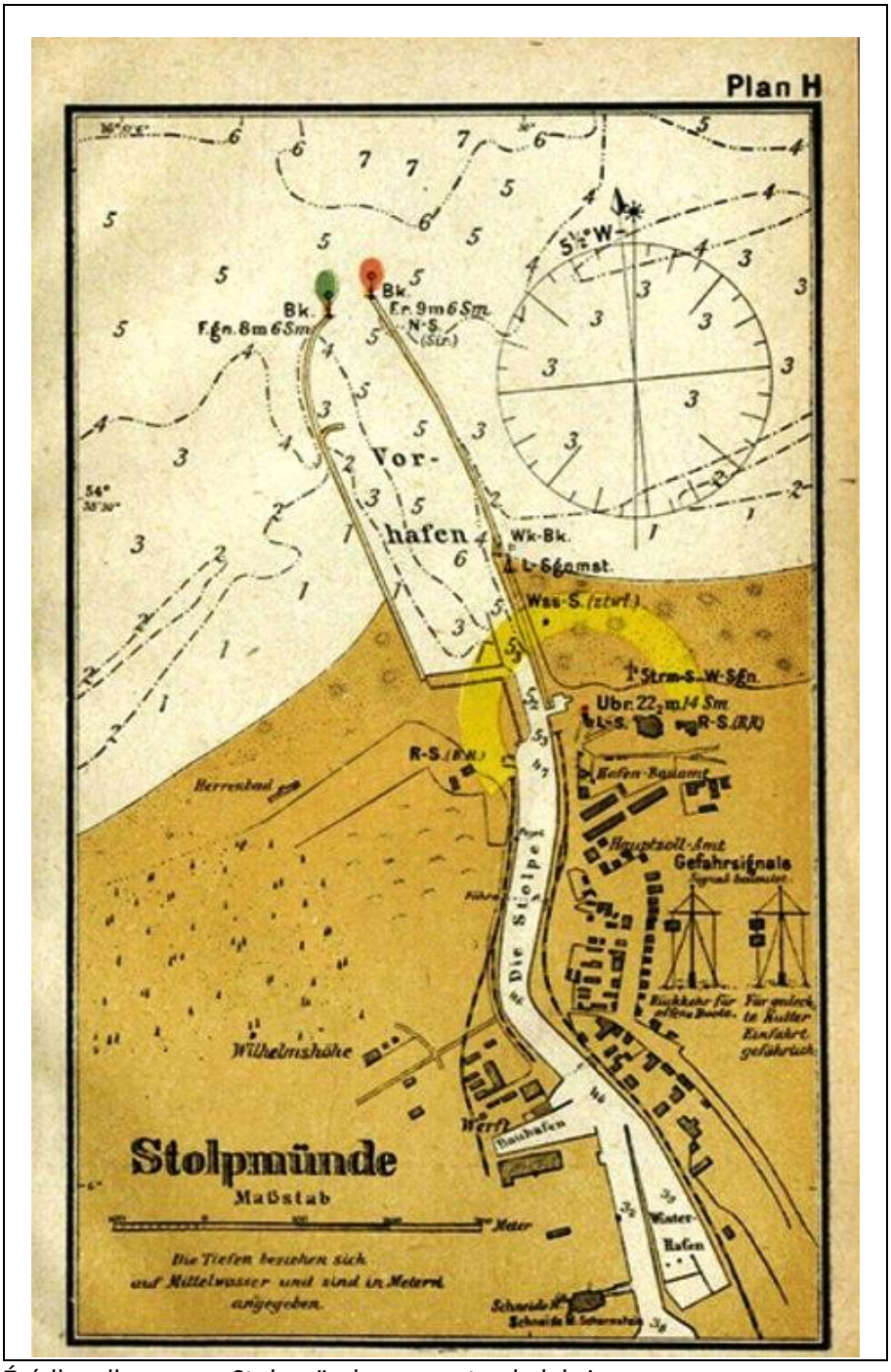
Rząd zlecił lokalnej usteckiej stoczni Bartsch i Suschke budowę statku dla działań inspekcji rybackiej przeznaczonej do pracy dla Staatliche Oberfischmeisteramt Stolpmünde. Statek nosił nazwę „Schwan" ("Łabędź"), jak poprzednia jednostka tego urzędu.

Miał on 16 m długości, a stępka ważyła 150 cetnarów[25]. Statek został ukończony w styczniu 1926 roku i wszedł do służby 3 marca po uroczystości[26].

---

[22] Artykuł w „Stolper Wochenblatt" 1868, nr 154.; szerzej na ten temat zob. E. Włodarczyk, *Studia z dziejów pruskiej gospodarki i polityki morskiej w latach 1815-1939*, Szczecin, s. 54, 71, 75, 86, 89, 91, 130, 154, 157.
[23] Verfaßt im Jahre 1936 von WALTER DOMINICK, *Stolpmünder Chronik*, maszynopis wersji niemiecko - polskiej, s. 5; zob. https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art44.pdf
[24] Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka, *Dzieje Ustki*, w. cyt., s. 105.
[25] Cetnar niemiecki wynosił od 46,77 kg do 56 kg - https://pl.wikipedia.org/wiki/Cetnar

Ryc. nr 8. Plan portu Stolpmünde z umiejscowieniem Stoczni Bartsch & Suschke (na planie „Werft").



Źródło: album map Stolpmünde - prywatna kolekcja.

[26] Verfaßt im Jahre 1936 von WALTER DOMINICK, *Stolpmünder Chronik*, maszynopis wersji niemiecko-polskiej, Lübeck 1959, s. 31, https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art44.pdf

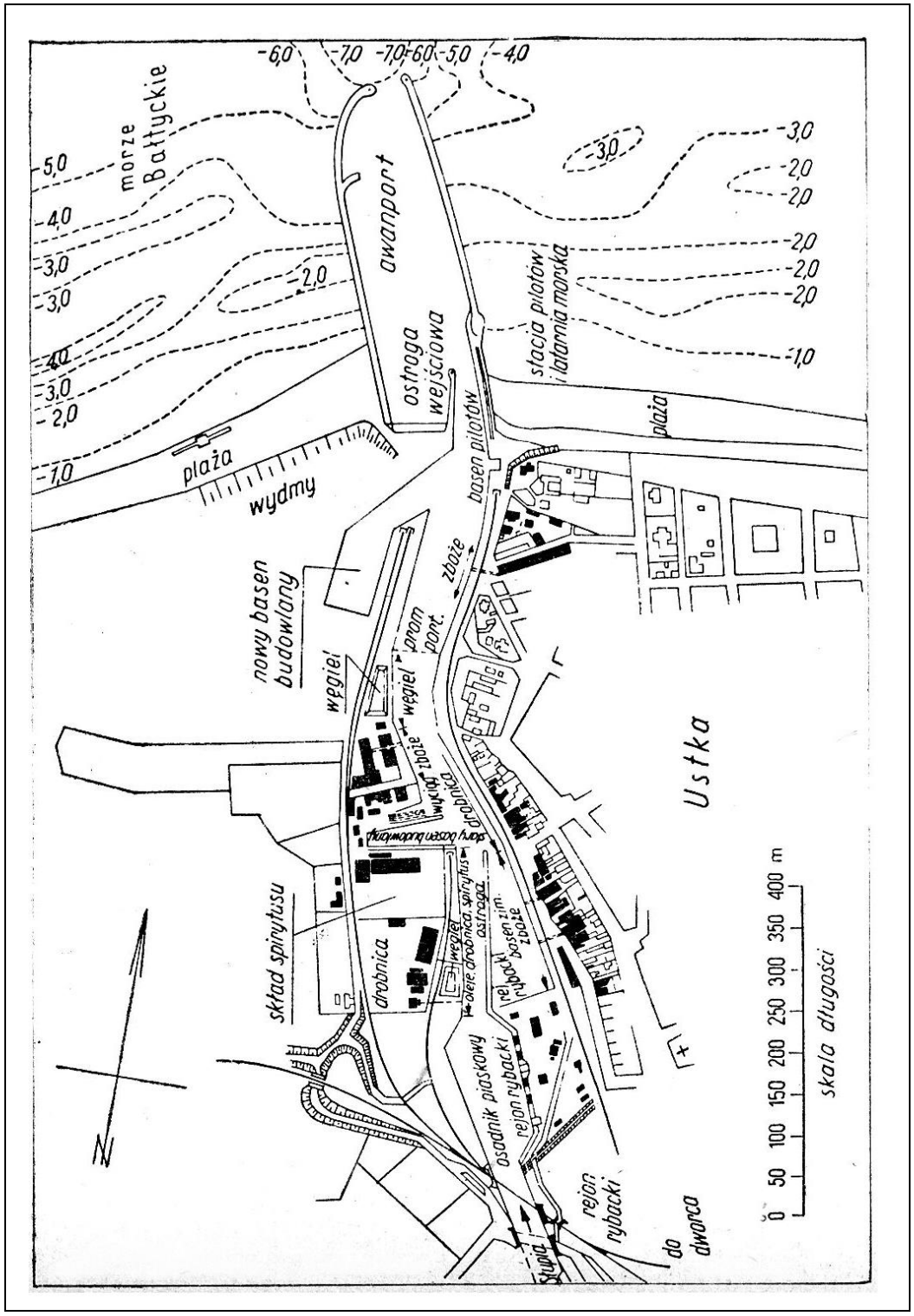
Ryc. nr 9. Port w Ustce z ok. 1920 roku. Na drugim planie, przed spichlerzem, widoczne są stare zabudowania stoczni Bartsch & Suschke.

Źródło: prywatna kolekcja starych widokówek.

Ryc. nr 10. Port w Ustce ok. 1935 roku.

Źródło: prywatna kolekcja starych widokówek.

Ryc. nr 11. Plan portu w Ustce – 1939 rok.



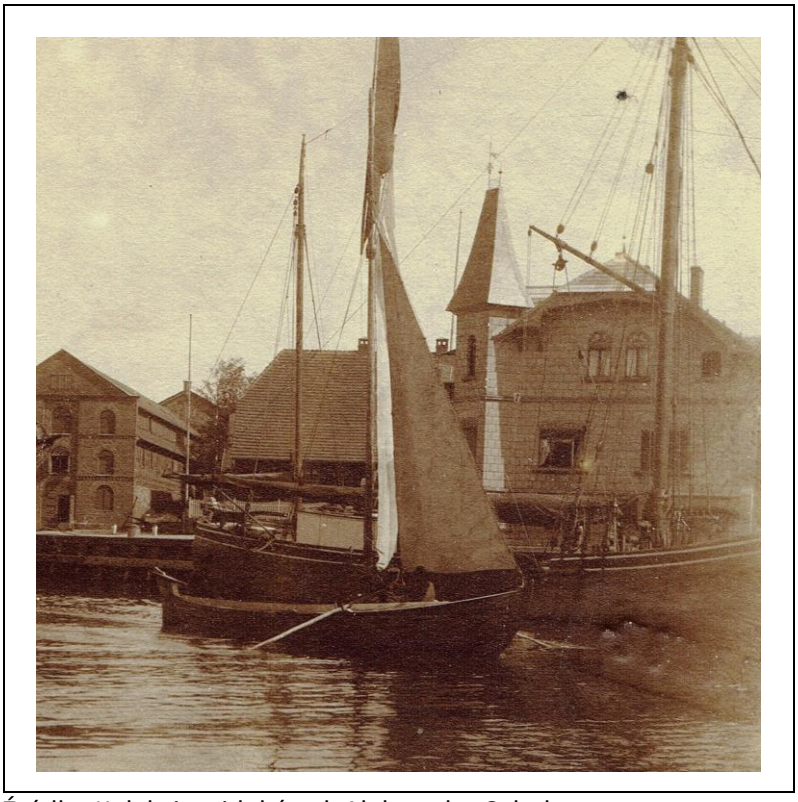
Źródło: Zbigniew Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowe*j, Warszawa - Poznań 1962, PWN, s. 137.

2. Pomeranka – łódź rybacka produkowana również w Ustce.

Pomeranka wywodzi się z Pomorza Zachodniego. Używano jej na całym wybrzeżu od Świnoujścia po Mierzeję Wiślaną, a nawet Kurońską[27]. W jej budowaniu celowali szkutnicy z Dziwnowa, Kamienia Pomorskiego, Ustki i innych miejscowości Pomorza Zachodniego. Rozpowszechniła się w drugiej połowie XIX wieku[28].

Część tych łodzi była budowana na brzegach Zatoki Puckiej, a część stanowiły modyfikowane oryginalne pomeranki z Pomorza Zachodniego… We wsi Chałupy przed drugą wojną światową były trzy łodzie, które można nazwać pomerankami. Najmniejsza, długości 7,3 m (22-stopowa), budowana przez Zielonkę z Pucka, była własnością Jana Muzy. **Druga, większa – długość ponad 8 m i budowana w Stolpmünde (Ustce),** była własnością Józefa Budzisza. Miała największą szerokość. Można było w niej przewieźć 1300 cegieł, to znaczy ok. 4 ton ładunku. Nie używano na niej kliwra i topsla[29].

Ryc. nr 12. Pomeranka pod żaglami w porcie Ustka.



Źródło: Kolekcja widokówek Aleksandra Celarka.

Łodzie te cieszyły się szczególnym poważaniem u kaszubskich rybaków. Były one największymi jednostkami, jakie można było siłą mięśni wyciągnąć na brzeg. Ich nazwa pochodziła od kaszubskiej nazwy Pomorza Zachodniego. Były to duże, żaglowe, płaskodenne jednostki, których budowę zapoczątkowali w pierwszej połowie XIX w. szkutnicy z Pomorza Zachodniego[30].

---

[27] Mierzeja Kurońska (lit. Kuršių nerija, ros. Куршская коса [Kurszskaja kosa], łot. Kuršu kāpas) to wąski, długi półwysep, w postaci piaszczystego wału, w południowo-wschodniej części wybrzeża Morza Bałtyckiego. Jest ona półwyspem podrzędnym Półwyspu Sambijskiego. Mierzeja oddziela Zalew Kuroński od otwartego Morza Bałtyckiego; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Mierzeja_Kuronska.

[28] Aleksander Celarek, *Kaszubskie łodzie*, Wyd. Oskar, Gdańsk 2015, s. 10.

[29] Tamże, s. 28.

[30] https://web.archive.org/web/20200703064435/https://muzeumpuck.pl/szlak-kaszubskiej-tradycji-rybackiej/40-pomeranka-kasz-pomarenk-najwieksza-zaglowa-lodz-rybacka-na-kaszubskim-wybrzezu

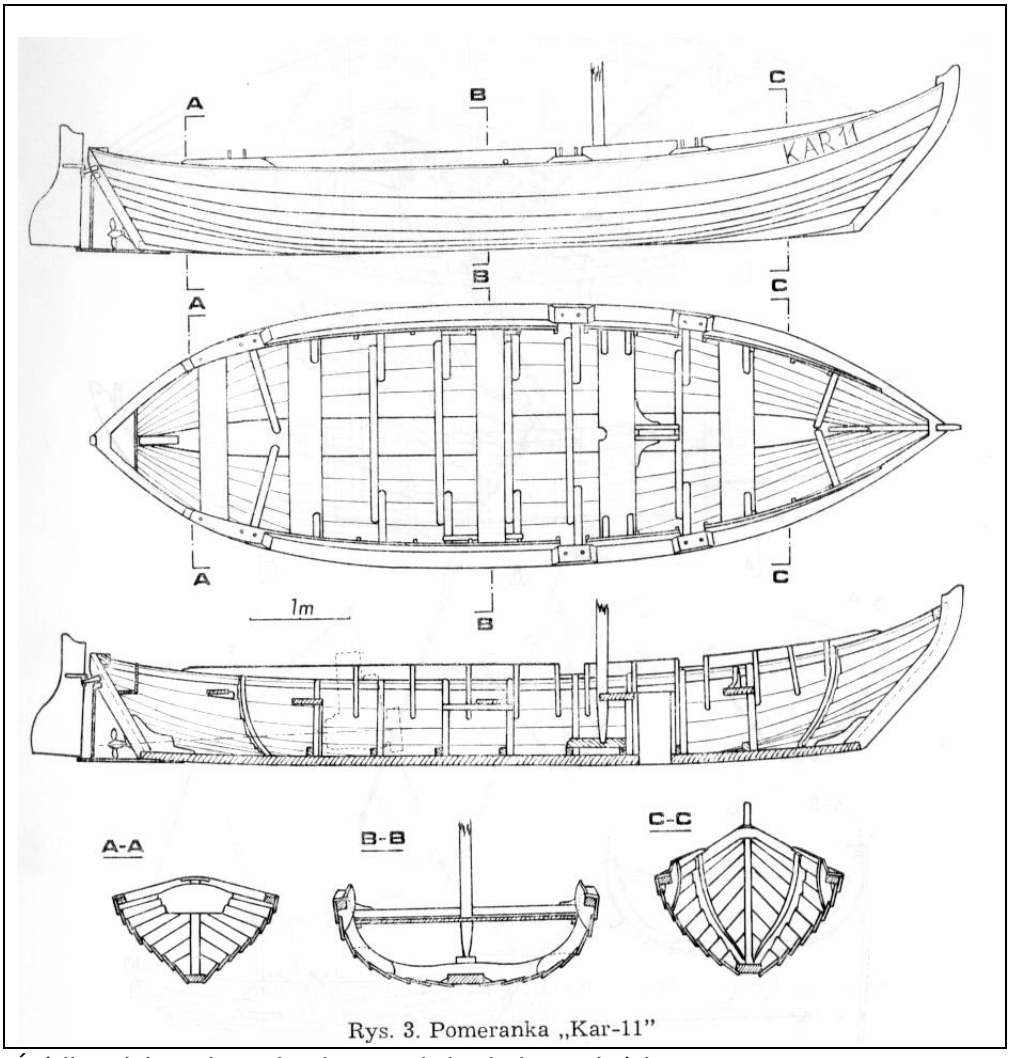
Umożliwiały one załodze liczącej od 6 do 8. osób wypływanie na odległe, nawet o 20 mil od brzegu, łowiska bezpośrednio z bałtyckich plaż. Z upływem czasu łodzie takie zaczęli stosować rybacy całego południowego wybrzeża Bałtyku. Na kaszubskim brzegu pojawiły się one około 1870 roku i już wkrótce, były budowane przez tutejszych szkutników z Karwi, Jastarni i Pucka[31].

Długość typowej pomeranki, budowanej pierwotnie wyłącznie z dębiny, wynosiła od 8,5 do 9 m, a szerokość 2,4-2,6 m. Jej stępkę stanowiła płasko ułożona gruba deska. Klepki poszycia (zazwyczaj 5 lub 6) układano na zakładkę, zbijano gwoździami i uszczelnionych smołą drzewną. Pomeranka mogła być napędzana wiosłami, ale podstawowym jej pędnikiem były żagle podnoszone na pojedynczym, wysokim maszcie. Ożaglowanie było gaflowe i składało się z grotżagla, foka, kliwra i topsla. Dla zmniejszenia dryfu pomeranki podczas żeglowania stosowano miecz. Początkowo był to miecz boczny, który przy każdym zwrocie przekładano z jednej burty na drugą. W latach dwudziestych XX wieku zastąpiono go mieczem umieszczonym w skrzyni mieczowej wbudowanej w płaszczyźnie symetrii kadłuba[32].

Cechami wyróżniającymi Pomerankę były przede wszystkim zastąpienie stępki płasko położoną deską, tak zwaną cziplónką. […] *Prostota niektórych rozwiązań konstrukcyjnych nie świadczy wcale o braku umiejętności ówczesnych szkutników i rybaków, a wręcz przeciwnie - jest świadectwem wspaniałego dostosowania do warunków, którym te łodzie musiały sprostać* [...][33].

[31] Tamże.
[32] Tamże.
[33] Aleksander Celarek, *Kaszubskie łodzie*, w. cyt. s. 10 i 11.

Ryc. nr 13. Rzuty łodzi rybackiej Pomeranka „KAR 11[34].



Źródło: Aleksander Celarek, *Kaszubskie łodzie,* Gdańsk 2015, s. 12.

[34] Zbudowana ok. 1939 r. w stoczni Franz Goetz w Darłowie, właściciel w 1959 r. Jan Bizewski z Karwi. Długość całkowita — 8,75 m, szerokość 2,65 m, wysokość z nadburciem — 0,90 m, zanurzenie ~ 0,40 m. Plany wykonano na podstawie zdjąć i pomiarów z pracy A. Nowakowskiego „Typizacja łodzi rybackich morskich i zalewowych", Gdańsk 1959; zob. Aleksander Celarek; *Kaszubskie łodzie*, Gdańsk 2015, s. 12.

Ryc. nr 14. Pomeranka.

Źródło: Aleksander Celarek*, Kaszubskie łodzie*, Gdańsk 2015, s. 11.

Pomeranki przetrwały dziesiątki lat i budowane były na naszym wybrzeżu jeszcze w latach międzywojennych . Obecnie pomeranki (repliki) budowane są w celach turystycznych i rekreacyjnych.

3. Nowa stocznia produkująca trałowce w Ustce, powstała w czasie II wojny światowej.

Dokładnie w tym miejscu, gdzie jeszcze w latach 70-tych XX w. wyposażano motorówki i łodzie ratunkowe w Stoczni „Ustka" powstała w czasie II wojny światowej mała nowa stocznia, która podjęła produkcję w 1942 roku. [...] *Wzmacniając potencjał militarny, władze hitlerowskie zaczęty inwestować także w Ustce, budując tu od 1942 r. stocznię małych trałowców. Zdążono oddać do eksploatacji 2 hale z wyciągiem szynowym* [...][35].

[35] Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt, *Dzieje Ustki*, w. cyt., s. 120.

Część II. Polski rybacki przemysł stoczniowy przed i po zakończeniu drugiej wojny światowej. Rola Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni w powstaniu i rozwoju rybackiego przemysłu stoczniowego w Polsce międzywojennej (1918-1939).

Rozdział 1. Polski przemysł stoczniowy w okresie po 1918 r.

1. Okres tworzenia organizacji zarządzania gospodarką rybną. Powołanie Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni.

W chwili odzyskania Pomorza w 1918 roku rybołówstwo pozbawione było naturalnych podstaw rozwoju. Było rozproszone i niezorganizowane, brakowało mu portów i przystani. Opierało się na rybakach indywidualnych skupionych w wioskach rybackich rozproszonych wzdłuż brzegu morskiego, przede wszystkim Mierzei Helskiej. Rejon ten skupiał ponad 50% rybaków polskich, prawie 90% kutrów motorowych i ponad 60% łodzi rybackich[36].

Polskie rybołówstwo morskie koncentrowało się na tradycyjnych łowiskach dość wąskiej strefy przybrzeżnej. Polskie władze poczyniły pewne działania w kierunku uruchomienia scentralizowanej administracji w rybołówstwie morskim i przyjścia rybakom z pomocą. W 1921 roku powołano Morski Urząd Rybacki, który zlokalizowano w Wejherowie. W zakres jego działań wchodziło uruchomienie służby dozorczej na wybrzeżu i morzu, przeciwdziałanie rabunkowej gospodarce rybnej, ewidencja rybaków i ich sprzętu, organizacja zaopatrzenia w sprzęt rybacki oraz udzielenie pomocy kredytowej. Jednocześnie przy MUR w 1922 roku powołano placówkę naukowo-badawczą - Morskie Laboratorium Rybackie w Helu, które w 1928 roku przeniesiono do Gdyni. Dalszym pozytywnym krokiem w rozwoju rybołówstwa morskiego było powołanie do życia 3 grudnia 1928 Morskiego Instytutu Rybackiego. Pierwszym Prezesem Zarządu był prof. Michał Siedlecki (1873-1940), późniejszy patron statku badawczego MIR-u o nazwie „Profesor Siedlecki". Sprawy bieżące w stowarzyszeniu prowadził Naczelnik Morskiego Urzędu Rybackiego, Antoni Hryniewicki (1878-1946). Działalność MIR koncentrowała się na zagadnieniach rozwoju przemysłu przetwórstwa rybnego, handlu rybami, a także nad rozszerzeniem rejonów połowowych[37].

2. Budowa pierwszych kutrów rybackich, historia Stoczni Rybackiej w Gdyni[38].

Pierwszy w Polsce kuter rybacki wykonał w 1922 r. gdyński szkutnik Franciszek Ledke. Długość kutra zbudowanego z drewna dębowego wynosiła 15 m. Silnik do napędu tego kutra zakupiono w Stoczni Gdańskiej w Wolnym Mieście Gdańsk. Budowę tego historycznego kutra prowadzono w szopie na plaży, przy ulicy Waszyngtona w Gdyni. Kuter umożliwiał połowy nawet u Wybrzeży Szwecji i Norwegii.

Historia Stoczni Rybackiej w Gdyni sięga roku 1925. W tym okresie funkcjonowały obok siebie dwa przedsiębiorstwa: warsztat szkutniczy "Nauta" wykonujący remonty statków oraz "Stocznia Rybacka" Franciszka Ledkego.

---

[36] Nasze Wybrzeże Wczoraj i Dziś, Praca zbiorowa, Zarząd Polityczny Marynarki Wojennej, Gdynia 1973, s. 91.
[37] Tamże.
[38] Władysław A. Drapella, *Karty z dziejów okrętownictwa w Polsce*, [w:] „Biuletyn Nautologiczny",1965, nr 10 - 12, s. 3 - 27.

Zajmowały one teren późniejszej Gdyńskiej Stoczni Remontowej przemianowanej następnie na „Stocznię Nauta". Po powołaniu do życia Morskiego Instytutu Rybackiego /1928/ produkcja statków rybackich zostaje stopniowo ujęta w praktyczne ramy organizacji i planowania.

Większe łodzie motorowe i kutry zakupywano za granicą oraz w Wolnym Mieście Gdańsku. Przy dokonywaniu zakupów korzystano z kredytów finansowych Stowarzyszenia Morski Instytut Rybacki, co było realizacją zadania statutowego tej instytucji. Realizując program rozwoju polskiego rybołówstwa bałtyckiego i dalekomorskiego, w 1929 r. zamówiono w Danii dwa kutry żaglowo-motorowe: kuter „Ewa" przeznaczony do celów naukowo-badawczych i udostępniany Stacji Morskiej w Helu, oraz kuter „Starnia", który służył do prowadzenia próbnych połowów przemysłowych[39].

Następną inwestycją dla polskiego rybołówstwa, zrealizowaną dzięki staraniom MIR, było zbudowanie w 1930 r. wyciągu kutrowego /nośność robocza ok. 40 t., maksymalna ok. 60 t./ w Basenie Południowym portu Gdynia i usytuowanie przy nim warsztatu budowy łodzi i kutrów rybackich. Warsztat ten w następnych latach przekształcił się w stocznię rybacką.

Ryc. nr 15. Stocznia Rybacka w Gdyni. Kadłuby kutrów rybackich w stoczni.

Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/8/4864.

Na tym wyciągu, pokazanym na fotografii powyżej, rozpoczęto w 1931 roku budowę pierwszego kutra finansowanego przez Morski Instytut Rybacki. Wydarzenie to uznano za faktyczny początek rybackiego budownictwa okrętowego w Gdyni[40].

W latach 1931-1932 w warsztacie, który znajdował się przy wyciągu kutrowym, na zamówienie MIR rozpoczęto budowę dwóch tego samego typu drewnianych kutrów rybackich.

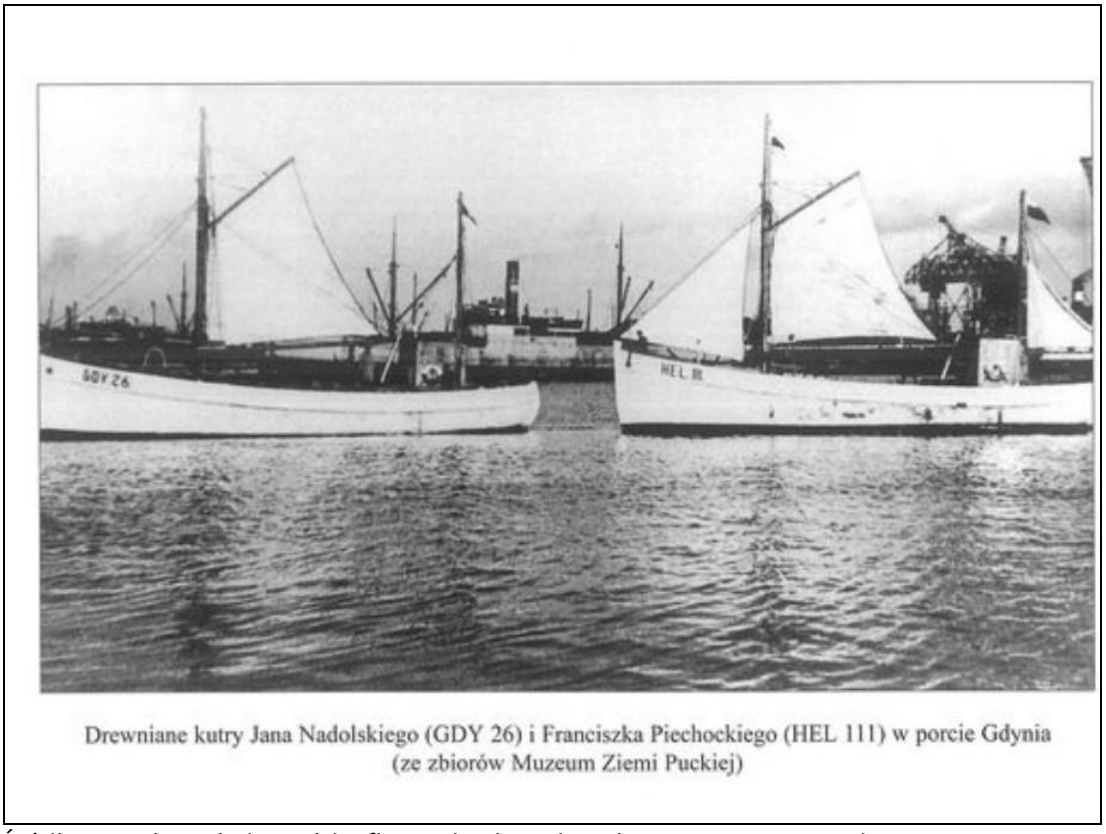
[39] Więcej na temat współpracy pomiędzy Polską i Danią w zakresie rybołówstwa zob., B. Hajduk, *Kontakty polsko-duńskie w dziedzinie przemysłu okrętowego w latach 1919-1939*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego" 1980, z. 31/32, s. 42 - 54.

[40] Władysław A. Drapella, *Karty z dziejów okrętownictwa w Polsce*, [w:] „Biuletyn Nautologiczny"1965, nr 10 - 12, s. 12.

Trzeci, nieco większy kuter z drewna dębowego budowano w Stoczni Gdyńskiej[41]. Długość dwóch pierwszych kutrów wynosiła 14,1 m, pojemność brutto 51-62 RT, pojemność netto 22-27 RT. Na kutrach montowano silniki produkcji krajowej firmy Perkun o mocy 40 KM.

Kuter budowany przez Stocznię Gdyńską miał długość 14,96 m, szerokość 4,6 m, zanurzenie 2,08 m, pojemność brutto 83,5 RT, netto 35 RT. Pierwszy kuter z rejestracją GDY 55 przekazano rybakom Krugerom z Gdyni, drugi kuter GDY 26 przejął Jan Nadolski z Gdyni, a trzeci kuter HEL 111 zbudowany przez Stocznie Gdyńską przekazano do eksploatacji 30 sierpnia 1932. Pierwszym użytkownikiem kutra był Franciszek Piechocki z Helu.

Ryc. nr 16. Kutry GDY 26 i HEL 111.

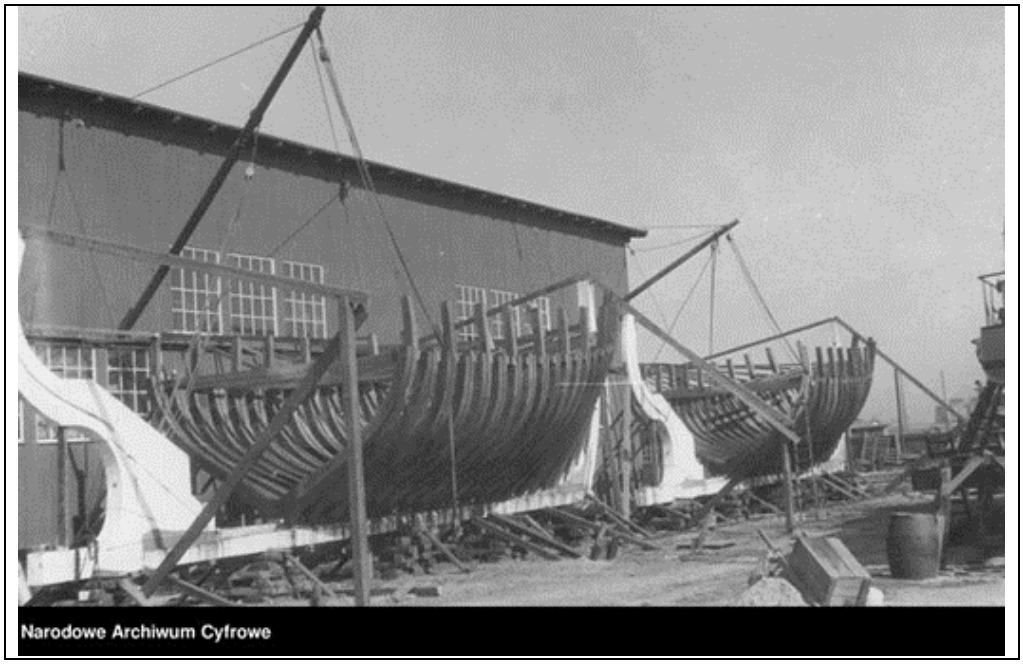


Drewniane kutry Jana Nadolskiego (GDY 26) i Franciszka Piechockiego (HEL 111) w porcie Gdynia (ze zbiorów Muzeum Ziemi Puckiej)

Źródło: Wiesław Blady, *Polska flota rybacka w latach 1921-2001*, MIR Gdynia 2002, s. 317.

[41] Tamże, s. 13.

Ryc. nr 17. Stocznia Rybacka w Gdyni. Konstrukcje kadłubów kutrów rybackich.



Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/B/4863.

Ryc. nr 18. Stocznia Rybacka w Gdyni. Wyciąganie drewnianego kadłuba z wody.

Źródło: http://www.nauta.pl/index.php/nauta-swietuje-90-urodziny[42]

[42] Stocznia „Nauta" jest spadkobierczynią Gdyńskiej Stoczni Remontowej (wcześniej Stocznia Rybacka w Gdyni, właścicielka Stoczni Rybackiej w Ustce).

Ryc. nr 19. Stocznia Rybacka w Gdyni. Wodowanie kutra na zapadni.

Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/8/4866.

Do 1936 r. przy pełnym finansowaniu przez MIR zbudowano w Polsce łącznie 19 kutrów rybackich, których całkowita długość wynosiła od 14 do 16,5 m. Wyjątkiem był kuter HEL 118, zbudowany w 1934 r., który był jednostką mniejszą (długość 12 m, a pojemność brutto 30 m^3).

Statki te wyposażono w silniki o mocy 30 - 40 KM krajowej produkcji z dwóch firm „Perkun" lub „Lilpop, Rau i Loewenstein". Kutry te zbudowano sposobem rzemieślniczym, nie dysponując dokumentacją warsztatową bądź wykorzystując rysunki konstruktorów z Danii lub Finlandii.

W celu zunifikowania budowanych kutrów, biuro konstrukcyjne Stoczni Rybackiej w Gdyni opracowało dokumentację techniczną drewnianego kutra o długości 15 m. Na jej podstawie uruchomiono w Stoczni seryjną produkcję kutrów typu MIR-20. Przyjęto skrót MIR od nazwy Morski Instytut Rybacki, a liczba 20 oznaczała kolejny numer budowy. Zmodyfikowaną nieco jego wersję oznaczono MIR-20a. Coraz większe trudności w nabywaniu odpowiedniego drewna dębowego oraz konieczność obniżenia kosztów spowodowały, że wykonywano kutry z materiałów mieszanych, tj:
— kadłub z dębu;
— nadbudówkę z sosny w ramach dębowych;
— pokład z modrzewia;
— maszty, bomy i gafel ze świerka.

Ryc. nr 20. Wodowanie kutra MIR20a.

Źródło: Huras Bohdan, Twardowski Marek, *Księga statków polskich 1918-1945*, Wyd. Oskar, Gdańsk 2002, tom 4, s. 84.

Niezależnie od kutrów typu MIR-20 i MIR-20a w Stoczni Rybackiej w Gdyni wybudowano cztery kutry o długości całkowitej 19 m, szerokości 5.2 m, zanurzeniu około 2,5 m, na których zainstalowano importowane z Danii silniki firmy „Alpha" o mocy 110 - 120 KM.

W 1936 r, Stocznia Rybacka na podstawie fińskiej dokumentacji zbudowała dwa drewniane kutry o długości 16,6 m, wyposażone w silniki o mocy 90 KM. Okazało się jednak, że są one mało efektywne w eksploatacji, więc przebudowano je w stoczni na statki dozorcze rybołówstwa o nazwach „Orlik" i „Kania", a ich armatorem został Morski Urząd Rybacki.

W 1938 roku warsztaty Ledkego zostały przejęte przez Morski Instytut Rybacki, który przekształcił je w „Stocznię Rybacką" spółkę z o.o.

W początkach 1939 roku, "Stocznia Rybacka" dysponowała już wyposażeniem technicznym, umożliwiających pracę równoczesną przy 12 statkach, a hala produkcyjna budowę 4 większych jednostek, budynek biurowo- warsztatowy mieszczący kuźnię, cynkownię, ślusarnię itd., pomocniczy magazyn, szopę na drewno, 200 mb kolejki wąskotorowej, a ponadto „niezbędne maszyny i urządzenie oraz pełny komplet narzędzi ręcznych do wykonywania prac"[43]. Stocznia posiadała skromny zespół inżynierski. Zatrudniała 75-120 pracowników fizycznych.

3. Produkcja Stoczni Rybackiej w okresie „historycznym”[44].

Na podstawie znanych materiałów można, w przybliżeniu, ustalić jakie poważniejsze prace Stocznia wykonała w swoim okresie "historycznym" /1931-1939/: budowa pierwszego kutra /1931/, dalszych ok. 12 /1932-1935/ o dług. 14-16 m, 9 /1936-1937/ o dług. 15-16 m x 5 m, oznaczonych kolejną sygnaturą cyfrową od 14-22, 58 dalszych 40 - 45 statków różnej wielkości i typu /14-19 m dług. i 4 łodzi wiosłowych. Większość kutrów wyposażona była w silniki produkowane w kraju przez warszawskie fabryki "Perkun" /60 KM/ oraz "Lilpop, Rau i Loewenstein" /60 KM/.

W przededniu drugiej wojny światowej polskie rybołówstwo morskie dysponowało 10 trawlerami, 20 lugrami, 170 kutrami, 37 łodziami motorowymi i ponad 700 łodziami wiosłowo-żaglowymi. Flota rybacka była skupiona w kilku portach, w Helu, Jastarni, Kuźnicy oraz nowo wybudowanych portach w Gdyni i Władysławowie.

W czteroletnim planie rozbudowy floty zamierzano wybudować 20 lugrów[45] śledziowych do połowów dalekomorskich oraz 40 lugrów dla strefy przybrzeżnej i na otwartym Bałtyku.

Plany te pokrzyżowała II wojna światowa.

[43] Władysław A. Drapella, *Karty z dziejów okrętownictwa w Polsce*, [w:] „Biuletyn Nautologiczny” 1965, nr 10 - 12 s. 14.
[44] Tamże, s. 16 - 17.
[45] Lugier – najczęściej dwu- lub trzymasztowy statek o ożaglowaniu, w którym czworokątny żagiel rozpinany jest na skośnej rejce podnoszonej – wraz z żaglem – przy pomocy pojedynczego fału (tzw. ożaglowanie lugrowe). Przedni koniec rejki wystaje przed maszt, a dolna krawędź żagla bywa mocowana do bomu.
[45] Zdzisław Misztal, *Gospodarka morska w Polsce w latach 1945-1975*, Gdańsk 1978, s. 130 - 131.

Rozdział 2. Rybołówstwo i budowa jednostek łowczych w powojennej Polsce 1945-1951.

1. Rybołówstwo po zakończeniu II wojny światowej[46].

1.1. Reaktywowanie Stoczni Rybackiej w Gdyni.

Po zakończeniu II wojny światowej najważniejszym zadaniem w dziedzinie polskiego rybołówstwa morskiego było odtworzenie zniszczonej floty rybackiej. Na całym polskim wybrzeżu w porównaniu ze stanem z 1939 r. było sprawnych około 5% kutrów i tyle samo łodzi motorowych oraz około 15% łodzi wiosłowo-żaglowych. W rejonie Zatoki Gdańskiej rybołówstwo morskie rozpoczęło formalnie swą działalność w końcu kwietnia 1945, tj. z chwilą powołania do życia Głównego Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni. Główną uwagę skoncentrowano wówczas na zabezpieczenie obiektów rybackich w Gdyni i uruchomienie Stoczni Rybackiej. Główny Morski Urząd Rybacki przystąpił do rejestracji sprzętu rybackiego, urządzeń portowych, zakładów przetwórczych i magazynów. Warto wspomnieć, że w początkowym okresie (do końca czerwca 1945 r.) w rejonie gdyńskim połowy prowadził jedyny sprawny kuter i około 20 różnych łodzi rybackich, którymi próbowano prowadzić połowy ryb w stopniowo rozminowywanej strefie przybrzeżnej. Na koniec 1945 r. w polskiej flocie rybackiej było już zarejestrowanych 46 kutrów, 42 łodzie motorowe oraz 464 łodzie wiosłowo-żaglowe. Zwiększenie potencjału połowowego następowało dzięki remontom uszkodzonych jednostek oraz odzyskiwaniu zatopionych kutrów. Budowa nowych kutrów w polskich stoczniach na razie nie była możliwa, gdyż nasze stocznie zdewastowane w wyniku działań wojennych wymagały najpierw odbudowy doków, uruchomienia wszystkich urządzeń, a ponadto szkolenia nowych kadr stoczniowców.

Na podstawie zarządzenia z 31 lipca 1945 r. Dyrektora Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu utworzono grupę „Państwowe Stocznie Rybackie". Zarząd nad tymi Stoczniami, zabezpieczaniem majątku oraz ich uporządkowaniem i eksploatacją powierzono Stowarzyszeniu Morski Instytut Rybacki[47]. Taki model organizacyjny przyjęto przez analogię do stanu przedwojennego, gdy MIR prowadził przedsiębiorstwo budowy i remontu kutrów nazywane Stocznią Rybacką w Gdyni.

Jako pierwsza na wybrzeżu rozpoczęła pracę **Stocznia Rybacka w Gdyni,** co miało miejsce w lipcu 1945 r. Po okresie robót oczyszczających ze skutków wojny przystąpiono do remontu silników łodziowych oraz budowy kutrów i wind trałowych. Plany produkcyjne tej stoczni przewidywały wykonanie w ciągu roku około 50 łodzi rybackich oraz 2-3 kutrów poza normalnymi remontami. Stocznia zatrudniała 70 pracowników[48].

---

[46] Tamże.

[47] Archiwum Państwowe w Gdańsku, Oddział w Gdyni (dalej APG,OG), zespół 93/129/0 - Gdyńska Stocznia Remontowa w Gdyni. W 1945 r. stocznie rybackie przejęło Zjednoczenie Stoczni Rybackich – wkrótce jednak na podstawie orzeczenia Sądu Grodzkiego w Gdyni z 20.10.1945 r., przekazano Stocznię Rybacką w Gdyni Sp. z o.o. w posiadanie MIR i „Gdynice"- Maklerzy Ubezpieczeń Morskich w Gdyni. Stocznię Rybacką podporządkowano Zarządowi Stoczni Rybackich wyłonionemu z MIR, będącym wydziałem do spraw stoczni. Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego przy Ministerstwie Żeglugi i Handlu Zagranicznego decyzją z 30.05.1947 r. przekazał MIR wszystkie stocznie rybackie wraz z całym majątkiem i zobowiązaniami w dniu 02.06.1947 r. MIR rozwiązał tymczasowy zarząd stoczni rybackich i zlecił zarząd i administrację tych stoczni zarządowi przedsiębiorstwa Stocznia Rybacka w Gdyni Sp. z o.o.

[48] Nasze Wybrzeże wczoraj i dziś, Praca zbiorowa, Zarząd Polityczny Marynarki Wojennej, Gdynia 1973, s. 175.

Rząd Polski udzielił dużych kredytów na odbudowę i rozwój rybołówstwa, które miało sprostać wielkiemu zaopatrzeniu rynku w ryby, zapewniające najszybsze uzupełnienie niedoborów białka. Po upływie 1,5 roku realizacji tego programu, czyli na koniec 1946 r, było czynnych 90 kutrów i ogółem 909 łodzi rybackich. W ciągu roku nastąpiło więc podwojenie naszej floty łodziowo-kutrowej.

W stoczniach MIR-u od początku jego działalności do końca 1946 r. wybudowano 6 kutrów i 75 łodzi. Podniesiono z wody 45 kutrów, z których 8 było remontowanych przez rybaków we własnym zakresie, 6 przeznaczono do rozbiórki, pozostałe były remontowane w stoczniach MIR-u. Oprócz kutrów wydobyto 14 łodzi rybackich oraz 31 innych jednostek i silników łodziowych. Dużym wydarzeniem było przekazanie w dniu 29 listopada 1946 r. przez Gdyńską Stocznię Rybacką pierwszego wyprodukowanego po wojnie kutra rybackiego. Kuter został zarejestrowany jako GDY-91, jego długość wynosiła 15 m, a wyposażony został w silnik o mocy 110 KM. W końcu 1946 r w remoncie znajdowały się 84 kutry i 42 łodzie[49].

1.2. Początki i rozwój organizacji gospodarki morskiej po II wojnie światowej[50].

Tuż po zakończeniu działań wojennych na Pomorzu, na jego teren zaczęły przybywać tzw. grupy operacyjne, których zadaniem było organizowanie administracji państwowej i gospodarczej oraz zabezpieczenie i uruchomienie zakładów przemysłowych, w tym i stoczni, położonych poza granicami Polski z 1939 r., w pierwszym rzędzie na Wybrzeżu Gdańskim, nieco później także na Pomorzu Zachodnim Wśród wielu grup, które przybyły na wybrzeże znalazła się Morska Grupa Operacyjna, przybyła do Gdańska z Bydgoszczy. Wkrótce też zaczęły powstawać pierwsze organy administracji morskiej. I tak, w kwietniu 1945 roku rozpoczął działalność Główny Morski Urząd Rybacki (GMUR) i Morski Urząd Rybacki (MUR) w Gdyni, a później w Gdańsku. W Sopocie natomiast powstał Wydział Rybacki Delegatury Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu. W dniu 23 kwietnia 1945 roku wznowił swoją działalność Morski Instytut Rybacki, a w dniu 18 maja powołano Główny Urząd Morski.

Pierwszym dyrektorem GMUR został mianowany Antoni Hryniewiecki, a jego zastępcą został Walerian Cięglewicz.

GMUR wyposażono w szerokie kompetencje rzeczowe i terytorialne odnoszące się do całego wybrzeża w nowych granicach Rzeczypospolitej, a więc od Braniewa po Świnoujście. Należały doń wszystkie sprawy rybołówstwa morskiego, w szczególności zaś: ochrona ryb i wód przybrzeżnych, rejestracja rybaków i statków rybackich, organizacja i nadzór nad rybnym przemysłem przetwórczym oraz przemysłem pomocniczym, osiedlanie i zaopatrywanie rybaków, regulowanie i rozdział połowów, ogólne problemy rozwoju rybołówstwa morskiego[51].

GMUR to instytucja władzy administracyjnej, natomiast Morski Instytut Rybacki (MIR) w Gdyni był organem administracji gospodarczej rybołówstwa morskiego, choć zgodnie z przedwojennym statutem był on instytucją badawczą i naukową rybołówstwa morskiego, a zarazem opiekuńczą dla rybaków.

[49] Zdzisław Misztal „*Gospodarka morska w Polsce…*, w. cyt. s.128.
[50] Ryszard Techman, *Administracja rybołówstwa…*, w. cyt., [w:] „Nautologia" nr 1 - 4, 2004, s. 6 - 31.
[51] Tamże, s. 10.

Ten zakres działalności MIR rozszerzył w końcu lat trzydziestych o zagadnienia gospodarcze poprzez powołanie do życia dwóch przedsiębiorstw – Stoczni Rybackiej Sp. z o.o. i Morskich Zakładów Rybnych Sp. z o.o.[52].

Rozległe zadania stawiane Morskiemu Instytutowi Rybackiemu …przyczyniły się do znacznego wzrostu zatrudnienia. W połowie kwietnia 1945 r. jego zalążkiem była dwuosobowa kadra kierownicza (dr. J. Kulikowski i zastępca H. Tetzlaff), natomiast do dnia 1 maja obsada wzrosła do pięciu pracowników umysłowych i 24 fizycznych, aby w sierpniu 1945 r. osiągnąć stan 55 umysłowych i 201 fizycznych. Stan zatrudnienia w początkach listopada 1945 r. zawiera poniższa tabela:

Tabela 1. Stan personelu Morskiego Instytutu Rybackiego (1 XI 1945).

Wyszczególnienie	Umysłowi	Fizyczni	Razem
Centrala MIR w Gdyni	59	326	385
w tym:			
administracja	41	69	110
stocznia rybacka	11	159	170
chłodnia rybacka	7	98	105
Delegatury MIR na wybrzeżu	16	74	90
w tym:			
Ustka	4	9	13
Darłowo	3	11	14
Gdańsk	4	54	58
Szczecin	3	–	3
Łeba	1	–	1
Władysławowo	1	–	1
Ogółem	75	400	475

Źródło: AP Gdynia, MIR, sygn. 1: pismo MIR z 3 XI 1945; cytuję za Ryszard Techman, *Administracja rybołówstwa morskiego w latach 1945-1948*, [w:] „Nautologia" nr 1 - 4, 2004, s. 16.

W maju 1945 r. Główny Morski Urząd Rybacki w Gdyni przystąpił do tworzenia władz administracji rybackiej w formie urzędów rybackich. Na czele każdego morskiego urzędu rybackiego przewidziany był inspektor…Działalność terenowych władz rybackich opierać się miała na organach pomocniczych – instruktorach rybackich, którzy sprawowali bezpośredni nadzór i opiekę nad rybakami[53].

W dniu 12 lutego 1946 r. Główny Morski Urząd Rybacki w Gdyni został zlikwidowany, a jego agendy i personel przejął Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego (GIRM) w Sopocie. Instytucja ta, w wyniku działań politycznych i negatywnej oceny działalności centralnej administracji rybackiej, m.in. zarzuty o staniu dyr. GIRM-u Franciszka Lubeckiego na straży inicjatywy prywatnej, doprowadziły do likwidacji tej instytucji w połowie 1947 r., choć formalnie nastąpiło to 14 maja 1948 na podstawie zarządzenia ministra żeglugi.

[52] Tamże, s.15.
[53] Tamże, s.12.

Jego kompetencje przejął Departament Rybołówstwa Morskiego Ministerstwa Żeglugi w Warszawie[54].

W tym okresie [1946] istotne przeobrażenia ustrojowe przeszedł również Morski Instytut Rybacki w Gdyni. Będąc instytucją samodzielną gospodarczą nie posiadał osobowości prawnej, gdyż po wojnie, wbrew prawu o stowarzyszeniach z 1932 r., nie nastąpiło wznowienie rejestracji MIR w rejestrze stowarzyszeń woj. gdańskiego. Formalnie, dopiero 1 stycznia 1946 r. został przywrócony dawny stan posiadania …Stoczni Rybackiej w Gdyni i Morskich Zakładów Rybnych…Od połowy 1946 r. nasiliła się krytyka działalności MIR ze strony resortu żeglugi i handlu zagranicznego w Warszawie. Zarzucono dyrekcji prowadzenie nieprawidłowej polityki administracyjnej i personalnej, a przede wszystkim szkodliwą politykę gospodarczą – zbyt jednostronnie faworyzującą sektor prywatny. W dniu 1 września 1946 r. nastąpiła reorganizacja Morskiego Instytutu Rybackiego polegająca na wyodrębnieniu samodzielnych przedsiębiorstw: Zarządu Stoczni Rybackich w Gdyni oraz Morskich Zakładów Rybnych. Władze nadzorcze nad obu jednostkami sprawował Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego w Sopocie. Nad centralą MIR i podległymi jej delegaturami w terenie ustanowiono we wrześniu 1946 r. komisarycznego dyrektora w osobie Ludwika Milanowskiego, naczelnika Wydziału Ekonomiczno-Prawnego GIRM[55].

MIR, na podstawie dekretu z 28 października 1947 r., został przekształcony w instytucję państwową o charakterze naukowo-badawczym[56].

2. Początki i rozwój przemysłu stoczniowego.

Za oficjalne zapoczątkowanie działalności przemysłu okrętowego w Polsce należy uznać dzień 1 lutego 1945 r., kiedy ówczesny minister przemysłu powołał Departament Morski. Pierwszym dokumentem wydanym przez ten urząd był memoriał z 5 marca 1945 r. zawierający propozycję utworzenia Zjednoczenia Stoczni Polskich (ZSP)[57]. Głównym zadaniem tej instytucji miała być koordynacja budowy statków morskich. Ostatecznie Zjednoczenie powołane zostało zarządzeniem Ministerstwa Przemysłu w dniu 14 czerwca 1945 r. Pod koniec marca 1945 r. stocznie w Gdańsku i w Gdyni, a miesiąc później także w Szczecinie, zajęły wojska radzieckie. Stan techniczny stoczni w Gdańsku i w Gdyni po przejściu frontu był stosunkowo dobry, może z wyjątkiem zniszczonych pochylni. Sytuacja w Szczecinie była gorsza, ponieważ w momencie zajęcia miasta przez wojska radzieckie jego przynależność państwowa nie była przesądzona. Decyzja o przyznaniu miasta Polsce została podjęta dopiero 28 czerwca 1945 r., a oficjalne przekazanie Szczecina administracji polskiej miało miejsce 5 lipca 1945 r. W maju 1945 r., w wyniku rozmów w Moskwie, Rosjanie narzucili porozumienie, zgodnie z którym przyznali sobie prawo wywiezienia 70% urządzeń stoczniowych, a jedynie 30% miało zostać w Polsce[58]. Proporcje te wyglądały różnie w różnych zakładach. I tak ustalono, że na terenie dawnej Danziger Werft pozostanie nieco więcej niż owe 30%, dzięki czemu będzie możliwe szybkie uruchomienie tego zakładu, a w zamian za to Stocznia Schichaua zostanie ogołocona niemal doszczętnie. Podobnie ogołocone zostały stocznie szczecińskie, które już wcześniej znacznie ucierpiały od nalotów alianckich.

---

[54] Ryszard Techman, *Administracja rybołówstwa…*, w. cyt., [w:] „Nautologia" nr 1 - 4, 2004 s. 9.
[55] Tamże, s. 16.
[56] Tamże, s. 21.
[57] Jan Dudziak, *Rys historyczny polskiego przemysłu okrętowego*, [w:] „Zeszyty Problemowe" CTO, Gdańsk 2005, s. 14.
[58] Z. Misztal, *Odbudowa przemysłu okrętowego w latach 1945-1949*, [w:] Praca zbiorowa pod redakcją Edmunda Cieślaka, *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, Gdańsk 1972, s. 368 - 369.

Dzięki temu, że Stocznia Gdańska została splądrowana w mniejszym stopniu niż Stocznia Schichaua, można w niej było jeszcze latem 1945 r. przystąpić do pracy. Oficjalnie polscy pracownicy weszli na teren obu stoczni gdańskich dopiero 26 lipca 1945 r.

Przejmowanie przemysłu stoczniowego od władz radzieckich nastąpiło w okresie kwiecień - sierpień 1945 r. W sumie na terenie Wybrzeża Gdańskiego przejęto w tym okresie 18 zakładów przemysłowych bardziej lub mniej związanych z przemysłem okrętowym.

Na terenie Gdańska wszystkie 11 zakładów przejęto w okresie 15 czerwiec - 30 sierpień 1945 r., przy czym w Zjednoczeniu Stoczni Polskich pozostawiono jedynie stocznie nr 1, 2, 3 i 4. Tej ostatniej przyporządkowano stocznię nr 5. Pozostałe stocznie przekazano Morskiemu Zarządowi Rybackiemu (nr 6, 7, 8 i 10), Zarządowi Dróg Wodnych (nr 11) i Północnemu Zjednoczeniu Przemysłu Metalowego (nr 9)[59].

Tabela 2. Zakłady stoczniowe w ośrodkach przemysłowych województwa gdańskiego po wyzwoleniu w 1945 r.

Nazwa stoczni	Lokalizacja	Nazwa dawniej używana
Stocznia nr 1	Gdańsk	Stocznia Gdańska
Stocznia nr 2	Gdańsk	Stocznia Schichaua
Stocznia nr 3	Gdańsk	Fabryka wagonów
Stocznia nr 4	Gdańsk	Stocznia Wojan
Stocznia nr 5	Gdańsk	Stocznia Klawitter
Stocznia nr 6	Gdańsk	Stocznia J. Ick
Stocznia nr 7	Gdańsk	Stocznia Kropp
Stocznia nr 8	Gdańsk	Stocznia Herbst
Stocznia nr 9	Gdańsk	Stocznia Heyking
Stocznia nr 10	Gdańsk	Stocznia Hainieks
Stocznia nr 11	Pleniewo	Stocznia Rady Portu
Stocznia nr 12	Gdynia basen węglowy	Stocznia Stara Gdyńska
Stocznia nr 13	Gdynia	Stocznia Nowa Gdyńska
Stocznia nr 14	Gdynia	Stocznia Marynarki Wojennej
Stocznia nr 15	Gdynia	Stocznia Rybacka
Stocznia nr 16	Elbląg	Stocznia Schichaua
Stocznia nr 17	Elbląg	Stocznia Stara Elbląska
Stocznia nr 18	Tolkmicko	Stocznia Tolkmicka pod Elblągiem

Źródło: Cytuję za Z. Misztal, *Odbudowa przemysłu okrętowego w latach 1945-1949*, [w:] Praca zbiorowa pod redakcją Edmunda Cieślaka, *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim,* Gdańsk 1972, s. 369.

Proces przejmowania stoczni w Gdyni był znacznie prostszy. Zjednoczenie przejmowało stocznie bezpośrednio z rąk Marynarki Wojennej. Poza tym do stoczni gdyńskich nie miały zastosowania postanowienia moskiewskie z maja 1945 r. Stąd proces przejmowania stoczni w Gdyni zakończył się w połowie czerwca. Z przejętych gdyńskich stoczni w Zjednoczeniu pozostały jedynie stocznie nr 12 (dawna Stara Gdyńska) i nr 13 (dawna Nowa Gdyńska). Stocznia nr 14 (dawna Stocznia Marynarki Wojennej) przeszła pod zarząd Marynarki Wojennej, a stocznia nr 15 (dawna Stocznia Rybacka) weszła w skład Morskiego Instytutu Rybackiego.

[59] Z. Misztal, *Przejęcie przemysłu województwa gdańskiego przez władze polskie kwiecień-sierpień 1945*, „Gdańskie Zeszyty Humanistyczne" 1967 nr 16, s. 170 - 175; Tenże, *Odbudowa gospodarki morskiej w Polsce po II wojnie światowej* „Gdańskie Zeszyty Humanistyczne". Historia, 1970, nr 8, s. 98 - 99.

Pierwszym zakładem w Szczecinie, przyjętym 1 października 1945 r. przez Zjednoczenie Stoczni Polskich, była stocznia rzeczna „Greifenwerft" (Zakład nr 27 – Stocznia Gryf), przekazana 3 lata później przedsiębiorstwu „Polska Żegluga na Odrze". Z początkiem grudnia 1945 r. Zjednoczenie przejęło małą stocznię remontowo-produkcyjną „Baltikwerft" (Zakład nr 25 – Stocznia Bałtyk), niespełna rok później przekazaną również „Polskiej Żegludze na Odrze". Dnia 5 lutego 1946 r. władze polskie przejęły jedną z dwóch największych stoczni szczecińskich tj. stocznię „Stettiner Oderwerke". Część pochylniową przekazano nieoficjalnie Zjednoczeniu w maju 1946 r.

Oficjalne przejęcie stoczni przez Zjednoczenie nastąpiło w kwietniu 1947 r. Początkowo przekazano część północną terenu. Pozostały, południowy teren stoczni przejęto w grudniu 1948 roku[60].

W połowie 1945 r. utworzono Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego, któremu podporządkowano przemysł okrętowy. Ministerstwo to opracowało projekt rozbudowy polskiej floty handlowej i rybackiej oparty na statkach projektowanych i budowanych w kraju. W 1946 r. powzięto decyzję, że przemysł okrętowy będzie własnością państwa i że będzie rozwijany jako element gospodarki planowej[61].

Jeszcze w 1945 r. Stocznia nr 1 wyremontowała 20 statków, w tym 10 zagranicznych. Mniej więcej w tym samym czasie rozpoczęły produkcję pozostałe stocznie gdańskie: Stocznia nr 2 produkowała konstrukcje mostowe i remontowała parowozy, a Stocznia nr 3 (późniejsza Stocznia Północna w Gdańsku) budowała drewniane kutry rybackie i szalupy dla Marynarki Wojennej RP[62].

31 marca 1947 r. Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego przekształcono w Ministerstwo Żeglugi, co nie miało wpływu na działalność Zjednoczenia Stoczni Polskich, które zabiegało o rozpoczęcie budowy pełnomorskich statków w kraju równocześnie zakładając, że również materiały i wyposażenie tych statków będą pochodzenia krajowego. W roku tym, z inicjatywy ZSP, otwarto w Gdańsku placówkę Lloyd's Register of Shipping – uznanego na świecie towarzystwa klasyfikacyjnego. 19 października 1947 r. ze Stoczni nr 1 i Stoczni nr 2 utworzono Stocznię Gdańską. W tym samym roku podjęto decyzję o budowie w Stoczni Gdańskiej stalowych kutrów rybackich KS17 (B 368). Kutry te budowano systemem potokowym w obrotnicach, na czterech stanowiskach montażowych. W sumie zbudowano 85 kutrów na zlecenie Towarzystwa Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka" w Gdyni. Przed Zjednoczeniem stało bardzo poważne i trudne zadanie: podjęcie projektowania i budowy statków pełnomorskich, do realizacji którego potrzebne były duże zespoły fachowców. Dla realizacji tego zadania Zjednoczenie podjęło dwukierunkowe działania: w 1946 r. powołano Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych jako wyodrębniony dział dyrekcji ZSP i jednocześnie podjęto rozmowy dotyczące opracowania dokumentacji przez stocznie zagraniczne[63].

13 września 1948 r. Ministerstwo Żeglugi powołało przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą Zjednoczone Stocznie Polskie (ZSP) z siedzibą w Gdańsku. Przedsiębiorstwo to objęło 4 stocznie: Stocznię Gdańską, Stocznię nr 3, Stocznię Gdynia i Stocznię Szczecińską, zatrudniające łącznie ponad 9 tys. osób.

---

[60] Jan Dudziak, „*Rys historyczny polskiego przemysłu okrętowego*", [w:] „Zeszyty problemowe" Centrum Techniki Okrętowej nr B-116, Gdańsk, listopad 2005, s. 15.
[61] Tamże, s. 16.
[62] Tamże, s. 16.
[63] Tamże, s. 17.

3. Powołanie Zjednoczonych Stoczni Polskich.

Utworzenie przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą "Zjednoczone Stocznie Polskie" nastąpiło zgodnie z Zarządzeniem Ministra Żeglugi z dnia 11 czerwca 1948 r. wydanego w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą "Zjednoczone Stocznie Polskie"[64].

Na podstawie art. 1 i 16 dekretu z dnia 3 stycznia 1947 r. o tworzeniu przedsiębiorstw państwowych (Dz. U. R. P. Nr 8, poz. 42) zarządza się, co następuje:
§ 1. 1 Utworzone na podstawie zarządzenia Ministra Przemysłu z dnia 14.VI.1945 r. "Zjednoczenie Stoczni Polskich" (Dz. Urzędowy Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego Nr 1, poz. 6) działać będzie nadal w ramach narodowych planów gospodarczych według zasad gospodarki handlowej i postanowień niniejszego zarządzenia pod nazwą "Zjednoczone Stocznie Polskie Przedsiębiorstwo Państwowe Wyodrębnione" zwane dalej "Przedsiębiorstwo".
§ 2. Przedsiębiorstwo ma siedzibę w Gdańsku.
§ 3. 2 Przedmiotem działania przedsiębiorstwa jest praca na polu techniki i wytwórczości okrętowej mającej na celu rozwój budownictwa i przemysłu okrętowego, a w szczególności budowa i remont okrętów morskich oraz inne prace zlecone przez Ministra Żeglugi w zakresie związanym z możliwościami technicznymi urządzeń stoczniowych.
§ 4. W skład przedsiębiorstwa wchodzą jako jego oddziały następujące stocznie:
1) Stocznia Gdańska (dawna Nr 1 i Nr 2),
2) Stocznia Północna (dawna Nr 3),
3) Stocznia Gdyńska (dawna Nr 13),
4) Stocznia Szczecińska (dawna Odra).
§ 5. Nadzór państwowy nad przedsiębiorstwem sprawuje Minister Żeglugi.
§ 6. 3 Organem zarządzającym przedsiębiorstwa jest Dyrekcja powoływana i zwalniana przez Ministra Żeglugi, składająca się z Dyrektora Naczelnego, reprezentującego Dyrekcję samodzielnie oraz z podległych Dyrektorowi Naczelnemu czterech Dyrektorów.
§ 7. Organem zarządzającym przedsiębiorstwa jest Dyrekcja powoływana i zwalniana przez Ministra Żeglugi, składająca się z Dyrektora Naczelnego, reprezentującego Dyrekcję samodzielnie oraz z podległych Dyrektorowi Naczelnemu dyrektorów resortowych: technicznego, finansowo-handlowego, administracyjnego i jednego z Dyrektorów stoczni wchodzących w skład przedsiębiorstwa.
§ 8. Do ważności zobowiązań zaciąganych przez przedsiębiorstwo wymagane jest współdziałanie zgodnie z uprawnieniami przewidzianymi w statucie:
a) dwóch członków Dyrekcji łącznie, albo
b) jednego członka Dyrekcji łącznie z pełnomocnikiem handlowym w granicach jego pełnomocnictwa, albo
c) dwóch pełnomocników handlowych łącznie w granicach ich pełnomocnictw.
§ 9. Przekazaniu na rzecz przedsiębiorstwa ulega majątek Skarbu Państwa oznaczony przez Ministra Żeglugi.
Minister Żeglugi zarządzi protokólarnie przekazanie przedsiębiorstwu majątku nieruchomego w zarząd i użytkowanie, a ruchomego na własność.
§ 10. Szczegółowe zasady organizacji i zakres działania przedsiębiorstwa ustali statut nadany przez Ministra Żeglugi w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania i ogłoszony w Monitorze Polskim.

[64] „Monitor Polski” 1948, nr A-70, poz. 596; zob. Z. Misztal, *Odbudowa przemysłu okrętowego*, w. cyt., s. 405.

§ 11. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Monitorze Polskim.
1 § 1 zmieniony przez § 1 pkt 1 zarządzenia z dnia 8 czerwca 1949 r. (M.P.49.A-60.821) zmieniającego nin. zarządzenie z dniem 7 września 1949 r.
2 § 3 zmieniony przez § 1 pkt 2 zarządzenia z dnia 8 czerwca 1949 r. (M.P.49.A-60.821) zmieniającego nin. zarządzenie z dniem 7 września 1949 r.
3 § 6 zmieniony przez § 1 pkt 3 zarządzenia z dnia 8 czerwca 1949 r. (M.P.49.A-60.821) zmieniającego nin. zarządzenie z dniem 7 września 1949

4. Utworzenie Centralnego Zarządu Przemysłu Okrętowego.

W 1949 r. podpisane zostało pomiędzy Polską a Związkiem Radzieckim porozumienie, na mocy którego polskie stocznie miały w latach 1950-1955 eksportować do Związku Radzieckiego znaczne ilości statków handlowych, rybackich i portowych. Realizacja tego programu wymagała rozwiązania wielu zagadnień z zakresu inwestycji, technologii budowy, organizacji produkcji i zaopatrzenia oraz organizacji całej branży[65]. Realizując powyższy program 3 marca 1950 r. przedsiębiorstwo państwowe Zjednoczone Stocznie Polskie przekształcone zostało w Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego (CZPO), a z dotychczasowych oddziałów ZSP utworzono 4 przedsiębiorstwa państwowe: Stocznia Gdańska, Stocznia Północna, Stocznia Gdynia, Stocznia Szczecińska i Stocznie Rybackie w Gdyni[66].

Treść zarządzenia ministra żeglugi była następująca:
Na podstawie art. 1 i 2 dekretu z dnia 3 stycznia 1947 r. o tworzeniu przedsiębiorstw państwowych (Dz. U. R. P. Nr 8, poz. 42) zarządza się w porozumieniu z Przewodniczącym Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego i Ministrem Skarbu, co następuje:
§ 1. Tworzy się przedsiębiorstwo państwowe, prowadzone w ramach narodowych planów gospodarczych według zasad rozrachunku gospodarczego pod nazwą: "Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego", zwane dalej "C.Z.P. Okręt."

§ 2. "C.Z.P. Okręt." ma siedzibę w Gdańsku.

§ 3. Przedmiotem działalności "C.Z.P. Okręt." jest koordynowanie, nadzorowanie, kontrolowanie, oraz ogólne kierownictwo działalności gospodarczej następujących przedsiębiorstw państwowych:
a) Stocznia Gdańska - przedsiębiorstwo państwowe wyodrębnione w Gdańsku,
b) Stocznia Północna - przedsiębiorstwo państwowe wyodrębnione w Gdańsku,
c) Stocznia Gdyńska - przedsiębiorstwo państwowe wyodrębnione w Gdyni,
d) Stocznia Szczecińska - przedsiębiorstwo państwowe wyodrębnione w Szczecinie,
e) Stocznie Rybackie - przedsiębiorstwo państwowe wyodrębnione w Gdyni.

§ 4. Zarządzenia i wytyczne "C.Z.P. Okręt.", wydane w zakresie jego działania, są wiążące dla przedsiębiorstw nadzorowanych.

§ 5. Nadzór państwowy nad "C.Z.P. Okręt." sprawuje Minister Żeglugi.

---

[65] Nasze Wybrzeże wczoraj i dziś, Praca zbiorowa, Zarząd Polityczny Marynarki Wojennej, Gdynia 1973, s. 213.
[66] Z. Misztal, *Organizacja przemysłu okrętowego*, [w:] Praca zbiorowa, *Historia budownictwa okrętowego*, w. cyt. s. 428 - 429.

§ 6. Przy "C.Z.P. Okręt." powołana będzie Rada Nadzoru Społecznego, której zakres działania, sposób powoływania i odwoływania jej członków, organizację i sposób wykonywania powierzonych czynności określi rozporządzenie Rady Ministrów, wydane na podstawie art. 10 dekretu z dnia 3 stycznia 1947 r. (Dz. U. R. P. Nr 8, poz. 42).

§ 7. Organem zarządzającym "C.Z.P. Okręt." jest Dyrekcja, powoływana i zwalniana przez Ministra Żeglugi i składająca się z Dyrektora Naczelnego, reprezentującego Dyrekcję samodzielnie oraz z podległych Dyrektorowi Naczelnemu czterech Dyrektorów.

§ 8. Do ważności zobowiązań, zaciąganych przez "C.Z.P. Okręt.", wymagane jest współdziałanie, zgodnie z uprawnieniami, przewidzianymi w statucie:
a) dwóch członków Dyrekcji łącznie, albo
b) jednego członka Dyrekcji łącznie z pełnomocnikiem handlowym w granicach jego pełnomocnictwa, albo
c) dwóch pełnomocników handlowych łącznie w granicach ich pełnomocnictw.

§ 9. Przekazaniu na rzecz "C.Z.P. Okręt." ulega majątek Skarbu Państwa, oznaczony przez Ministra Żeglugi.
Minister Żeglugi zarządzi protokólarne przekazanie "C.Z.P. Okręt." przydzielonego majątku nieruchomego w zarząd i użytkowanie, a ruchomego na własność.

§ 10. Szczegółowe zasady organizacji i zakres działania "C.Z.P. Okręt." ustali statut, nadany przez Ministra Żeglugi w porozumieniu z Przewodniczącym Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego i Ministrem Skarbu, ogłoszony w Monitorze Polskim.

§ 11. 11.
1. Z dniem wejścia w życie niniejszego zarządzenia traci moc obowiązującą zarządzenie Ministra Żeglugi z dn. 11 czerwca 1948 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą "Zjednoczone Stocznie Polskie" (Monitor Polski Nr A-70, poz. 596), zmienione zarządzeniem Ministra Żeglugi z dnia 8 czerwca 1949 r. (Monitor Polski Nr A-60, poz. 821).
2. Majątek przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą "Zjednoczone Stocznie Polskie" przekazany zostanie przedsiębiorstwom:
a) Stocznia Gdańska - przeds. państw. wyodrębn. Gdańsk,
b) Stocznia Północna - przeds. państw. wyodrębn. Gdańsk,
c) Stocznia Gdyńska - przeds. państw. wyodrębn. Gdynia,
d) Stocznia Szczecińska - przeds. państw. wyodrębn. Szczecin,
e) Stocznie Rybackie - przeds. państw. wyodrębn. Gdynia,
według planu, opracowanego przez "C.Z.P. Okręt.", a zatwierdzonego przez Ministra Żeglugi.
§ 12. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Monitorze Polskim[67]*.*

12 stycznia 1951 r. przemysł okrętowy podporządkowany został ministrowi przemysłu ciężkiego, ponieważ temu resortowi podlegały wszystkie przedsiębiorstwa kooperujące ze stoczniami. Jednocześnie Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego przeniesiono z Gdańska do Warszawy. Budowa statków objęta została narodowym planem gospodarczym zatwierdzanym przez Sejm.

[67] „Monitor Polski" 1950, nr 24 A, poz. 255; zob. Z. Misztal, *Organizacja przemysłu okrętowego*, w. cyt., s. 429.

Ustalenia ze stycznia 1951 r. nie przetrwały długo, ponieważ już w marcu 1952 r. nastąpiła ponowna reorganizacja: przemysł okrętowy podporządkowano Ministerstwu Przemysłu Maszynowego[68].

W 1957 r. ponownie utworzono Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego, któremu podporządkowano Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego przekształcony w rok później w Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego z siedzibą w Warszawie. W skład jego weszły: cztery morskie stocznie budujące nowe statki, czternaście przedsiębiorstw produkujących wyposażenie okrętowe i dwa biura projektowo-konstrukcyjne. W 1966 r. Zjednoczenie przeniesiono z Warszawy do Gdańska, gdzie funkcjonowało do 1989 r. tj. do jego likwidacji[69].

5. Pierwszy etap odbudowy morskiego przemysłu rybnego.

Decydujący wpływ na powstanie i rozwój Stoczni w Ustce miały dwie instytucje: Morski Instytut Rybacki, zarządzający Stocznią Rybacką w Gdyni, a później wszystkimi innymi stoczniami rybackimi powstałymi na terenach przejętych od Niemców oraz powołany na mocy uchwały Rady Ministrów z 12 września 1945, urząd Delegata Rządu dla spraw Wybrzeża, z inż. E. Kwiatkowskim na czele. Do zakresu tego ostatniego należało nadzorowanie i i synchronizacja planowego działania instytucji państwowych w zakresie odbudowy portów handlowych, miast portowych i przemysłu nadmorskiego oraz współdziałania w akcji osiedleńczej na terenie Wybrzeża.

W pierwszym okresie po wojnie pod zarządem Morskiego Instytutu Rybackiego na polskim wybrzeżu znajdowało się dziewięć stoczni rybackich usytuowanych w Gdyni, Gdańsku- Siankach, Łebie, Ustce, Darłowie, Kołobrzegu, Dziwnowie, Świnoujściu oraz Nowym Warpnie. Jak najszybsze uruchomienie działalności tych stoczni i warsztatów szkutniczych miało na celu dokończenie będących na różnym etapie budowy wielu przydatnych jednostek pływających oraz przeprowadzenie remontów uszkodzonych łodzi i kutrów rybackich[70].

Pod koniec 1946 roku, zamykającego pierwszy etap odbudowy naszego przemysłu rybnego ze zniszczeń wojennych, MIR zarządzał około 80 różnymi przedsiębiorstwami i obiektami, zatrudniającymi łącznie około 1330 osób […] Gospodarka finansowa Instytutu opierała się od 945 roku na subwencjach rządowych i wpływach z działalności gospodarczej. Był też Instytut z ramienia państwa administratorem kredytów inwestycyjnych dla wszystkich przedsiębiorstw branży[71].

Na początku 1947 r. ograniczono liczbę stoczni rybackich do pięciu: Gdyni, Gdańsku-Siankach, Ustce, Darłowie (zlikwidowana w 1948) i Świnoujściu (zlikwidowana w 1951 roku). Po zakończeniu różnych prac doraźnych będących skutkami działań wojennych, utrzymywanie zbyt dużej ilości stoczni rybackich było nieuzasadnione, tym bardziej że w początkowym okresie budowano głównie jednostki drewniane, dębowe — stąd wielkie zapotrzebowanie na tarcicę dębową, przekraczające realne możliwości jego pokrycia. Na budowę jednego 15-metrowego kutra typu MIR-20 potrzeba było 65 - 75 m^3 dębowej tarcicy o odpowiednich przekrojach. Ponadto, proces suszenia na wolnym powietrzu trwał minimum jeden rok[72].

---

[68] Jan Dudziak, *Rys historyczny…*, w. cyt., [w:] „Zeszyty Problemowe" CTO, Gdańsk 2005, s. 20.
[69] Tamże, s. 23.
[70] Andrzej Ropelewski, *Ludzie i wydarzenia 1921-2001*, MIR Gdynia 2001, s. 35.
[71] Wiesław Blady, *Polska flota…*w. cyt., s. 33.
[72] Tamże.

Sytuacja w porcie w Ustce nie odbiegała od tej w innych portach środkowego wybrzeża (Darłowo, Kołobrzeg). Według Z. Misztala „szczególnie dużo wraków było w porcie Ustka. Obok elewatora zbożowego była zatopiona barka załadowana różnym sprzętem oraz mniejszy okręt wojenny, które zagradzały wejście do dalszej części portu. W porcie były zatopione 3 okręty podwodne oraz dźwig pływający. Dużemu uszkodzeniu uległy magazyny i niektóre odcinki nabrzeży”[73].

Ryc. nr 21. Zatopiona łódź podwodna szkoleniowa; w tle stoczniowy slip łodziowy, a za nią hale produkcyjne.

Źródło: https://www.facebook.com, strona „Ustka na przestrzeni wieków”.

6. Delegatura MIR w Ustce.

Departament Morski Ministerstwa Przemysłu upoważnił MIR w Gdyni do prowadzenia działalności na całym wybrzeżu morskim…polegającej na przejmowaniu, zabezpieczaniu i uruchamianiu oraz zarządzaniu poniemieckimi zakładami i obiektami związanymi z rybołówstwem morskim.

W celu zapoznania się ze stanem obiektów rybackich, w końcu maja 1945 r. do Ustki i Kołobrzegu GMUR delegował Waleriana Cięglewicza (1909-1996)[74] (na zdjęciu poniżej) i Stanisława Rękawka.

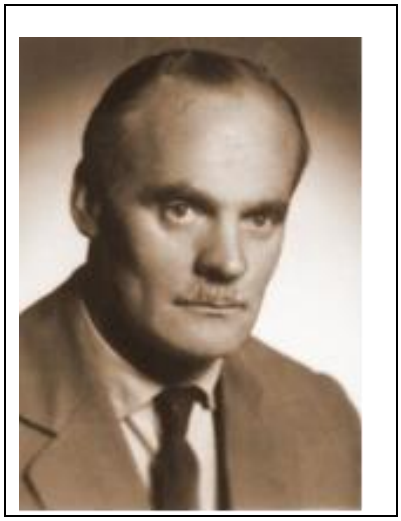
Inni pracownicy MIR-u, MLR-u i GMUR-u: dr. Bogucki, A. Hryniewiecki i dr. Kulikowski objeżdżali od 4 do 8 lipca 1945 r. Darłowo, Świnoujście i Szczecin. Wszędzie tam zastano rybołówstwo morskie w stanie niemal całkowitego zniszczenia.

[73] Zdzisław. Misztal, *Gospodarka morska w Polsce…*, w. cyt., s. 35.

[74] Walerian Cięglewicz był od roku 1935 roku młodszym asystentem Oddziału Rybackiego Stacji Morskiej w Helu. Po wojnie pracował w Morskim Laboratorium Rybackim, gdzie objął kierownictwo Działu Technologii Rybnej, następnie od 1949 roku w Morskim Instytucie Rybackim. W latach 1949-1956 był zastępcą dyrektora ds. naukowych MIR, później pracownikiem naukowym Zakładu Ichtiologii. Był pionierem w zakresie technologii przetwórstwa rybnego oraz wybitnym ichtiologiem.

Jedyną pociechą było to, że we wszystkich prawie portach znajdowały się stocznie rybackie, które po przeprowadzeniu niezbędnych prac remontowych mogły dość szybko przystąpić do napraw uszkodzonych i budowy nowych jednostek rybackich, przy tym w Ustce były dwie takie stocznie[75].

Ryc. nr 22. Fotografia Waleriana Cięglewicza.



Źródło: https://mir.gdynia.pl/100-lecie-mir

Na podstawie upoważnienia Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu, równolegle z pracami przy odbudowie obiektów rybackich w Gdyni, MIR w okresie od czerwca do sierpnia 1945 roku utworzył delegatury w Gdańsku, Władysławowie, Darłowie i Ustce.

Pierwszym kierownikiem Delegatury MIR w Ustce był kapitan Marian Janczewski, którego później zastąpił Bernard Henzel, pierwszy kierownik Stoczni Rybackiej w Ustce. Delegatury MIR powstały także w Szczecinie (październik 1945), Kołobrzegu (październik 1945) oraz w Nowym Warpnie, Dziwnowie i Świnoujściu (początek 1946)[76].

7. Administracja rybacka w Ustce.

Po przeprowadzonej wizji lokalnej w obiektach rybackich przystąpiono do tworzenia dalszych placówek administracji rybackiej. W lipcu 1945 r. poczyniono w Gdyni, zarówno GMUR jak i MIR, ostateczne przygotowania do powołania na Pomorzu Zachodnim podległych organów[77]. W końcu tego miesiąca została wysłana do portów Ustka, Darłowo i Kołobrzeg kilkuosobowa grupa „ w celach związanych z organizacją i administracją rybołówstwa morskiego”[78]. W dniu 27 lipca 1945 r. nominację na Inspektora Rybackiego w Ustce otrzymał Władysław Grzeczko[79]. W sierpniu 1945 r. powstał Morski Urząd Rybacki w Darłowie, w listopadzie rozpoczął działalność Kontroler Rybołówstwa Morskiego w Kołobrzegu, a kilka miesięcy później powstał Morski Urząd Rybacki w Świnoujściu.

Połowy na wybrzeżu środkowym rozpoczęły się w Ustce, będącej w administracji Morskiego Urzędu Rybackiego w Darłowie, już ok. 20 lipca 1945 r., chociaż już wcześniej połowy wykonywane były przez 2 jednostki poniemieckie, pływające pod banderą radziecką, a mające Polaków w składzie

[75] Andrzej Ropelewski, *1000 lat naszego rybołówstwa*, Wyd. Morskie, Gdynia 1963, s. 142.

[76] Ryszard Techman, *Administracja rybołówstwa…*, w. cyt., [w:] „Nautologia”, nr 1 - 4, 2004, s. 10.

[77] Andrzej Ropelewski, *1000 lat naszego rybołówstwa*, w. cyt., s. 142.

[78] Ryszard Techman, *Administracja rybołówstwa…*, w. cyt., [w;] „Nautologia”, nr 1 - 4, 2004, s. 14.

[79] Tamże, s. 15.

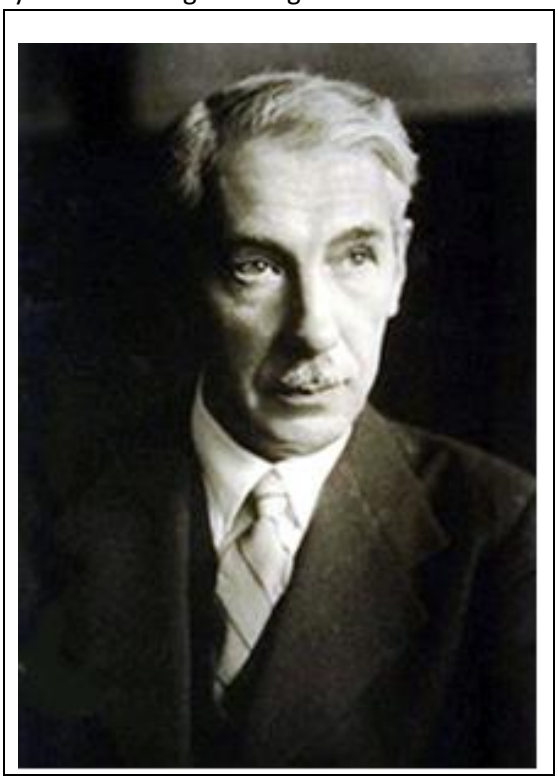
załogi. Do końca 1945 r. zdołano zebrać i zabezpieczyć na terenie całego wybrzeża 38 kutrów i 369 łodzi wiosłowo-żaglowych czynnych, w tym na terenie MUR Darłowo (obejmującego swoją jurysdykcją Ustkę) 6 kutrów i 32 łodzi[80].

8. Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża.

Rada Ministrów dnia 12 września 1945 roku, powołała inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego na Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża. Inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego powołano na stanowisko, nie powołując w tym czasie formalnie samej instytucji. Tymczasowy Rząd Jedności Narodowej przekształcił tym samym stanowisko Kwiatkowskiego w konkretny urząd. W 1945 roku Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża miała na celu, przede wszystkim, zwiększenie aktywizacji morskiej gospodarki, m.in. Szczecina, w organizmie państwowym Polski[81].

W swych poglądach inż. Kwiatkowski, po zakończeniu II wojny światowej wysuwał koncepcję szybkiej odbudowy i rozbudowy, m.in. przemysłu stoczniowego. Priorytetowym zadaniem państwa według niego była rozbudowa polskiej floty handlowej, a realizacji tego miały służyć odbudowane polskie stocznie. Inż. Kwiatkowski poprzez działania np. prezydentów miast miał prawo współdziałać w odbudowie miast portowych, kontrolować wydatki z tym związane, odbudowywać porty handlowe na wybrzeżu, nadzorować tworzenie oraz uruchamianie przemysłu nadmorskiego.

Ryc. nr 23. Fotografia Eugeniusza Kwiatkowskiego.



Źródło: *Eugeniusz Kwiatkowski, patriota, mąż stanu, wizjoner Polski morskiej*, Praca zbiorowa, Gdynia 2002.

[80] Andrzej Ropelewski, *1000 lat naszego rybołówstwa*, w. cyt., s. 144.
[81] http://pomeranica.pl/wiki/Delegatura_Rządu__dla_Spraw_Wybrzeża

Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża swym terenem działalności objęła pas, od granicy zachodniej poprzez Szczecin, Gdynię, Gdańsk, Elbląg aż do granicy wschodniej wybrzeża. Zakładała minimalną pomoc finansową dla tych instytucji, w których kredyty inwestycyjne przyznane na cele odbudowy odpowiadały ich zdolnościom. Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża miała ponadto ściśle współpracować ze Związkiem Gospodarczym Miast Morskich. Odpowiedzialnym z urzędu, miał być tu według planów, Zastępca Delegata Rządu. Plany te nie doszły do skutku, w wyniku, niepowołania ostatecznie ZGMM.

W sprawozdaniu Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża, z dnia 2 maja 1946 roku czytamy, że miasta wybrzeża przedstawiały zrujnowany widok. Delegatura przyznając kredyty inwestycyjne, brała czynny udział w rozbiórce i zabezpieczeniu spalonych, zburzonych domów, ale i finansowała odbudowę wybrzeża[82].

W początkowym okresie kształtowania się polityki państwa w zakresie przemysłu okrętowego ścierały się dwa podstawowe poglądy dotyczące form własności. Pojawiły się zarzuty pod adresem Zjednoczenia Stoczni Polskich braku współdziałania z Centralnym Urzędem Planowania. Eugeniusz Kwiatkowski opowiadał się za reprywatyzacją kapitału, szczególnie w portach i stoczniach.

W wyniku krytycznej oceny Biura Planowania Morskiego Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego dokonanej przez byłego Dyrektora tegoż Biura zawartym w sprawozdaniu z 27 marca 1947, poddawany niesłusznej krytyce inż. Kwiatkowski, został zmuszony do przedstawienia planu zamknięcia Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża w Gdańsku, a plan ten przedstawił premierowi Józefowi Cyrankiewiczowi, 23 grudnia 1947 roku. 1 stycznia 1948 roku, formalnie już, rozwiązano oddział w Szczecinie, a samą Delegaturę Rządu dla Spraw Wybrzeża w czerwcu 1948 roku[83].

Znamiennie brzmią stwierdzenia zawarte w przywołanym sprawozdaniu – „Zamysł reprywatyzacji stoczni, wciąganie kapitału zagranicznego, wprowadzanie przedsiębiorstw zagranicznych do odbudowy portów, wydzielenia miast nadmorskich w związek samodzielny w małym stopniu poddany kontroli państwowej […] jak również projekt przeniesienia Departamentu Morskiego na Wybrzeże […] całkowicie by przekreśliło możliwości koordynacji w zakresie polityki morskiej, jaką dyktują potrzeby planowej polityki ekonomicznej i ogólnopaństwowej wynikającej z dokonanych przemian ustrojowych”[84].

W tym czasie toczyła się dyskusja nt. korzystania z pomocy zagranicznej, która mogłaby odbudować i zagospodarować przywrócone Polsce tereny. Dotyczyło to również gospodarki morskiej, dla której odzyskanie szerokiego dostępu do Bałtyku stwarzało zarówno szerokie możliwości, jak i wielkie potrzeby inwestycyjne. Wg ówcześnie panującej partii, pomoc zagraniczna narażała kraj na podporządkowanie go interesom politycznym. […] *Nie wyrzekamy się bynajmniej kontaktów gospodarczych i współpracy z zagranicą w ogóle i z naszymi zachodnimi sprzymierzeńcami w szczególności. Ale nie chcemy się wyrzec i nie wyrzekamy się naszej suwerenności gospodarczej* […][85].

[82] Tamże.
[83] Po rozwiązaniu Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża, jej szef inż. Eugeniusz Kwiatkowski, przedwojenny wicepremier rządu oraz Franciszek Sokół, przedwojenny Komisarz Rządu w Gdyni, otrzymali nakaz opuszczenia Wybrzeża.
[84] Z. Misztal, *Gospodarka morska w Polsce…*, w. cyt., s. 61.
[85] Władysław Białek, *Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża*, [w:] Dzieje Najnowsze 1981 nr 4, s. 65.

9. Uhonorowanie inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Ustce.

18 czerwca 1946 r. — za zasługi wniesione w rozwój polskiej gospodarki morskiej i za wybitny wkład w odbudowanie i zagospodarowanie polskiego Wybrzeża — uchwałą nr 31 Miejskiej Rady Narodowej w Ustce (zwanej wówczas jeszcze Postomin) nadano inż. E. Kwiatkowskiemu tytuł Honorowego Obywatela Ustki[86].

41 lat później, z okazji nadania Stoczni Ustka imienia Eugeniusza Kwiatkowskiego, ówczesny Dyrektor Stoczni mgr inż. Jacek Graczyk powiedział: *Ta wspaniała sylwetka człowieka silnego, pracowitego, prawego Polaka będzie wzorem dla nas do naśladowania. Kontynuując podjęty przez Niego trud wzmocnienia gospodarki morskiej i nadania jej odpowiedniej rangi, oddamy hołd człowiekowi morza, naukowcowi, politykowi i honorowemu obywatelowi Ustki, będziemy kontynuatorami jego dążeń do rozwoju Wybrzeża i pomnażania dorobku Polski.*

Ryc. nr 24. Wiec z okazji nadania Stoczni Ustka imienia Eugeniusza Kwiatkowskiego.

Źródło: „Zbliżenia”, 02.07.1987, nr 27.

10. Gospodarka morska w regionie i w Ustce.

Skoncentrowanie się w ostatnich miesiącach 1945 r. na przystosowaniu stoczni rybackich do prac remontowych i budowy nowych jednostek przyniosło dobre rezultaty. Już w I kwartale 1946 r. rybacki tabor pływający powiększył się o 12 kutrów i 151 łodzi. Remontowano 57 łodzi i 44 kutry.
[…] Następnym etapem programowania rozwoju rybołówstwa było opracowanie w 1946 r. planu, który przewidywał wybudowanie do 1949 r. około […] 500 kutrów do połowów bałtyckich, 200 łodzi bezpokładowych dla rybołówstwa przybrzeżnego oraz 100 silników łodziowych[87].

[86] Uzasadnieniem przyznania tytułu Honorowego Obywatela Ustki było przyznanie miastu kredytu na odbudowę w kwocie 1.390.000 zł, „Głos Pomorza” 22.02.1984, nr 45.
[87] Z. Misztal, *Gospodarka morska w Polsce…*, w. cyt., s. 123.

Dalszemu rozwojowi rybołówstwa morskiego sprzyjało otwarcie 21 maja 1946 r.[88] Stoczni Rybackiej w Ustce, która jako pierwszy zakład przemysłowy uruchomiony na terenie Pomorza Środkowego rozpoczęła budowę 10 łodzi rybackich. Braki kredytowo-materiałowe jakie pojawiły się w 1946 r. spowodowały, że nie w pełni zrealizowano plany inwestycyjne, chociaż możliwości produkcyjne stoczni nie były wykorzystywane w pełni. Taka sytuacja była powodem tego, że Morski Instytut Rybacki w połowie 1946 r. rozpoczął przygotowania do redukcji załóg w podległych mu stoczniach rybackich. Zaradzono temu w październiku 1946 r. poprzez przydzielenie kredytów z budżetu państwa. Niemniej, te przyczyny zdecydowały, że plan produkcji dla rybołówstwa w 1946 nie został wykonany[89].

11. 3-letni Plan Odbudowy i Rozwoju Kraju 1947-1949.

Rybołówstwo morskie podobnie jak porty, flota handlowa i przemysł okrętowy objęte były 3-letnim planem odbudowy i rozwoju kraju. [...] Na początku 1947 roku rybołówstwo morskie dysponowało 154 kutrami motorowymi […] 200 łodziami motorowymi i 1050 wiosłowo-żaglowymi. W stoczniach rybackich Morskiego Instytutu Rybackiego było w budowie 37 kutrów i 13 łodzi. Spośród zamówionych jednostek 10 kutrów budowano w Siankach pod Gdańskiem, a po 9 w Gdyni, Ustce i Darłowie. W myśl planu ilości te miały na koniec 1947 r. wynosić: 20 kutrów dużych, 314 kutrów średnich, 200 łodzi motorowych i 1200 wiosłowo- żaglowych. Na cele rybołówstwa morskiego przydzielono w 1947 r.720 mln zł, a w latach 1948 i 1949 po ok. 1 mld zł[90].

Zamierzano odbudować powierzchnię chłodni w Gdyni, Szczecinie, Władysławowie, Łebie, Darłowie, Świnoujściu i Ustce. Ważną sprawą dla rybołówstwa był rozwój floty rybołówczej. Rok 1949 charakteryzował się dalszą modernizacją taboru. Kutry rybackie budowało przedsiębiorstwo Polskie Stocznie Rybackie. Budownictwo mniejszych jednostek powierzono mniejszym stoczniom rybackim. Stocznie rybackie w Gdyni, Ustce i Świnoujściu wykonywały w tym czasie jednostki zarówno o konstrukcji drewnianej, jak i mieszanej oraz stalowej.

W okresie planu trzyletniego odbudowano flotę rybołówczą do połowów bałtyckich.

W tym okresie szukano nowych rozwiązań, zastępując konstrukcje drewniane konstrukcjami metalowo-drewnianymi lub stalowymi. Począwszy od roku 1948 do eksploatacji zaczęły wchodzić kutry stalowe o długości 17m[91].

12. Osiągnięcia Stoczni Rybackiej w Gdyni[92].

Budowę kutrów MIR-20a wznowiła po wojnie Stocznia Rybacka w Gdyni według dokumentacji wzorowanej na przedwojennej konstrukcji, a wykonanej przez Biuro Konstrukcyjne Stoczni Północnej w Gdańsku pod kierunkiem inż. Henryka Giełdzika. Cztery kadłuby tego typu kutra wykonała Stocznia Rybacka Gdańsk-Sianki, a siedem kutrów zbudowała Stocznia Północna w Gdańsku. Ogółem po wojnie zbudowano 16 tych bardzo popularnych, drewnianych kutrów typu MIR-20.

[88] Oficjalne otwarcie Stoczni nastąpiło 26 stycznia 1946 roku; zob. „Dziennik Bałtycki" 25.01.1946, nr 25.
[89] Z. Misztal, *Gospodarka morska w Polsce…*, w. cyt., s. 127.
[90] Tamże, s. 196.
[91] Tamże, s. 127.
[92] Wiesław Blady, *Polska flota…*, w. cyt., s. 44.

Stocznia Rybacka w Gdyni w latach 1947-1948 zbudowała dwa drewniane kutry typu KG-110. Dokumentację tego typu kutra opracowało biuro konstrukcyjne Stoczni Rybackiej w Gdyni pod kierunkiem inż. Stefana Puba.

Pierwszy kuter (WSG 31) zbudowano w 1947 r., a drugi (WSG-47) w 1948 r. Armatorem Obu kutrów została Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Front Narodowy" w Górkach Wschodnich.

W Okresie działalności produkcyjnej Stocznia Rybacka w Gdańsku - Siankach wykonała na podstawie dokumentacji opracowanej przez Stocznię Północną cztery kadłuby kutrów typu MIR-20a (wyposażane w Stoczni Rybackiej w Gdyni) i trzy kutry różnego typu. Natomiast Stocznia Rybacka w Darłowie zbudowała 13 kadłubów kutrów typu KD-153, których budowę ukończono w Stoczni Rybackiej w Gdyni. Poczynając od tych kutrów, polskie stocznie rybackie zbudowały około dziesięciu różnych typów mniejszych i średnich kutrów oznaczanych jednorodnym kodem składającym się z dwóch członów - pierwsza litera „K" oznacza kuter, a druga litera: „G", „D", „U" była początkową literą nazwy miejscowości, tj. Gdyni, Darłowa lub Ustki. Cyfry Oznaczały całkowitą długość kutra wyrażoną w decymetrach[93].

W dniu 10 grudnia 1947 r. zapadła decyzja o likwidacji Stoczni Rybackiej Gdańsk-Sianki, w 1948 r. - Stoczni Rybackiej w Darłowie, a w 1951 r. - Stoczni Rybackiej w Świnoujściu. Likwidowane stocznie przekształcono w armatorskie ośrodki remontowe[94].

Po likwidacji stoczni rybackich w Gdańsku, Darłowie i Świnoujściu większe jednostki rybackie budowano tylko w Stoczni Rybackiej w Gdyni oraz w Ustce.

13. Droga Stoczni w Ustce do osiągnięcia samodzielności. Powstanie przedsiębiorstwa Stocznie Rybackie PP.

30 listopada 1948 r Minister Żeglugi wydał Zarządzenie o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „Stocznie Rybackie – Przedsiębiorstwo Państwowe" z siedzibą w Gdyni, w składzie:
- Stocznia Rybacka w Gdyni,
- Stocznia Rybacka w Ustce,
- Stocznia Rybacka w Świnoujściu,

działające jako oddziały.

[93] Tamże, s. 47.
[94] Tamże, s. 53.

196

ZARZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 30 listopada 1948 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „STOCZNIE RYBACKIE".

Na podstawie art. 1 dekretu z dnia 3 stycznia 1947 r. o tworzeniu przedsiębiorstw państwowych (Dz. U. R. P. Nr. 8, poz 42) zarządza się co następuje:

§ 1. Tworzy się przedsiębiorstwo państwowe prowadzone w ramach narodowych planów gospodarczych według zasad gospodarki handlowej pod nazwą: „STOCZNIE RYBACKIE — PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE", zwane dalej przedsiębiorstwo.

§ 2. Przedsiębiorstwo ma siedzibę w Gdyni.

§ 3. Przedmiotem działania przedsiębiorstwa jest budowa i naprawa wszelkich statków rybackich.

§ 4 W skład przedsiębiorstwa wchodzą jako jego oddziały następujące stocznie:
1) Stocznia Rybacka w Gdyni,
2) Stocznia Rybacka w Ustce,
3) Stocznia Rybacka w Świnoujściu.

§ 5. Nadzór państwowy nad przedsiębiorstwem sprawuje Minister Żeglugi

§ 6. Przy przedsiębiorstwie powołana będzie Rada Nadzoru Społecznego, której zakres działania sposób powoływania i odwoływania jej członków, organizację i sposób wykonywania powierzonych czynności określi rozporządzenie Rady Ministrów.

§ 7. Organem zarządzającym przedsiębiorstwa jest Dyrekcja powoływana i zwalniana przez Ministra Żeglugi składająca się z Dyrektora Naczelnego, reprezentującego Dyrekcję samodzielnie oraz z podległych Dyrektorowi Naczelnemu dwóch Dyrektorów

§ 8. Do ważności zobowiązań zaciąganych przez przedsiębiorstwo wymagane jest współdziałanie zgodnie z uprawnieniami przewidzianymi w statucie:
a) dwóch członków Dyrekcji łącznie albo
b) jednego członka Dyrekcji łącznie z pełnomocnikiem handlowym w granicach pełnomocnictw,
c) dwóch pełnomocników handlowych łącznie w granicach ich pełnomocnictw

§ 9. Przekazaniu na rzecz przedsiębiorstwa ulega majątek Skarbu Państwa oznaczony przez Ministra Żeglugi

Minister Żeglugi zarządzi protokólarne przekazanie przedsiębiorstwu majątku nieruchomego w zarząd i użytkowanie a ruchomego na własność

§ 10 Szczegółowe zasady organizacji i zakres działania przedsiębiorstwa ustali statut nadany przez Ministra Żeglugi w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania i ogłoszony w Monitorze Polskim.

§ 11. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Monitorze Polskim.

MINISTER ŻEGLUGI **A. Rapacki**
MINISTER SKARBU **K. Dąbrowski**
PREZES CENTRALNEGO URZĘDU PLANOWANIA
w/z **K. Sokołowski**, Wiceprezes

Źródło: „Monitor Polski" 1949, nr A-14, poz. 196, s. 15.

Na jego podstawie, minister żeglugi wydał zarządzenie z dnia 14 września 1949 r. o nadaniu statutu przedsiębiorstwu państwowemu pod nazwą: "Stocznie Rybackie".

Następnie, 20 lutego 1950 roku minister żeglugi wydał kolejne zarządzenie, w którym dokonał zmiany w zakresie podległości Przedsiębiorstwa Państwowego Stocznie Rybackie i podporządkował je Centralnemu Zarządowi Przemysłu Okrętowego (CZPO).

Akt ten oznaczał, że również **Stocznia Ustka** stała się przedsiębiorstwem podległym CZPO.

ZARZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI
z dnia 20 lutego 1950 r.
o zmianie zarządzenia z dnia 30 listopada 1948 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „Stocznie Rybackie" oraz o zmianie statutu, nadanego zarządzeniem z dnia 14 września 1949 r.

Na podstawie art. 1 dekretu z dnia 3 stycznia 1947 r. o tworzeniu przedsiębiorstw państwowych (Dz. U. R. P. Nr 8, poz. 42) zarządza się w porozumieniu z Przewodniczącym Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego i Ministrem Skarbu, co następuje:

§ 1. W zarządzeniu Ministra Żeglugi z dnia 30 listopada 1948 r., wydanym w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „Stocznie Rybackie" (Monitor Polski z 1949 r. Nr A-14, poz. 196) oraz w statucie, stanowiącym załącznik do zarządzenia z dnia 14 września 1949 r., wydanego w porozumieniu z Przewodniczącym Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego i Ministrem Skarbu o nadaniu statutu przedsiębiorstwu państwowemu pod nazwą „Stocznie Rybackie" (Monitor Polski Nr A-89, poz. 1085) wprowadza się następujące zmiany:

1) po § 4 zarządzenia dodaje się § 4a o następującym brzmieniu: „§ 4a. Przedsiębiorstwo podlega nadzorowi Centralnego Zarządu Przemysłu Okrętowego, którego zarządzenia i wytyczne są dla przedsiębiorstwa wiążące",

2) w § 5 zarządzenia dodaje się na początku zdania wyraz: „Zwierzchni",

3) w § 5 statutu przed wyrazem: „nadzór" dodaje się wyraz: „Zwierzchni",

4) po § 5 statutu dodaje się nowy § 5a o następującym brzmieniu: „§ 5a. Bezpośrednie koordynowanie, nadzorowanie, stałe kontrolowanie działalności przedsiębiorstwa oraz ogólne kierownictwo nim należy do Centralnego Zarządu Przemysłu Okrętowego. Przedsiębiorstwo obowiązane jest stosować się do zarządzeń i wytycznych Centralnego Zarządu Przemysłu Okrętowego, wydanych w zakresie jego właściwości, ustalonej jego statutem jak również statutem niniejszym",

5) w § 9 ust. 2 i 3 statutu po wyrazach: „Ministrowi Żeglugi" dodaje się wyrazy: „oraz Centralnemu Zarządowi Przemysłu Okrętowego",

6) po § 13 statutu dodaje się nowy § 13a o następującym brzmieniu: „§ 13a. Przedsiębiorstwo dokonuje wpłat na rzecz Centralnego Zarządu Przemysłu Okrętowego według norm, określonych przez Ministra Żeglugi",

7) w § 15 ust. 1 statutu zastępuje się wyrazy: „Ministrowi Żeglugi" wyrazami: „Centralnemu Zarządowi Przemysłu Okrętowego",

8) po § 15 statutu dodaje się nowy § 15a o następującym brzmieniu: „§ 15a. Centralnemu Zarządowi Przemysłu Okrętowego służy prawo zawieszania w czynnościach członków Dyrekcji",

9) § 16 ust. 1 zdanie pierwsze statutu otrzymuje brzmienie: „Niezależnie od stałej kontroli wykonywanej przez Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego, przeprowadzana będzie kontrola przedsiębiorstwa przez Ministra Żeglugi jako władzę nadzorczą".

§ 2. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Monitorze Polskim.

MINISTER ŻEGLUGI **A. Rapacki**
PRZEWODNICZĄCY PAŃSTWOWEJ KOMISJI PLANOWANIA GOSPODARCZEGO w/z **E. Szyr**
MINISTER SKARBU **K. Dąbrowski**

Źródło: „Monitor Polski" 1950, nr A-24, poz. 260, s. 214.

2 stycznia 1951 przemysł okrętowy podporządkowano ministrowi przemysłu ciężkiego, któremu podlegały wszystkie krajowe przedsiębiorstwa kooperujące ze stoczniami. Za ogólną realizację planu rozwoju polskiego przemysłu okrętowego odpowiadał Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego (CZPO). Przedmiotem jego działania było koordynowanie, nadzorowanie, kontrolowanie oraz sprawowanie ogólnego kierownictwa nad działalnością gospodarczą podległych mu stoczni. W następstwie ponownej reorganizacji ministerstw, w marcu 1952 roku, przemysł okrętowy podporządkowano nowo utworzonemu Ministerstwu Przemysłu Maszynowego. Nastąpił automatyczny podział: stocznie produkcyjne pozostały przy Ministerstwie Przemysłu Maszynowego, a ośrodki remontu statków podlegały resortowi żeglugi[95].

[95] https://gdansk.gedanopedia.pl/gdansk/title=STOCZNIE_PO_1945_ZJEDNOCZENIE_STOCZNI_POLSKICH

Część III. Stocznia w Ustce w latach 1945-1951.

Rozdział 1. Stocznia w latach 1945-1947. Zmiany w administracji, zmiany stosunków społeczno- politycznych, przemiany demograficzne po walkach „wyzwoleńczych spod okupacji niemieckiej". Podjęcie remontów i produkcji floty rybackiej.

1. Końcowa faza działań wojennych przeciw hitlerowskim Niemcom.

[…] Operacja pomorska, w wyniku której zajęte zostało Pomorze od ujścia Wisły do Odry przeprowadzona została od 10 lutego do 31 marca 1945 r. przez I i II Front Białoruski […][96]. W Ustce wojska radzieckie były już 8 marca 1945 r. Błyskawiczny przebieg działań wojennych zmusił Polski Rząd Tymczasowy do działań dotyczących objęcia i zasiedlenia ziem Pomorza ludnością polską i niedopuszczenia do dalszej dewastacji. Powstał rządowy program pomocy dla przesiedleńców.

Komendantury wojenne sprawowały władzę w strefach przyfrontowych i frontowych, ich sztaby były rozmieszczone również w miastach. Podstawowym zadaniem tych komendantur było zaspokojenie potrzeb walczących armii. W ich gestii była także kontrola ruchu ludności, organizowanie życia cywilnego i gospodarczego w pasie przyfrontowym[97].

Po wkroczeniu wojsk radzieckich, także w Ustce powstała komendantura wojskowa. W dniu 9 marca 1945 roku w mieście nie było Polaków, komendant wojenny powołać musiał pomocniczą administrację cywilną z niemieckim burmistrzem na czele.

Pierwszą polską władzą był Zarząd Miejski, który rozpoczął urzędowanie 11 maja 1945 r. Pierwszym burmistrzem został Wacław Jaworski, a jego zastępcą Wacław Michalski[98].

2. Pierwsze zasiedlenia w Ustce i powiecie słupskim.

[…] *Ogół przesiedleńców charakteryzował się niezwykłym zróżnicowaniem postaw oraz motywacji przybycia na te tereny. Wśród ludności polskiej napływającej po zakończeniu II wojny światowej z Ziem Dawnych na obszar Pomorza Środkowego wyróżnić można trzy grupy* […][99].

Pierwszą z nich stanowili tzw. osadnicy dla szabru. Był to klasyczny przykład osadnictwa przygranicznego. Cechowało się ono przede wszystkim grabieżą majątku inwentarza, ziarna, wszelkiego rodzaju sprzętów gospodarskich, itp. oraz rozbojem. Działaniom tym przyświecało hasło: wszystko co niemieckie to bezpańskie, czyli moje. W przeciwieństwie do innych obszarów Ziem Zachodnich i Północnych, na przykład Warmii i Mazur, ten typ osadnictwa z uwagi m. in. na położenie powiatu słupskiego, stanowił margines[100].

---

[96] Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka, *Dzieje Ustki*, w. cyt., s. 123.
[97] Tamże, s. 124.
[98] Tamże, s. 125.
[99] Andrzej Sakson, *Kształtowanie się nowej społeczności powiatu słupskiego po 1945 roku na tle przemian społecznych na Ziemiach Zachodnich i Północnych*, [w:] VII Konferencja Kaszubsko-Pomorska, Słupsk 2002, s. 133.
[100] Tamże.

Przeciwieństwo „osadnictwa - szabrownictwa" (sic) stanowiło osadnictwo nazywane pionierskim. Były to większe lub mniejsze grupy przesiedleńców, którzy przybyli na ziemię słupską z przekonaniem o potrzebie jej zagospodarowania i odbudowy. Niektórzy postrzegali to jako swoistą misję, obowiązek obywatelski.

Grupy osadników - pionierów tworzyli np. kolejarze, nauczyciele i pracownicy administracji różnego szczebla. Należeli do nich także rolnicy. Wywodzili się oni głównie z Pomorza Gdańskiego i Wielkopolski[101].

Trzeci, dominujący, typ osadników stanowili tzw. „prawdziwi" lub „normalni" przesiedleńcy. Przybywali oni na te tereny kierując się różnymi motywami. Z reguły była to dążność do poprawy dotychczasowego bytu, ale powodem opuszczenia rodzinnych stron była też często bieda i niedostatek. Wśród tej grupy dominowali przesiedleńcy z tzw. Polski Centralnej, tzn. głównie z Lubelszczyzny, Rzeszowszczyzny i Mazowsza […][102].

W celu pozyskania pracowników, na podstawie dekretu z dnia 6 września 1946 r. o ustroju rolnym i osadnictwie na obszarze Ziem Odzyskanych i byłego Wolnego Miasta Gdańska ustalono, że w pasie 3 km wybrzeża mają być zarezerwowane osady dla rybaków i pracowników rybołówstwa morskiego na podstawie wniosków Morskich Urzędów Rybackich. Między innymi, przewidziano przydzielenie rybakom działek rolnych do 3 ha[103].

Pierwszymi mieszkańcami miasta, w tym okresie nazywanym „Nowy Słupsk", byli, m.in.[104]:
- Franciszek Mordal, zameldowany w marcu 1945 r. przy ul. Mickiewicza 13 (przyszły pracownik Stoczni);
- Henryk Wagner, zameldowany przy ul. Mickiewicza 8 (trener wioślarzy);
- Stanisław Witkowski, zameldowany 30 marca 1945 r. przy Pl. Wolności 5 (rybak, mechanik kutrowy);
- Bronisław Skowronek, zameldowany 20 kwietnia 1945 r. przy ul. Leśnej 5 (listonosz);
- Franciszek Nieżurawski (uruchamiał zakład energetyczny, gazownię i wodociągi);

Wśród pionierów byli także przybyli w czerwcu 1945 r. i później:[105]
- Bronisław Brzóska (kierownik kina „Delfin");
- Bolesław Brzóska (właściciel pierwszej piekarni);

oraz pracownicy Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych[106], Morskiego Instytutu Rybackiego, tworzącego Delegaturę w Ustce, Urzędu Pocztowego, Zarządu Miejskiego, Kapitanatu Portu, czy Centralnego Ośrodka Morskiego.

W maju 1945 r. zameldowanych było w Ustce 72 Polaków[107].

Zorganizowane grupy repatriantów przybyły do Ustki latem 1945 r. W końcu 1945 r. w Ustce zamieszkiwało 1366 Polaków[108].

---

[101] Tamże, s.133.
[102] Tamże, s.133.
[103] Z. Misztal, *Gospodarka morska w Polsce…*, w. cyt., s. 207.
[104] „Głos Pomorza" 22.02.1984, nr 45.
[105] „Za burtą" 1992, nr 30, s. 12; zob. https://biblioteka.ustka.pl/ustka-tu-i-tam/czas-wielkich-zmian/za-burt
[106] Tamże.
[107] Zygmunt Grunt-Mejer, Zenon Rup, *Z najnowszych dziejów Słupska i Ziemi Słupskiej*, praca zbiorowa pod redakcją Kazimierza Podoskiego, Wyd. Poznańskie 1969, Polskie Towarzystwo Historyczne, Biblioteka Słupska t. 20, s. 271.
[108] „Głos Pomorza" 22.02.1984, nr 45.

3. Początki organizacji i funkcjonowania stoczni. Przejęcie Stoczni od władz radzieckich.

Wznowienie połowów morskich było możliwe tylko przy zapewnieniu rybakom taboru i sprzętu rybackiego. I w tym kierunku poszły pierwsze starania nowych władz administracyjnych. Główny Morski Urząd Rybacki w Gdyni przystąpił w maju 1945 r., uzyskując prawo wyłączności, do zabezpieczenia jednostek pływających i narzędzi połowowych, wspomagania i koordynowania wysiłków rybaków przy naprawach łodzi i kutrów… Administracja rybacka rozpoczęła jednocześnie organizowanie akcji podnoszenia zatopionych jednostek rybackich, wydając w tym celu specjalne pozwolenia. Początkowo działalność ta ograniczona była do okręgu gdańsko-gdyńskiego. Od października [1945] akcją wydobywania objęto tereny Pomorza Zachodniego, udzielając zgody najpierw delegaturom MIR w Darłowie i Ustce. Przy pełnej aprobacie gdyńskiej administracji, tabor wydobywały również na własną rękę zawiązujące się spółdzielnie rybackie, które powstały w Ustce[109] i Kołobrzegu[110].

W „Wykazie przedsiębiorstw i zakładów samorządowych, znajdujących się na terenie miasta **Ustki w chwili przejęcia przez Administrację Polską”[111] sporządzający dokument podają, że przejęto „Fabrykę łódek i kuźnię okrętów, w stanie złym, mieszczącą się w Porcie, uruchomioną kosztem** Morskiego Instytutu Rybackiego, częściowo”. Dodają także, że nie można ustalić kosztów uruchomienia ze względu na brak rzeczoznawców. Ciekawostką jest stwierdzenie, że jest to ”stocznia średniej wielkości”.

Odbioru terenów, obiektów i sprzętu od władz radzieckich dokonali przedstawiciele Morskiego Instytutu Rybackiego w dwóch etapach.

Najpierw, w dniu 5 września 1945 r. Kierownik Delegatury MIR w Postominie Kapitan Marian Janczewski objął stocznię poniemiecką zlokalizowaną na prawym brzegu Słupi (a więc tę, która prowadziła remonty jednostek wojennych od 1942 roku). Na tę okoliczność kpt. Janczewski, sporządził Notatkę[112], którą skierował do Zarządu Miejskiego w Postominie.

Znamienne są stwierdzenia zawarte w Notatce o wywiezieniu do Rosji, „po terminie zastrzeżonym umową[113], w dniu 27 sierpnia 1945 r. „obrabiarek i maszyn”, przez co zakłady nie nadają się do uruchomienia. Dla stworzenia warunków uruchomienia zakładów kpt. Janczewski” zajął stolarnię „Hepnera” przy kościele, która „uzupełni chociaż częściowo niezbędne przy pracy obrabiarki wywiezione przez Rosjan”[114]. W dalszym ciągu swojej notatki, kpt Janczewski informuje, że:

a. „mimo istniejących zarządzeń nie udało mu się objąć „stoczni rybackiej lewobrzeżnej” z powodu „trzymania tych obiektów w rękach sowieckiej władzy wojskowej”;

b. „właściwe rybołówstwo nie może jeszcze wyjść poza granice działalności amatorskiej z powodów następujących:

- na 49 kutrów, których macierzystym portem było Postomino nie ma ani jednego,
- brak nawet najprymitywniejszych łodzi rybackich,
- ogólne zniszczenie lub wywiezienie urządzeń rybackich,
- brak fachowych sił;

---

[109] Spółdzielnia „Jesiotr”.

[110] Ryszard Techman, *Administracja rybołówstwa…*, w. cyt., [w:] „Nautologia”, 2004, 1 - 4, s. 21.

[111] APK, OS, Zespół Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski Ustka, nr 77, Wykaz przedsiębiorstw i zakładów samorządowych, znajdujących się na terenie miasta Ustki w chwili przejęcia przez Administrację Polską z 30 października 1945 r.

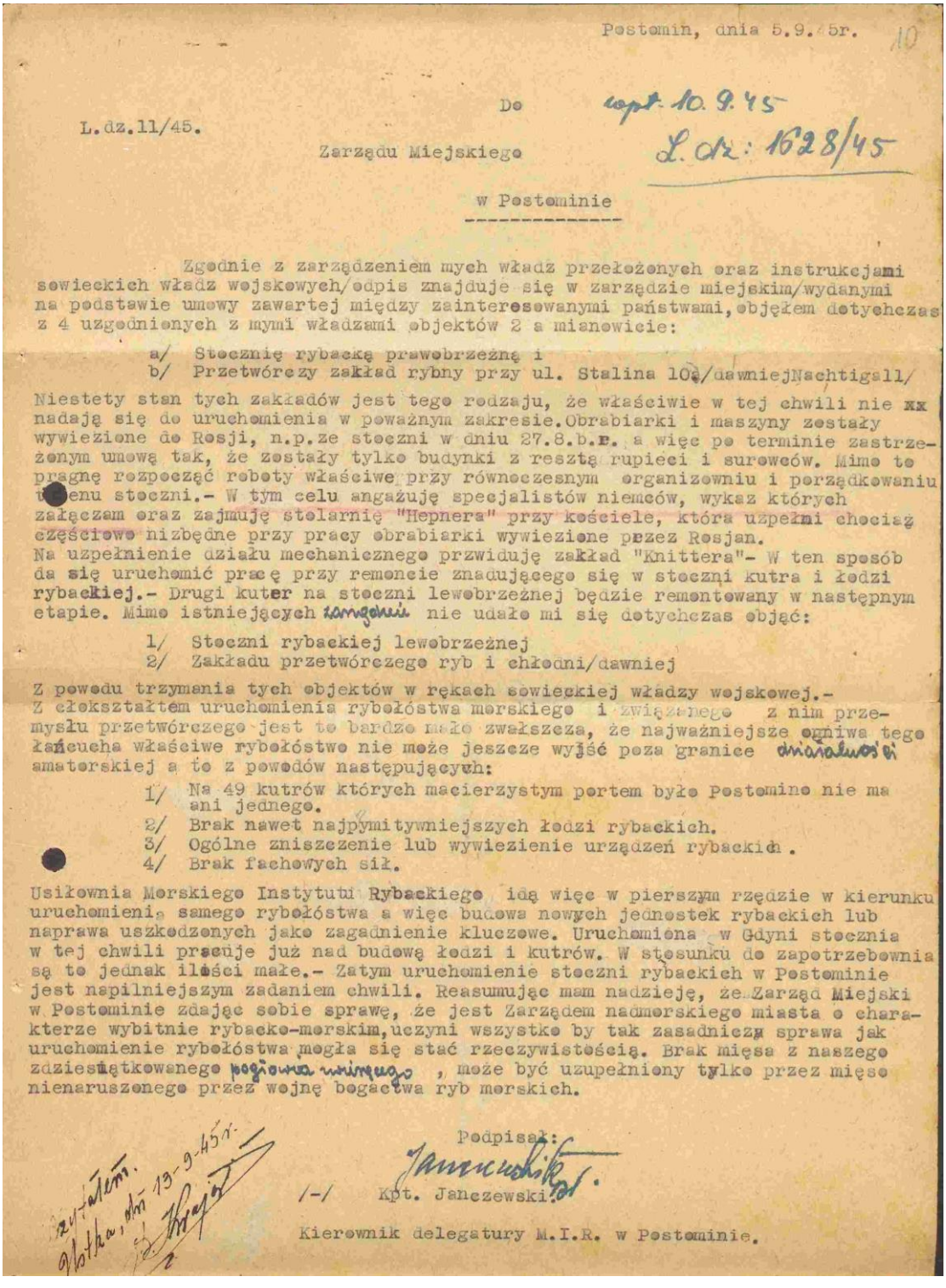
[112] APK, OS, ZMRN i ZMU, nr 60, Referat Ogólno-Administracyjny, Działalność burmistrza w pierwszym okresie władzy polskiej w mieście, 1945.

[113] Nie odnaleziono w archiwach umowy z władzami radzieckimi dot. przejmowania obiektów.

[114] Patrz notatka, której kopia jest na następnej stronie.

c. usiłowania Morskiego Instytutu Rybackiego idą więc w pierwszym rzędzie w kierunku uruchomienia samego rybołówstwa, a więc naprawa uszkodzonych lub budowa nowych jednostek rybackich jako zagadnienie kluczowe;
d. uruchomienie stoczni rybackich w Postominie jest najpilniejszym zadaniem chwili".

Ryc. nr 25. Notatka kpt. [Mariana] Janczewskiego z 5.9.1945.



Postomin, dnia 5.9.45r. 10

Do kpt. 10.9.45

L.dz.11/45.

Zarządu Miejskiego L.dz: 1628/45

w Postominie

Zgodnie z zarządzeniem mych władz przełożonych oraz instrukcjami sowieckich władz wojskowych/odpis znajduje się w zarządzie miejskim/wydanymi na podstawie umowy zawartej między zainteresowanymi państwami, objęłem dotychczas z 4 uzgodnionych z mymi władzami objektów 2 a mianowicie:

a/ Stocznię rybacką prawobrzeżną i
b/ Przetwórczy zakład rybny przy ul. Stalina 10a/dawniejNachtigall/

Niestety stan tych zakładów jest tego rodzaju, że właściwie w tej chwili nie xx nadają się do uruchomienia w poważnym zakresie. Obrabiarki i maszyny zostały wywiezione do Rosji, n.p. ze stoczni w dniu 27.8.b.r. a więc po terminie zastrzeżonym umową tak, że zostały tylko budynki z resztą rupieci i surowców. Mimo to pragnę rozpocząć roboty właściwe przy równoczesnym organizowniu i porządkowaniu terenu stoczni.- W tym celu angażuję specjalistów niemców, wykaz których załączam oraz zajmuję stolarnię "Hepnera" przy kościele, która uzpełni chociaż częściowo niezbędne przy pracy obrabiarki wywiezione przez Rosjan.
Na uzpełnienie działu mechanicznego przwiduję zakład "Knittera"- W ten sposób da się uruchomić pracę przy remoncie znadującego się w stoczni kutra i łodzi rybackiej.- Drugi kuter na stoczni lewobrzeżnej będzie remontowany w następnym etapie. Mimo istniejących zarządzeń nie udało mi się dotychczas objąć:

1/ Stoczni rybackiej lewobrzeżnej
2/ Zakładu przetwórczego ryb i chłodni/dawniej

Z powodu trzymania tych objektów w rękach sowieckiej władzy wojskowej.-
Z całokształtem uruchomienia rybołóstwa morskiego i związanego z nim przemysłu przetwórczego jest to bardzo mało zwłaszcza, że najważniejsze ogniwa tego łańcucha właściwe rybołóstwo nie może jeszcze wyjść poza granice działalności amatorskiej a to z powodów następujących:

1/ Na 49 kutrów których macierzystym portem było Postomino nie ma ani jednego.
2/ Brak nawet najprymitywniejszych łodzi rybackich.
3/ Ogólne zniszczenie lub wywiezienie urządzeń rybackich.
4/ Brak fachowych sił.

Usiłownia Morskiego Instytutu Rybackiego idą więc w pierszym rzędzie w kierunku uruchomienia samego rybołóstwa a więc budowa nowych jednostek rybackich lub naprawa uszkodzonych jako zagadnienie kluczowe. Uruchomiona w Gdyni stocznia w tej chwili pracuje już nad budową łodzi i kutrów. W stosunku do zapotrzebownia są to jednak ilości małe.- Zatym uruchomienie stoczni rybackich w Postominie jest napilniejszym zadaniem chwili. Reasumując mam nadzieję, że Zarząd Miejski w Postominie zdając sobie sprawę, że jest Zarządem nadmorskiego miasta o charakterze wybitnie rybacko-morskim, uczyni wszystko by tak zasadniczą sprawa jak uruchomienie rybołóstwa mogła się stać rzeczywistością. Brak mięsa z naszego zdziesiątkowanego pogłowia mięsnego, może być uzupełniony tylko przez mięso nienaruszonego przez wojnę bogactwa ryb morskich.

Podpisał:
/-/ Kpt. Janczewski.

Kierownik delegatury M.I.R. w Postominie.

Źródło: APK, OS, ZMRN i ZMU, nr 60, s. 10, Referat Ogólno-Administracyjny, Działalność burmistrza w pierwszym okresie władzy polskiej w mieście, 1945.

Poniższe zdjęcie, pochodzące z lat dwudziestych lub trzydziestych XX w., jest jedynie ilustracją dla pokazania przyszłego miejsca uruchomienia działalności stoczniowej po stronie prawobrzeżnej Słupi, objętego przez kpt. Janczewskiego w dniu 5 września 1945 r.

Ryc. nr 26. Widok prawobrzeża Słupi (przyszły teren „A" stoczni).

Źródło: https://www.facebook.com, strona „Ustka na przestrzeni wieków"

Ten sam teren widziany z innej perspektywy (w części dolnej odkryty „ściek przewłocki” i ścieżka piesza).

Ryc. nr 27. Widok ogólny fragmentu miasta od strony późniejszej zabudowy stoczni.

Źródło: https://www.facebook.com/UstkaNaPrzestrzeniWiekow

Nie ustaliliśmy, czy tak stanowcze w swojej wymowie stwierdzenia zawarte w piśmie kapitana Mariana Janczewskiego o złamaniu umowy przez radzieckie władze wojskowe, a przecież nie było to wyjątkiem w okresie administrowania majątkiem poniemieckim przez Armię Czerwoną, były powodem zmiany na stanowisku kierownika delegatury MIR w Ustce, jednakże w dniu 1 października 1945 r. stanowisko to objął porucznik **Bernard Henzel**.

Kilka dni później, w dniu 3 października przejął on stocznię leżącą po lewej stronie Słupi. Nie sposób obecnie dotrzeć do oryginalnej wersji spisanego wówczas dokumentu. Dlatego też zamieszczamy kopię artykułu prasowego o tym akcie przekazania[115].

[115] „Głos Słupski” 29.03 - 01.04.2002, nr 75. Kopia oryginalnego dokumentu była kiedyś w stoczniowej sali historii.

Ryc. nr 28. Akt przekazania majątku lewobrzeżnej stoczni w Ustce.

Akt przekazania

3 października 1945 r. radzieckie władze wojskowe przekazały przedstawicielom polskiego Morskiego Instytutu Rybackiego majątek usteckiej stoczni. Rzecz działa się w miejscowości Postomin. Tak wówczas nazywała się Ustka. Akt przekazania to mała, mocno pożółkła kartka papieru, zapisana gęstym maszynowym pismem. Oto jego odpis:

„My, niżej podpisani przedstawiciele od I.U.S.G.W.: kierownik składu Szubin N.W., buchalter Torkaszyn G.G. i sierżant Bronskij Michał, syn Aleksandra z jednej strony i przedstawiciele Morskiego Instytutu Rybackiego: Chromik Leon, syn Piotra, Świadowski Zygmun, syn Wincentego i por. Henzel Bernard z drugiej strony, tejże daty, przeprowadzili przejęcie stoczni w Postominie. W chwili przejęcia okazuje się co następuje:

1. Budynek murowany - warsztat stolarski 20 x 8 x 3 m
2. Budynek murowany - łaźnia 16 x 5 x 3 m
3. Budynek murowany - warsztat ślusarski 20 x 6 x 3 m
4. Budynek drewniany - biura 7 x 3 x 2,5 m
5. Winda szt. 1
6. Rury kanalizacyjne 68 m
7. Rury wodociągowe 272 m
8. Łańcuchy morskie 25 mm 35 m
9. Maszyny do walcowania 2 szt.
10. Maszyny tokarskie 2 szt.
11. Strugarka 1 szt.
12. Szalupa 1,5 m 1 szt.
13. Slip z 4-ma torami 1 szt.
14. Smoła 200 kg
15. Miny ćwiczebne 7 szt.
16. Bomby lotnicze ćwiczebne 4 szt.

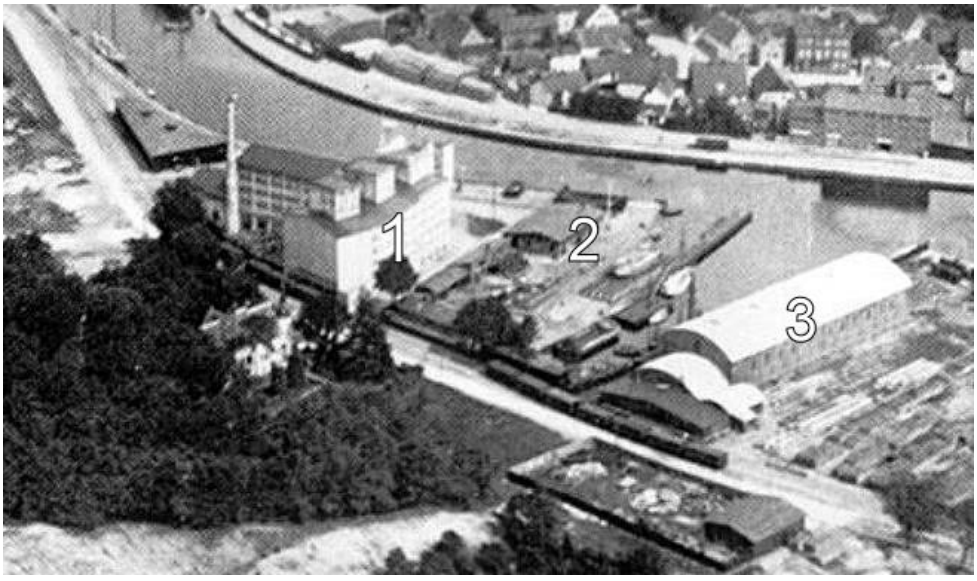
Na co sporządzony został niniejszy akt. Akt sporządzony został w 4 egzemplarzach, z których 2 oddane zostały przedstawicielom Władz Polskich.

(-) Szubin .....(-) Chromik
(-) Torkaszyn .....(-) Świadowski
(-) Bronskij .....(-) Henzel

Źródło: „Głos Słupski” 29.03 - 01.04, 2002, nr 75.

Tereny przejęte w dniu 3 października 1945 r. zlokalizowane były pomiędzy elewatorem zbożowym (po lewej stronie) a magazynem spirytusu (po prawej stronie), na zdjęciu poniżej:

Ryc. nr 29. Widok terenów przejętych przez Delegaturę MIR w dniu 3.10.1945 r.



Opis.
1- Spichlerz
2- Stocznia Bartsch & Suschke (wraz z widocznym wyciągiem)
3- Magazyn spirytusu

Źródło: https://www.facebook.com/UstkaNaPrzestrzeniWiekow

O początkach powstawania stoczni piszą Zygmunt Grunt-Mejer[116] i Zenon Rup w swoim opracowaniu „Ustka – Port Ziemi Słupskiej", będącym częścią pracy zbiorowej pod redakcją Kazimierza Podoskiego „Z najnowszych dziejów Słupska i Ziemi Słupskiej (1945-1965)". Podają oni, że „pierwszy etap pracy polegał na zabezpieczeniu warsztatów mechanicznych po stronie lewobrzeżnej. Ponieważ warunki terenowe nie odpowiadały tam wymogom produkcyjnym, zrezygnowano z nich na korzyść warsztatów dalej położonych oraz terenów prawobrzeżnych, na których podczas wojny produkowano w dwóch drewnianych halach łodzie antymagnetyczne"[117].

4. Bernard Henzel - Kierownik Stoczni Rybackiej w Ustce w latach 1945-1948.

Osobą kierującą pracą Delegatury Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni i stoczni był ówczesny porucznik marynarki Bernard Henzel. Był jednym z przedstawicieli MIR, który przejmował teren i obiekty w dniu 3 października 1945 r.

Jego życiorys i dorobek zawodowy przedstawiamy na podstawie prezentacji przygotowanej z okazji XXX-lecia Stoczni Ustka w Ustce, obchodzonego w 1975 r[118].

Ryc. nr 30. Bernard Henzel w czasie obchodów XXX-lecia Stoczni „Ustka" w 1975 r.

Urodzony w 1912 r. w Berlinie. Absolwent szkoły kadetów Nr 3 w Rawiczu, którą ukończył w 1931 roku. W roku 1939 brał udział w obronie Helu w stopniu p. porucznika. W latach okupacji 1939-45 jako oficer przebywał w niewoli niemieckiej – oflag II C – Woldenberg. Tam też jako samouk studiował budownictwo okrętowe jednostek drewnianych. Po powrocie do kraju od 1 lipca 1945 r. rozpoczął pracę w Morskim Instytucie Rybackim w Gdyni. Do Ustki został skierowany jako Kierownik Delegatury MIR celem stworzenia tu stoczni rybackiej.

Na stanowisku Kierownika Stoczni pracował od 1 października 1945 r. do 30 lipca 1948 roku. W tym okresie zorganizował zalążek przyszłego zakładu pracy.

Źródło: Zasoby Muzeum Ziemi Usteckiej.

Wśród ruin i gruzu powstawały stopniowo warsztaty. Na początku podjęto remonty drewnianych łodzi i kutrów rybackich. Zorganizował również podstawowe służby techniczne i administracyjne zalążka stoczni.

---

[116] Zygmunt Grunt-Meyer - w latach 1930-1935 słuchacz Korpusu Kadetów Nr 1 im. Marszałka J. Piłsudskiego we Lwowie. Służbę wojskową odbył w 3. Batalionie Saperów Wileńskich. We wrześniu 1939 żołnierz 19. Batalionu Saperów. W 1943 wstąpił w szeregi 5. Brygady Wileńskiej AK. Został dowódcą plutonu w kompanii szturmowej por. Jana Wiktora Wiącka „Rakoczego". Po rozwiązaniu oddziału przebijał się w kierunku Warszawy. Dotarł do Lublina, gdzie zaangażował się w prace PCK. Wraz z podkomendnymi działał w Przyfrontowej Czołówce PCK, będącej de facto oparciem dla wileńskich partyzantów. **Latem 1945 utworzył punkt PCK w Ustce.** 18.08.1948 został aresztowany i skazany na 6 lat więzienia. Inwigilowany przez SB, nakłaniany do współpracy, odmówił. Zob. http://www.listawykletych.pl/katalog/grunt-mejer-zygmunt/.

[117] Biblioteka Miejska w Ustce, sygn. III 3.1/3, Zygmunt Grunt-Mejer, Zenon Rup, *Z najnowszych dziejów Słupska i Ziemi Słupskiej (1945-1965)*, s. 276.

[118] Wybrane fragmenty przemówienia dyrektora Stoczni Leszka Dulskiego przedstawiamy na następnych stronach w prezentacji pt., XXX-lecie Stoczni Ustka, t. 2.

Posiada liczne odznaczenia:
- Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski (1972 r.);
- Złoty Krzyż Zasługi (1964 r.);
- Srebrny Krzyż Zasługi (1955);
- Medal Zasłużony na Polu Chwały (1974 r.);
- Medal Zwycięstwa i Wolności (1967 r.);
- Brązowy Medal Zasługi dla Obronności Kraju (1968 r.);
- Medal X-lecia PRL (1955 r.);
- 2 Odznaki Zasłużony Ziemi Gdańskiej i odznaczenie brązowe i srebrne Zasłużony Pracownik Morza;
- Krzyż Komandorski Orderu Odrodzenia Polski (przyznany po 1975 r.).

Po odejściu ze stoczni przeszedł do służby w Morskim Instytucie Rybackim w Szczecinie[119], był dyrektorem PPiUR „Barka" w Świnoujściu z siedzibą w Kołobrzegu, kierownikiem działu w Centrali Zarządu Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie, a następnie w 1953 roku objął stanowisko Kapitana Portu Władysławowo i tam pracował do 1977 r[120]. Zmarł w 1977 r.

O wiele bogatszy życiorys Bernarda Henzla[121] zawiera artykuł Małgorzaty Undro pt. "Bernard Henzel - Kapitan Portu we Władysławowie (1953-77)" umieszczony w czasopiśmie „Nautologia" z 2000 r., który przytaczamy we fragmentach[122]:

Ryc. nr 31. Zdjęcie Bernarda Henzla w mundurze galowym.

Kpt. Bernard Henzel - były żołnierz, oficer, lotnik i marynarz, kapitan portu we Władysławowie i przewodniczący Koła Kombatantów w tym mieście. Bez jego udziału w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych minionego wieku nie mogła odbyć się żadna uroczystość patriotyczna i państwowa we Władysławowie. Stał zawsze na czele delegacji kombatantów podczas składania kwiatów przy pomniku pod Swarzewem i przemawiał pięknie upominając się o pamięć wszystkich żołnierzy walczących o wolność i niepodległość Polski, szczególnie obrońców Helu z 1939[…] Jeszcze przed wybuchem drugiej wojny światowej ukończył Szkołę Kadetów w stopniu kaprala podchorążego oraz Szkołę Oficerów Rezerwy[…]. W 1938 roku po dłuższych staraniach otrzymał pracę w Wojskowej Administracji Koszar Komendy Portu Wojennego na Helu jako pracownik cywilny[…].

Źródło: Henryk Połchowski *„Wojenne losy. Wspomnienia uczestników zdarzeń. Opracowanie biograficzne"*, Wydawnictwo Region, Wejherowo 2014, s. 31.

[119] Bernard Henzel był kierownikiem Delegatury od 1949 r.
[120] Henryk Połchowski „*Wojenne losy. Wspomnienia uczestników zdarzeń. Opracowanie biograficzne*" Wydawnictwo Region, Wejherowo 2014, s. 31.
[121] Archiwum Fundacji Generał Elżbiety Zawackiej podaje, że rodowe nazwisko brzmiało „Hensel"; zob. https://kpbc.ukw.edu.pl/dlibra/publication/89563/edition/94123/content
[122] Małgorzata Undro, *Bernard Henzel - Kapitan Portu we Władysławowie (1953-1977)*, [w:] „Nautologia" 2000, Zeszyt III/IV s. 36 - 37.

Bernarda Henzla przeszkolono na różnych kursach i w sierpniu 1939 roku wcielono do korpusu oficerów Marynarki Wojennej. Wojna, w którą nie wierzono, niebawem wybuchła. Porucznik Marynarki Wojennej Bernard Henzel przystąpił do walki z bronią w ręku.

[...] Walczył do końca, dopóki działań obronnych nie przerwała decyzja admirała Józefa Unruga o kapitulacji […] Tym wydarzeniem zamknęła się dla niego karta wojny obronnej i rozpoczęła roczna tułaczka po obozach jenieckich, by w Woldenbergu [obecnie Dobiegniew] utknąć do końca wojny.

[…] W oflagu Woldenberg na stosunkowo małej powierzchni stłoczono baraki będące więzieniem dla blisko siedmiu tysięcy oficerów. W obozie nie pozostawiono go samego sobie. Został wchłonięty w tryby potężnej organizacji obozowej jeńców wojennych. Jako młody wiekiem oficer wszedł w skład jednej z bojówek ruchu oporu. Zaczął też studiować. W szerokiej masie więzionych znaleźli się także byli wykładowcy politechnik i uniwersytetów, którzy szybko zorganizowali sieć nauczania. Podręczniki, skrypty, pomoce naukowe, notatniki dostarczył im Czerwony Krzyż. Porucznik Henzel zgłębiał tajniki wiedzy z różnych dziedzin. Pisywał prace kontrolne, zaliczał kolokwia i semestry z budownictwa portowego i okrętowego. Uczył się języka angielskiego i niemieckiego […]

Wyzwolenie przyszło nagle. Podczas ewakuacji obozu na jednym z miejsc postoju rosyjska gwardyjska szpica pancerna przyniosła im wolność. Były jeniec z rozrzewnieniem wspomina owację jaką oni przedwrześniowi oficerowie zgotowali na cześć rosyjskich pancerniaków. Jak z nabożeństwem i podziwem dotykali stalowych kolosów, na których rubinowo mieniła się pięcioramienna gwiazda.

[…] W domu nie zastał matki i brata, którzy jak się dowiedział stali się ofiarami hitlerowskiego terroru. Serdecznie uściskał córeczkę i padł w objęcia płaczącej ze szczęścia żony.[…]

[…] W Urzędzie Morskim w Gdyni powitano go z otwartymi ramionami. Otrzymał nominację na dyrektora stoczni w Ustce. Nota bene stoczni nie istniejącej nawet w planach. Miał zadanie powołać ją do życia. Na odjezdnym życzono mu wszystkiego najlepszego chyba nawet nie wierząc do końca w powodzenie tej misji. Był zdany bowiem wyłącznie na siebie. W kraju istniały tylko zalążki tego, co dzisiaj nierozerwalnie związane jest z pojęciem inwestycja. Rozumiał to i zdawał sobie sprawę z zaufania i trudności zadania, jakim go obdarzono. W opustoszałej Ustce wiatr hulał śmieciami po ulicach. Skrzypiały ramy okienne pozbawione szyb w opustoszałych domach. Straszyły oczodoły wypalonych budynków - wspomina Bernard Henzel, którego pierwsze kroki po opustoszałych ulicach Ustki nie zniechęciły go do podjętego zamiaru. Po zapoznaniu się z terenem miasta postanowił zlokalizować stocznię w pomieszczeniach dawnej fabryki torped. Znajdowały się tam, chyba cudem ocalałe, urządzenia suwnicowe, jakże wtedy potrzebne i pomocne. Pierwsi chętni do podjęcia pracy zgłosili się zdemilitaryzowani żołnierze Wojska Polskiego. Jako były żołnierz i oficer szybko znalazł z nimi wspólny język. Niemal natychmiast rozpoczął szeroko zakrojone prace w objętym przez siebie przedsiębiorstwie. Wraz z grupą pierwszych pracowników w celu znalezienia narzędzi i materiałów przejrzał wszystkie obiekty i budynki dokonując pionierskiej inwentaryzacji z natury. To były jego centrale magazynowo-handlowe. Gromadzona przez bauerów w magazynach dębina nie poszła na meble, lecz została wykorzystana na stępki i wręgi pierwszych kutrów rybackich. Generalnie z tego, co udało się znaleźć i pozyskać urządził pierwsze warsztaty. Z czasem zaczął naprawiać nabrzeże oraz uruchamiać urządzenia portowe i pochylnie. Dzięki temu dość szybko udało się położyć stępki pod pierwsze budowane w tej stoczni jednostki. Gdy zwodowano pierwsze kutry mógł nieco więcej czasu poświęcić załodze pracowniczej. Z jego inicjatywy została uruchomiona piekarnia, masarnia i dom kultury. Pracownicy stoczni wyremontowali opustoszałe domy i sprowadzili tutaj swoje rodziny. Jak podkreśla, tym posunięciem zabezpieczył się przed fluktuacją kadr, co w tamtym czasie uznawał za największe zagrożenie dla bytu przedsiębiorstwa. W pierwszych dniach, tygodniach i miesiącach harował od świtu do nocy nie pytając o wynagrodzenie.

Łyżka strawy, smak zwycięstwa i gorycz porażek wielokrotnie dawały o sobie znać, które były także i jego udziałem. Zdobyte w Woldenbergu fakultety budowniczego okrętów i portów procentowały niemałym udziałem w dziele odbudowy usteckiego portu i stoczni. Kiedy wydawało mu się, że zakotwiczy w Ustce na stałe, na początku lat pięćdziesiątych został przeniesiony do Morskiego Instytutu Rybackiego w Szczecinie, a następnie w 1953 roku na stanowisko kapitana portu we Władysławowie. Swoją pracą w Ustce pokazał, że zna się na rozbudowie infrastruktury portowej, a wybudowany dwa lata przed wojną port we Władysławowie wymagał gospodarza, który dobrze pokieruje dalszą jego rozbudową[…][123].

5. Wspomnienia o pierwszych pracownikach Delegatury MIR i Stoczni w Ustce.

5.1. Pracownicy delegowani z MIR Gdynia.

Bernard Henzel kierował w pierwszych miesiącach grupą pracowników delegowanych przez MIR, której częściowy skład osobowy wg stanu na 1 października 1945 r. przedstawiał się następująco:[124]

Tabela 3. Przedstawiciele Delegatury MIR na dzień 1 X 1945 r.

L.p.	Nazwisko i imię	Uwagi
1.	**Henzel Bernard**[125]	**Kierownik Delegatury/ Stoczni**
2.	Izbicki Feliks	
3.	Linkowski Tomasz	
4.	**Masalski Jan**[126]	
5.	Sebastian Franciszek	

5.2. Kolejni pracownicy zwerbowani do pracy w Stoczni.

Jeszcze w październiku 1945 r. zostali zwerbowani do pracy następujący mieszkańcy Postomina:[127]

Tabela 4. Dodatkowo przyjęci pracownicy w październiku 1945 r.

L.p.	Nazwisko i imię	Uwagi
1.	Hanus Piotr	
2.	Jędryszek Antoni[128]	
3.	Kościółek Józef	
4.	Olan Władysław	
5.	Soszyński Antoni[129]	
6.	Wróblewski Paweł	
7.	**Wyszyński Józef**[130]	

[123] Małgorzata Undro, *Bernard Henzel…*, w. cyt., s. 36 - 37.
[124] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni. Kronika nie podaje nazwisk wszystkich pracowników delegowanych.
[125] Wspomnienia o Bernardzie Henzlu przedstawiliśmy już wcześniej na s. 58 - 61.
[126] Pracownik Biura Technicznego Stoczni - Radosław Piasecki, *Nasza Ustka 1946-1954, wspomnienia Bronisławy i Józefa Piaseckich* (w posiadaniu autorów).
[127] Postomin to przejściowa, używana tuż po wojnie, nazwa Ustki.
[128] W roku 1947 został kierownikiem traserni – Radosław Piasecki, *Nasza Ustka…*, w. cyt.
[129] Mistrz stolarski. Tamże.

5.3. Pracownicy zatrudnieni w stoczni w Ustce pod koniec roku 1945.

Tabela nr 5. Pracownicy zwerbowani do pracy w Stoczni w Ustce w listopadzie i grudniu 1945 r.

L.p.	Nazwisko i imię	Uwagi
1.	**Baran Stefan**	
2.	Jedliński Adam	
3.	Karlikowski Władysław	
4.	**Olszyna Marian**	
5.	Szczapiński Wacław	
6.	**Pelczar Kazimierz**	Wg zaświadczenia z dn. 19 IV 48 r. pracownik stoczni od dn. 15 XI 1945 r.

Pierwsze prace tej ekipy to kompletowanie maszyn i urządzeń, porządkowanie terenu, rozbiórka zdewastowanych budynków. Przystąpienie do remontu odzyskanych wcześniej w porcie zatopionych łodzi i kutrów. Na zdjęciach poniżej prezentujemy pracowników Delegatury w trakcie ich pracy na terenie stoczni, w pierwszych miesiącach jej funkcjonowania.

Ryc. nr 32. Pracownicy przed obiektem produkcyjnym na terenie stoczni prawobrzeżnej.

Źródło: Zasoby Muzeum Ziemi Usteckiej.

[130] Projektant/ konstruktor, jeden z najbliższych współpracowników dyr. Józefa Piaseckiego. Tamże.

Ryc. nr 33. Pracownicy Stoczni w Ustce w 1945 r.

Źródło: Zasoby Muzeum Ziemi Usteckiej.

Ryc. nr 34. Hale Stoczni w Ustce w 1945 r.

Źródło: Zasoby Muzeum Ziemi Usteckiej.

Ryc. nr 35. Widoczny efekt pracy stoczniowców w Ustce – wyremontowana jednostka z pracownikami na pokładzie. Rok 1945.

Źródło: Zasoby Muzeum Ziemi Usteckiej.

Spośród wielu przedstawicieli rodzin przybyłych do Ustki po II wojnie światowej, którzy swoje losy życiowe i zawodowe związali ze Stocznią w Ustce, przedstawiamy wspomnienia osób bliskich wraz z przekazanymi przez nie w okresie powstawania niniejszej publikacji, dokumentami i zdjęciami.

5.4. Józef Wyszyński – z zawodu geodeta, z zamiłowania artysta.

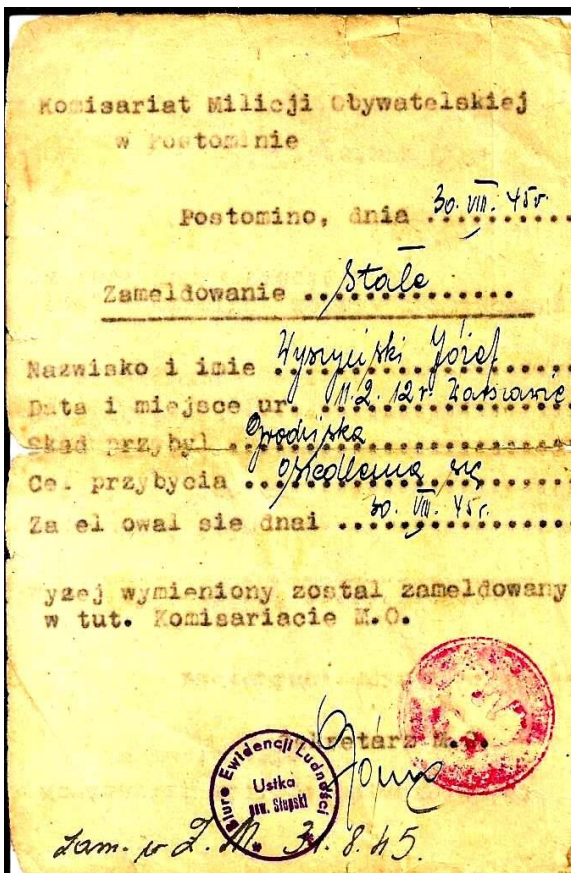
Ryc. nr 36. Fotografia Józefa Wyszyńskiego.

Józef Wyszyński należy z pewnością do tych pracowników Stoczni, których zasługi dla jej powstania i rozwoju były szczególne. Jego walory intelektualne i niezwykła zdolność adaptacji do wymagań i charakteru produkcyjnego stoczni, pozwoliły mu na wykorzystanie umiejętności wyuczonego zawodu geodety do pracy w charakterze projektanta i konstruktora najpierw jednostek drewnianych, później aluminiowych, laminatowych, a na konstrukcjach stalowych kończąc. Te wymienione materiały konstrukcyjne wyznaczały losy Stoczni w Ustce i pracowników w niej pracujących.

Józef Wyszyński urodził się 11 lutego 1912r. w Warszawie. W okresie II wojny światowej mieszkał w Brześciu nad Bugiem skąd przeniósł się do Grodziska Mazowieckiego.

Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

Ryc. nr 37. Zameldowanie Józefa Wyszyńskiego w komisariacie MO.



Komisariat Milicji Obywatelskiej
w Postominie

Postomino, dnia 30. VIII. 45 r.

Zameldowanie stałe

Nazwisko i imie Wyszyński Józef
Data i miejsce ur. 11.2.12 r. Zakrzewo
Skąd przybył Grodzisk
Ce. przybycia osiedlenia się
Za el owal sie dnai 30. VIII. 45 r.

wyżej wymieniony został zameldowany w tut. Komisariacie M.O.

Sekretarz M.O.

Biuro Ewidencji Ludności Ustka pow. Słupski

Zam. w 2. M. 31. 8. 45.

Kiedy Józef Wyszyński przybył do Ustki w dniu 30 sierpnia 1945r., mając 33 lata, w Ustce organizowała się Delegatura Morskiego Instytutu Rybackiego, powołana do odbudowy infrastruktury portowej i rybackiej. Na tę okoliczność Komisariat Milicji Obywatelskiej w Postominie [Ustce] wystawił dokument poświadczający zameldowanie stałe przy ul. Słowiańskiej 25[131].

Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

Ryc. nr 38. Potwierdzenie zameldowania Józefa Wyszyńskiego w Ustce.

POTWIERDZENIE ZAMELDOWANIA Duplikat.

Szczecin Słupsk Ustka
Województwo Powiat Gmina Miejscowość

Nazwisko Wyszyński
Imiona Józef

Wzór E 1. G. Z. S. T. Warszawa, Dobra 28, zam. 53|C
P. W. Z. G. Nr 30, Warszawa, zam. Nr 2447|50, nakł. 1,000,000. B-98060

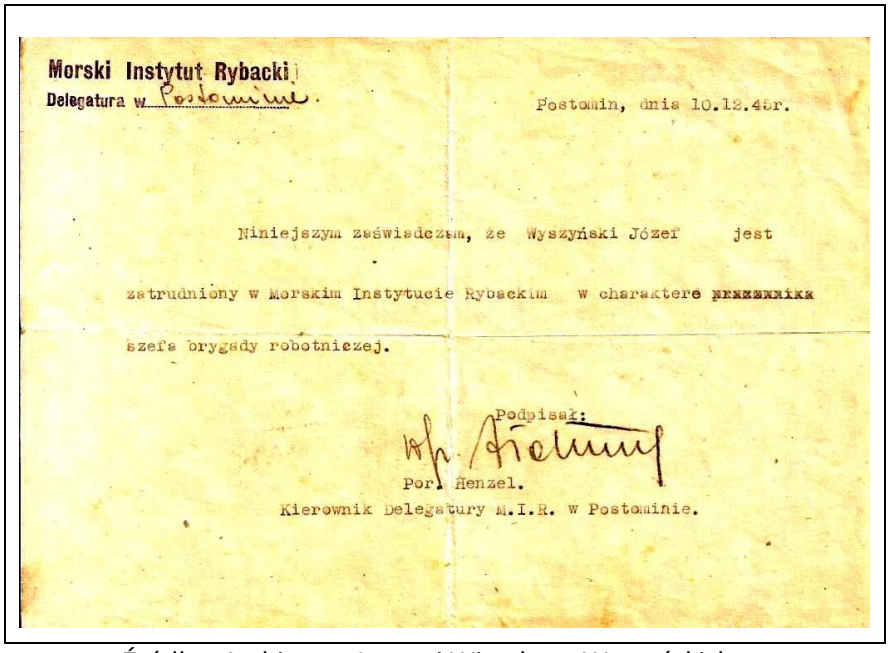
Poprzednio zamieszkały w Grodzisk
zgłosił się na zamieszkanie dn. 30 m-ca VIII 1945 r.
i został zameldowany w domu Nr 25 Nr mieszk.
przy ul. Słowiańska Kom. M. O.
Podpis urzędnika
dn. 30 m-ca VIII 1945 r.
pieczęć gminy

Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

Józef Wyszyński został zatrudniony w Delegaturze MIR w dniu 10 października 1945 r., gdzie pełnił funkcję szefa brygady robotniczej.

[131] Ciekawostką jest to, że w dokumencie MO podano nazwę miasta „Postomino", natomiast w Potwierdzeniu Zameldowania, wystawionym przez Biuro Ewidencji Ludności, pojawia się nazwa „Ustka".

Ryc. nr 39. Zaświadczenie zatrudnienia w charakterze szefa brygady robotniczej.



Morski Instytut Rybacki
Delegatura w Postominie.

Postomin, dnia 10.12.45r.

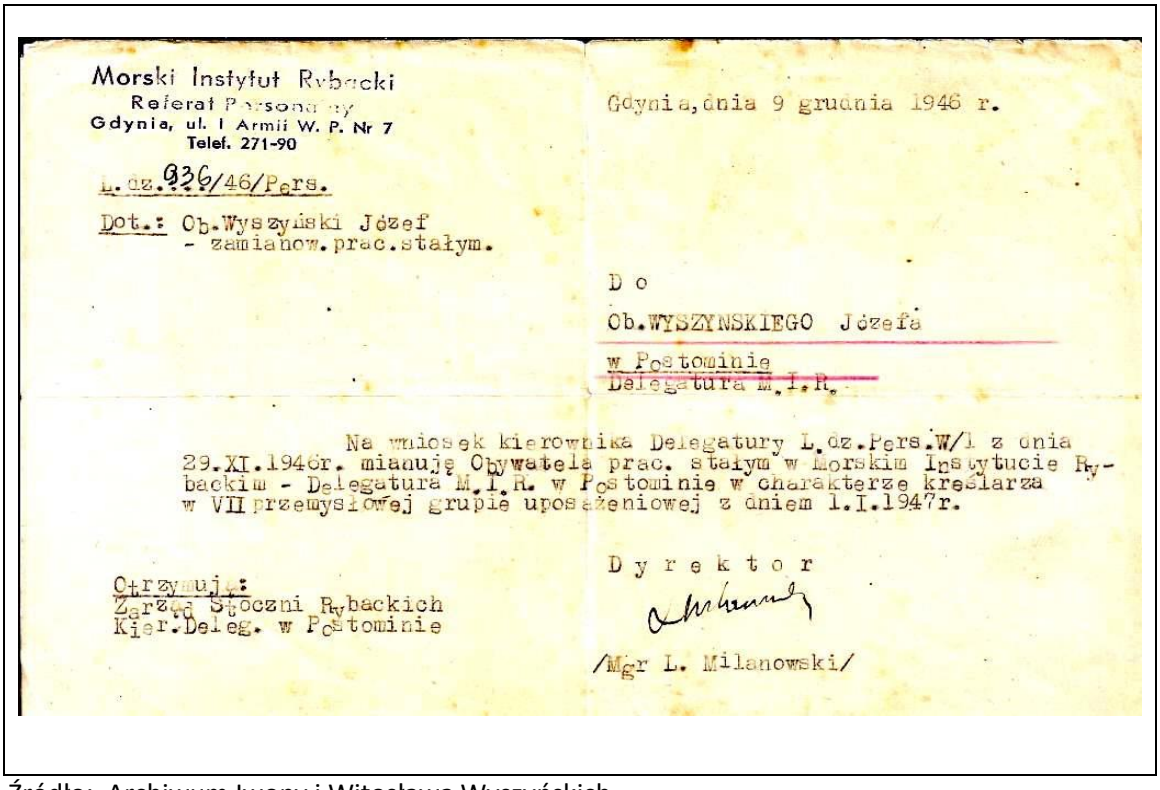
Niniejszym zaświadczam, że Wyszyński Józef jest zatrudniony w Morskim Instytucie Rybackim w charakterze ~~xxxxxxxxx~~ szefa brygady robotniczej.

Podpisał:
Por. Henzel.
Kierownik Delegatury M.I.R. w Postominie.

Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

W dniu 9 grudnia 1946r. Józef Wyszyński został mianowany przez Dyrektora MIR-u pracownikiem stałym w charakterze kreślarza.

Ryc. nr 40. Mianowanie Józefa Wyszyńskiego na stałego pracownika MIR.



Morski Instytut Rybacki
Referat Personalny
Gdynia, ul. I Armii W. P. Nr 7
Telef. 271-90

L.dz. 936/46/Pers.

Dot.: Ob. Wyszyński Józef
- zamianow. prac. stałym.

Gdynia, dnia 9 grudnia 1946 r.

Do
Ob. WYSZYNSKIEGO Józefa
w Postominie
Delegatura M.I.R.

Na wniosek kierownika Delegatury L.dz.Pers.W/1 z dnia 29.XI.1946r. mianuję Obywatela prac. stałym w Morskim Instytucie Rybackim - Delegatura M.I.R. w Postominie w charakterze kreślarza w VII przemysłowej grupie uposażeniowej z dniem 1.I.1947r.

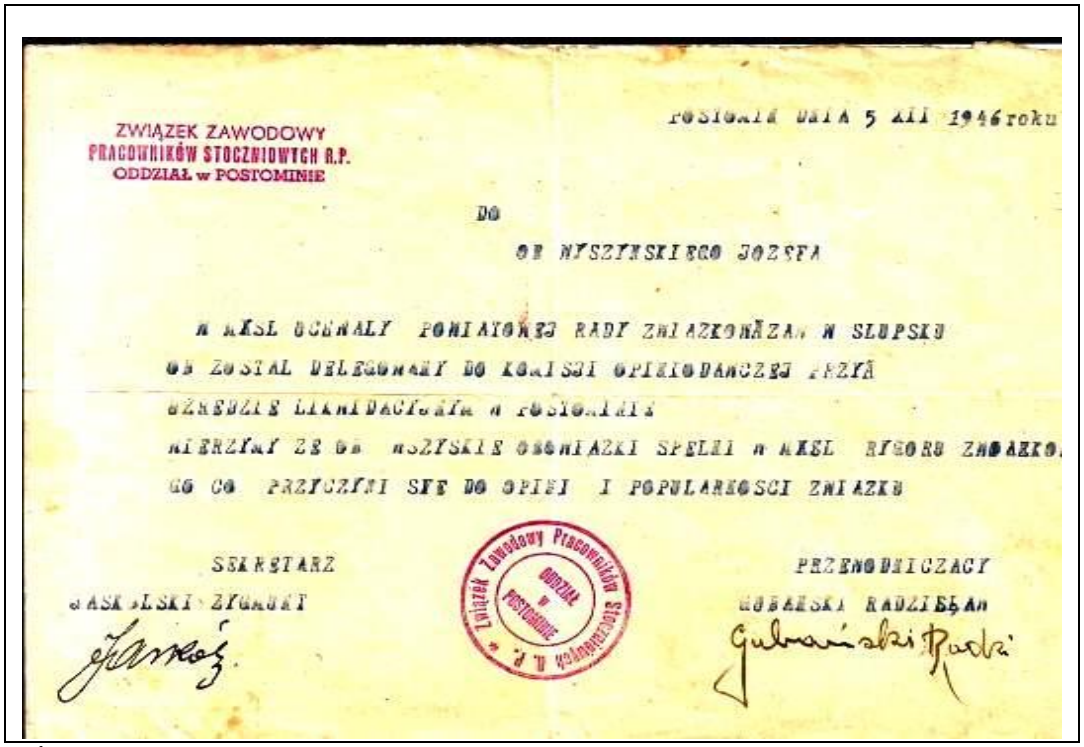
Otrzymuje:
Zarząd Stoczni Rybackich
Kier. Deleg. w Postominie

Dyrektor
/Mgr L. Milanowski/

Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

W tym samym okresie Józef Wyszyński został delegowany przez Związek Zawodowy Pracowników Stoczniowych R.P. do Komisji Opiniodawczej przy Urzędzie Likwidacyjnym w Postominie, a w marcu 1947r. został członkiem Komitetu „Domu Związkowca”.

Ryc. nr 41. Delegowanie Józefa Wyszyńskiego do komisji opiniodawczej.



ZWIĄZEK ZAWODOWY
PRACOWNIKÓW STOCZNIOWYCH R.P.
ODDZIAŁ w POSTOMINIE

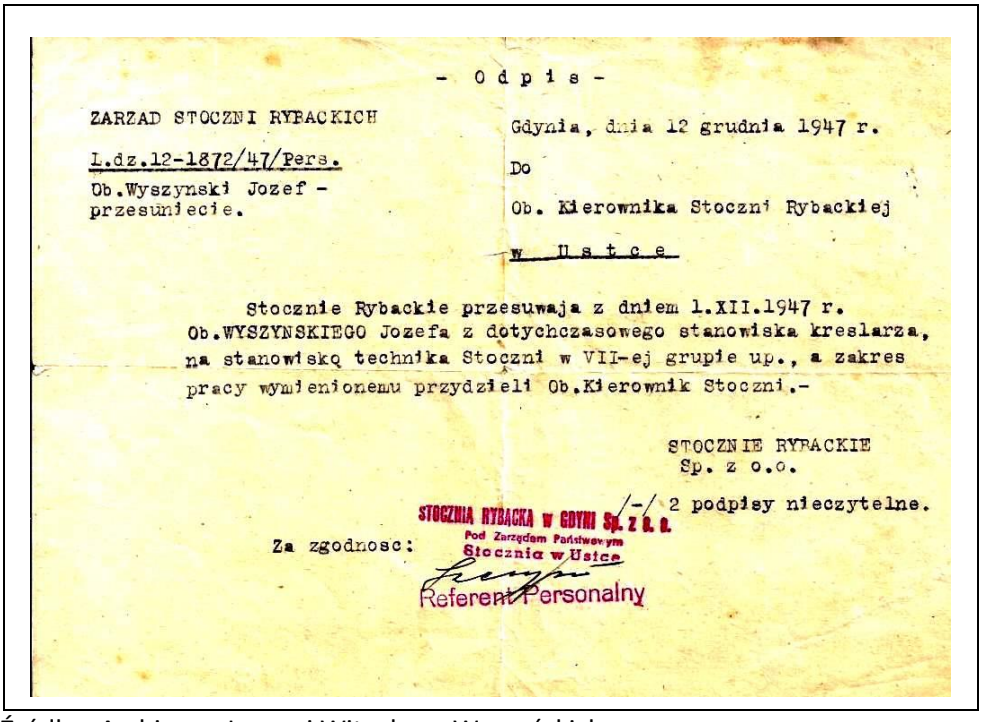
DO

OB WYSZYNSKIEGO JOZSFA

Związek Zawodowy Pracowników Stoczniowych R. P. Oddział w Postominie

Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

Ryc. nr 42. Mianowanie Józefa Wyszyńskiego na stanowisko technika Stoczni.



- O d p i s -

ZARZAD STOCZNI RYBACKICH

L.dz.12-1872/47/Pers.

Ob.Wyszynski Jozef - przesunięcie.

Gdynia, dnia 12 grudnia 1947 r.

Do

Ob. Kierownika Stoczni Rybackiej

w U s t c e

Stocznie Rybackie przesuwaja z dniem 1.XII.1947 r. Ob.WYSZYNSKIEGO Jozefa z dotychczasowego stanowiska kreslarza, na stanowisko technika Stoczni w VII-ej grupie up., a zakres pracy wymienionemu przydzieli Ob.Kierownik Stoczni.-

STOCZNIE RYBACKIE
Sp. z o.o.

/-/ 2 podpisy nieczytelne.

Za zgodnosc:

STOCZNIA RYBACKA w GDYNI Sp. z o. o.
Pod Zarządem Państwowym
Stoczni w Ustce

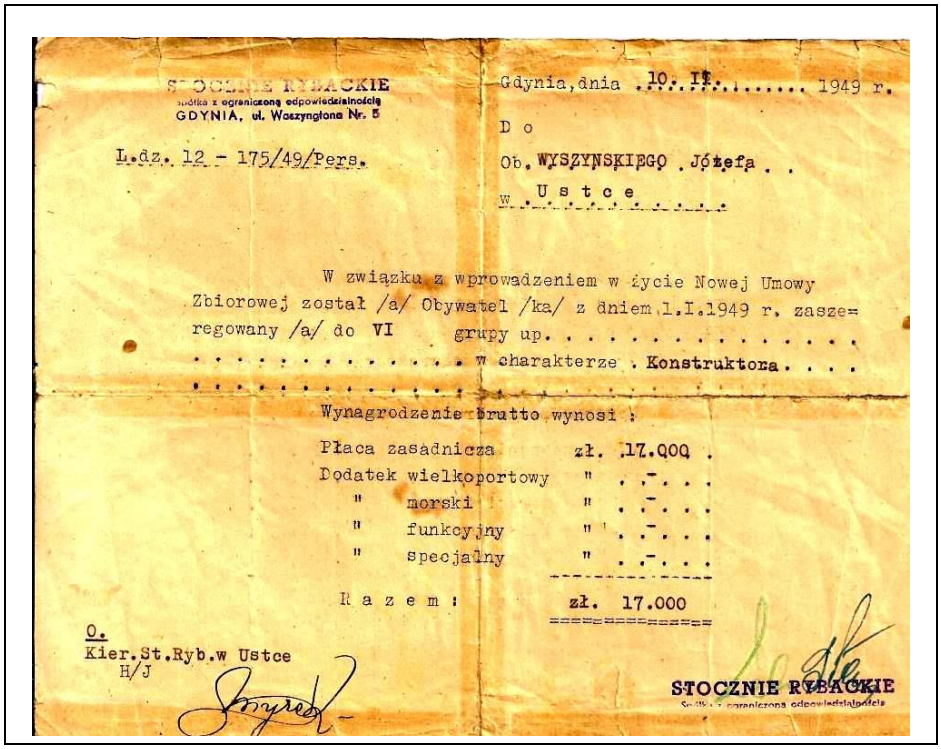
Referent Personalny

Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

Po powołaniu przedsiębiorstwa państwowego „Stocznie Rybackie Sp. z o.o.”, Józef Wyszyński otrzymuje stanowisko Konstruktora na wydziale „budowy kutrów” z wynagrodzeniem 17.000.-[132].

[132] Kwestię wynagrodzeń i poziomu życia przedstawiamy na następnych stronach niniejszego opracowania.

Ryc. nr 43. Mianowanie Józefa Wyszyńskiego na stanowisko Konstruktora.



STOCZNIE RYBACKIE
spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
GDYNIA, ul. Waszyngtona Nr. 5

L.dz. 12 - 175/49/Pers.

Gdynia, dnia 10. II. 1949 r.

D o
Ob. WYSZYNSKIEGO Józefa
w Ustce

W związku z wprowadzeniem w życie Nowej Umowy Zbiorowej został /a/ Obywatel /ka/ z dniem 1.I.1949 r. zaszeregowany /a/ do VI grupy up. w charakterze Konstruktora.

Wynagrodzenie brutto wynosi :

Płaca zasadnicza	zł. 17.000
Dodatek wielkoportowy	" -.-
" morski	" -.-
" funkcyjny	" -.-
" specjalny	" -.-
R a z e m :	zł. 17.000

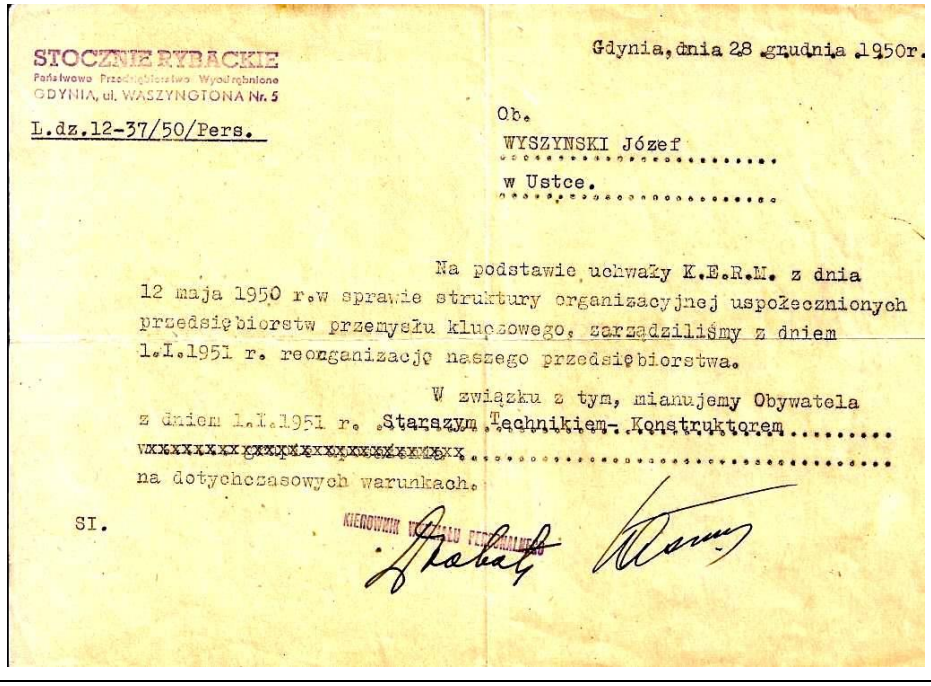
O.
Kier.St.Ryb.w Ustce
H/J

STOCZNIE RYBACKIE

Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

a następnie – z dniem 28 grudnia 1950 r. – otrzymuje nominację na Starszego Technika-Konstruktora.

Ryc. nr 44. Mianowanie Józefa Wyszyńskiego na stanowisko Starszego Technika-Konstruktora.



STOCZNIE RYBACKIE
Państwowe Przedsiębiorstwo Wyodrębnione
GDYNIA, ul. WASZYNGTONA Nr. 5

L.dz.12-37/50/Pers.

Gdynia, dnia 28 grudnia 1950r.

Ob.
WYSZYNSKI Józef
w Ustce.

Na podstawie uchwały K.E.R.M. z dnia 12 maja 1950 r.w sprawie struktury organizacyjnej uspołecznionych przedsiębiorstw przemysłu kluczowego, zarządziliśmy z dniem 1.I.1951 r. reorganizację naszego przedsiębiorstwa.

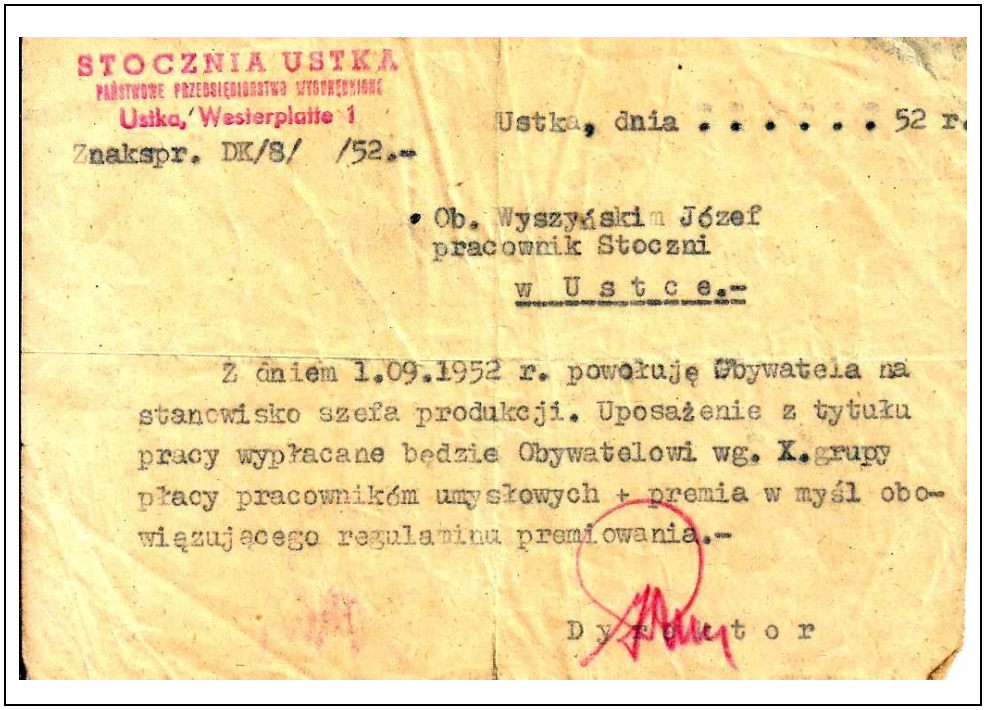
W związku z tym, mianujemy Obywatela z dniem 1.I.1951 r. Starszym Technikiem-Konstruktorem na dotychczasowych warunkach.

SI.

Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

Po utworzeniu Stoczni „Ustka” w Ustce, 1 września 1952 r. Józef Wyszyński zostaje powołany przez Dyrektora Józefa Piaseckiego na Szefa Produkcji; stanowisko to pełni do 12 stycznia 1953r., kiedy obejmuje stanowisko Starszego Technologa.

Ryc. nr 45. Powołanie na stanowisko szefa produkcji.



STOCZNIA USTKA
PAŃSTWOWE PRZEDSIĘBIORSTWO WYDOBYWCZE
Ustka, Westerplatte 1

Znakspr. DK/8/ /52.-

Ustka, dnia . . . . . 52 r.

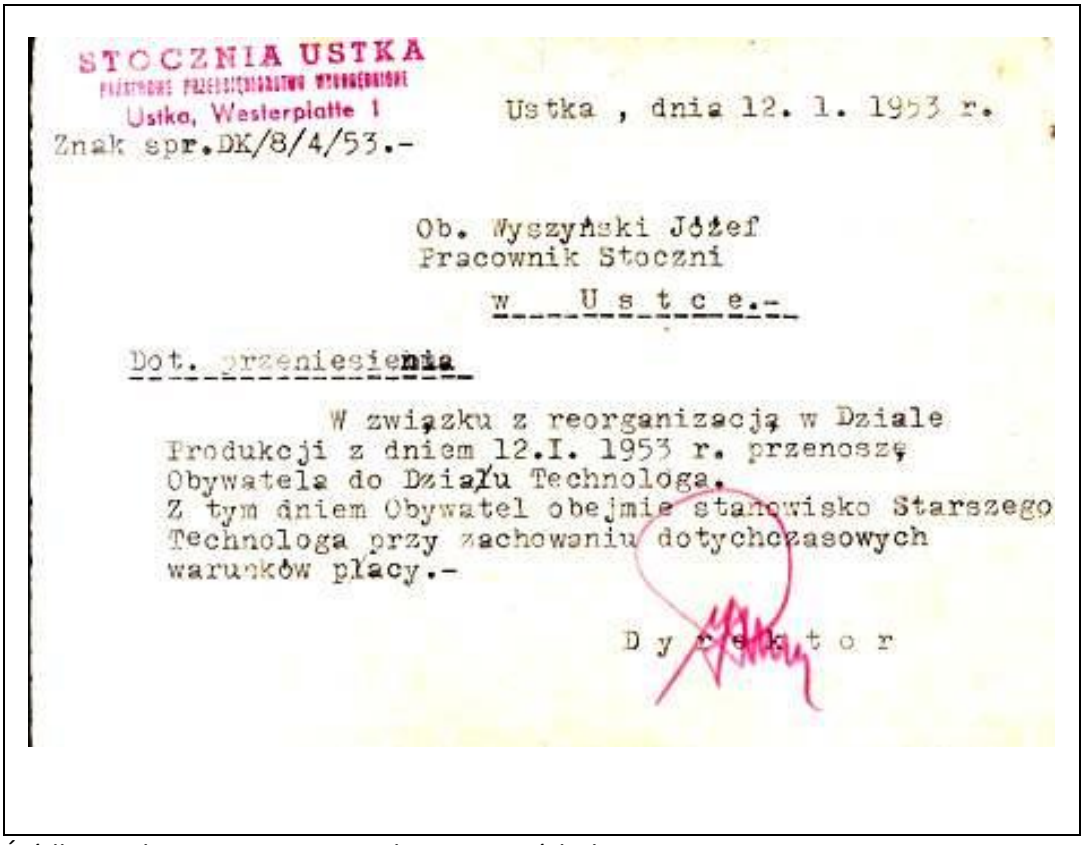
Ob. Wyszyński Józef
pracownik Stoczni
w U s t c e.-

Z dniem 1.09.1952 r. powołuję Obywatela na stanowisko szefa produkcji. Uposażenie z tytułu pracy wypłacane będzie Obywatelowi wg. X.grupy płacy pracownikóm umysłowych + premia w myśl obowiązującego regulaminu premiowania.-

D y r e k t o r

Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

Ryc. nr 46. Przeniesienie na stanowisko Starszego Technologa.



STOCZNIA USTKA
PAŃSTWOWE PRZEDSIĘBIORSTWO WYDOBYWCZE
Ustka, Westerplatte 1
Znak spr.DK/8/4/53.-

Ustka , dnia 12. 1. 1953 r.

Ob. Wyszyński Józef
Pracownik Stoczni
w U s t c e.-

Dot. przeniesienia

W związku z reorganizacją w Dziale Produkcji z dniem 12.I. 1953 r. przenoszę Obywatela do Działu Technologa.
Z tym dniem Obywatel obejmie stanowisko Starszego Technologa przy zachowaniu dotychczasowych warunków płacy.-

D y r e k t o r

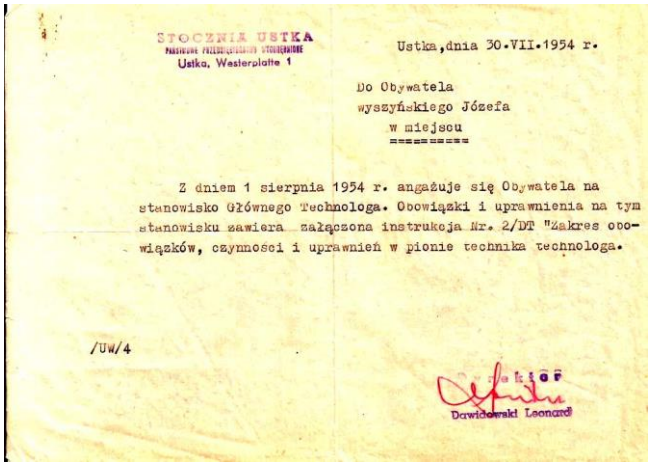
Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

Ryc. nr 47. Józef Wyszyński z rodziną w towarzystwie Józefa Piaseckiego.

Na zdjęciu: od prawej: Józef Piasecki, Edmund Kujat z córką Józefa Wyszyńskiego, Janina Wyszyńska, Piotr Niewmierzycki, NN, NN, Józef Wyszyński.
Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

Następnie, z dniem 30 lipca 1954 r. Józef Wyszyński otrzymuje angaż na Głównego Technologa Stoczni Ustka. Od 24 kwietnia pełni także kolejną funkcję społeczną, jako członek Komisji Rozjemczej.

Ryc. nr 48. Awans na Głównego Technologa.



STOCZNIA USTKA
Państwowe Przedsiębiorstwo Stoczniowe
Ustka, Westerplatte 1

Ustka, dnia 30.VII.1954 r.

Do Obywatela
wyszyńskiego Józefa
w miejscu

Z dniem 1 sierpnia 1954 r. angażuje się Obywatela na stanowisko Głównego Technologa. Obowiązki i uprawnienia na tym stanowisku zawiera załączona instrukcja Nr. 2/DT "Zakres obowiązków, czynności i uprawnień w pionie technika technologa.

/UW/4

Dyrektor
Dawidowski Leonard

Ryc. nr 49. Powołanie do Komisji Rozjemczej.

STOCZNIA USTKA
Państwowe Przedsiębiorstwo Stoczniowe
Ustka, Westerplatte 1

Ustka, dnia 24 maja 1954 r

Ob.
Wyszyński Józef
w miejscu

Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 kwietnia 1954 r. o powołaniu Zakładowych Komisji Rozjemczych powołuje się Obywatela do pełnienia funkcji członka Komisji Rozjemczej w Stoczni "Ustka" w Ustce.

Przewodniczący R.Z.
/Smiłowski R.Z./

Dyrektor
/Dawidowski L./

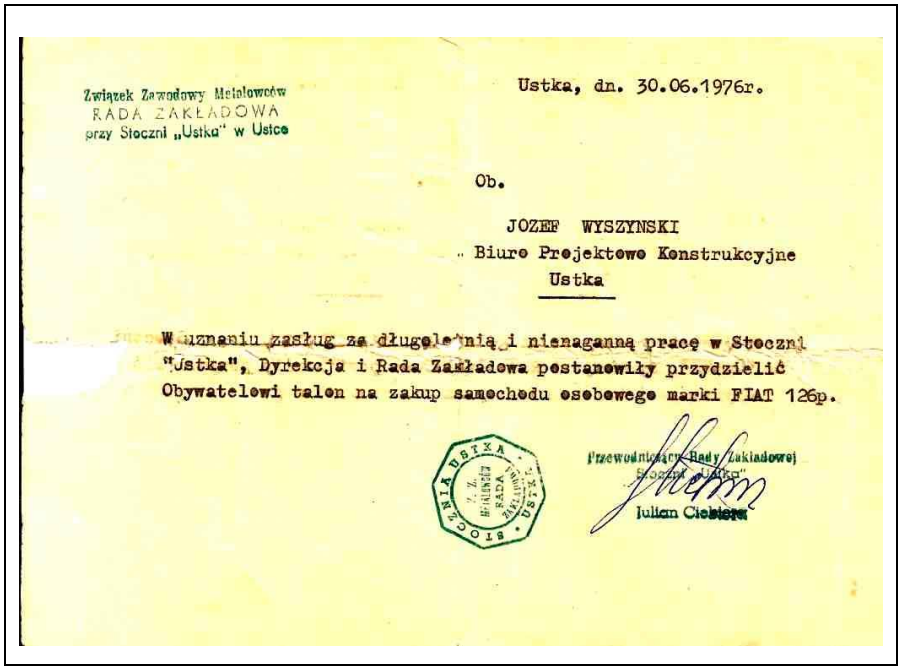
SB/UW/4

Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

W kolejnych latach Józef Wyszyński pełnił następujące funkcje:
- od 31 maja 1957 r. - stanowisko Starszego Konstruktora w Dziale Technicznym;
- od 1 kwietnia 1964 r. – stanowisko Starszego Konstruktora w Dziale Rozwoju Techniki;
- od 1 października 1974 r. – stanowisko Specjalisty – Starszego Konstruktora.

Swoistym wyróżnieniem i nagrodą, „w uznaniu zasług za długoletnią i nienaganną pracę w Stoczni „Ustka” był talon na zakup samochodu osobowego marki Fiat 126P[133].

Ryc. nr 50. Przydział talonu na zakup samochodu FIAT 126P.



Związek Zawodowy Metalowców
RADA ZAKŁADOWA
przy Stoczni „Ustka" w Ustce

Ustka, dn. 30.06.1976r.

Ob.

JOZEF WYSZYNSKI
Biuro Projektowo Konstrukcyjne
Ustka

W uznaniu zasług za długoletnią i nienaganną pracę w Stoczni "Ustka", Dyrekcja i Rada Zakładowa postanowiły przydzielić Obywatelowi talon na zakup samochodu osobowego marki FIAT 126p.

Przewodniczący Rady Zakładowej
Stoczni „Ustka"
Julian Ciesiera

Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

W okresie swojej pracy w Stoczni - lata 1945-1977 - Józef Wyszyński był autorem lub współautorem ponad 20 projektów jednostek pływających i innych wyrobów, w tym:

1. kutra rybackiego drewnianego KU-128;
2. kutra rybackiego drewnianego KU-110;
3. kutra rybackiego drewnianego KU-9.15;
4. kutra rybackiego drewnianego KU-160;
5. kutra rybackiego drewnianego KU-160Ł;
6. łodzi ratunkowej z laminatu ŁRT-P1s[134];
7. łodzi ratunkowej z tworzywa sztucznego[135];
8. łodzi rybackiej ŁR-8.5 typu „Delfin”;
9. łodzi weekendowo- spacerowej KW-85;
10. łodzi transportowej ŁT-7;
11. łodzi rybackiej żakowej;

[133] FIAT 126P zwany „Maluchem” – „samochód dla każdego obywatela PRL”.
[134] Projekt niewdrożony do produkcji, zarejestrowany w Urzędzie Patentowym jako wzór użytkowy pod nr 21850 w dniu 7 lipca 1975 r.
[135] Projekt zarejestrowany w Urzędzie Patentowym jako wzór użytkowy pod nr 21860 w dniu 30 marca 1976 r.

12. łodzi rybackiej stawowej;
13. łodzi strażniczej;
14. kiosku z laminatu dla CPN (Centrali Produktów Naftowych)[136];
15. motorówki strugowodnej dla MO (Milicji Obywatelskiej)[137];
16. namiotu na łodzie ratunkowe[138];
17. przyrządu do kształtowania blach poszycia na łodzie aluminiowe;
18. przyrządu do kształtowania relingu na łodzie aluminiowe;
19. przyrządu do wiercenia otworów w stępkach kutrów drewnianych[139];
20. wioseł z tworzyw sztucznych;
21. łodzi motorowej „Smuga";
22. Konstrukcji wiosłowych łodzi ratunkowych z „LPS"[140];
23. „Teleskopowego kiosku obserwacyjnego sternika w łodzi ratunkowej do przejścia strefy ognia"[141].

Do wyjątkowych projektów Józefa Wyszyńskiego - jako współtwórcy - należy zaliczyć dokonanie wynalazku PT. „Osłona przeciwlodowa do jednostek pływających", opatentowanego przez Urząd Patentowy PRL pod numerem 49638, co zostało potwierdzone Świadectwem Autorskim z dnia 30.05.1973 r.

[136] Projekt zarejestrowany w Urzędzie Patentowym jako wzór użytkowy pod nr 20135 w dniu 7 lipca 1975 r.
[137] Projekt zarejestrowany w Urzędzie Patentowym jako wzór użytkowy pod nr 21878 w dniu 30 marca 1976 r.
[138] Opis projektu zarejestrowany pod numerem WR-53/63, zaakceptowany przez Polski Rejestr Statków
[139] Był to pomysł opracowany w 1949 r. wspólnie z Jerzym Flakowiczem, a dotyczył wykonania wiertarki do wiercenia otworów w stewach pod wał śrubowy, nagrodzony kwotą 45.000.- zł (prawie trzykrotna pensja Józefa Wyszyńskiego w tym okresie).
[140] Zgłoszenie projektu racjonalizatorskiego nr 18/76 przyjęte do realizacji Decyzją z dnia 3 września 1976 r.
[141] Zgłoszenie pracowniczego projektu wynalazczego do komórki wynalazczości Stoczni „Ustka".

Ryc. nr 51. Świadectwo autorskie o dokonaniu wynalazku.

URZĄD PATENTOWY
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

ŚWIADECTWO AUTORSKIE
O DOKONANIU WYNALAZKU

Józef Wyszyński
jako współtwórca

DOKONAŁ(A) WYNALAZKU PT. "Osłona przeciwlodowa do jednostek pływających"

OPATENTOWANEGO PRZEZ URZĄD PATENTOWY
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ
ZA NREM 67068

I NA MOCY USTAWY Z DNIA 31 MAJA 1962 R.
PRAWO WYNALAZCZE (DZ. U. NR 33, POZ. 156)
OTRZYMAŁ(A) NINIEJSZE ŚWIADECTWO AUTORSKIE

NR 49636

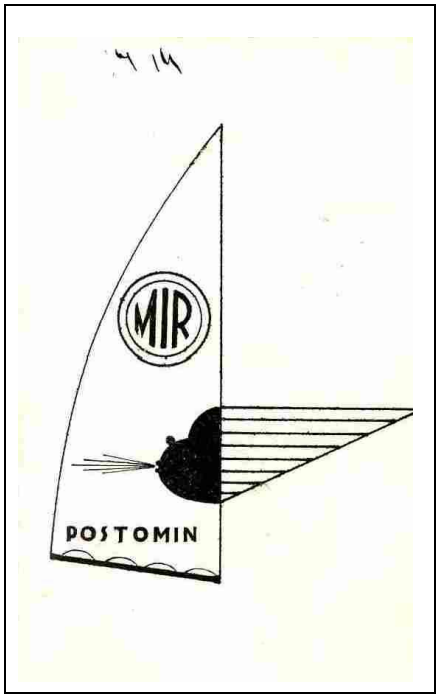
WARSZAWA, DNIA 30 maja 197 3 R.

PREZES
inż. mat. Ryszard Farfał

Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

Józef Wyszyński należał do osób o niezwykłych zdolnościach artystycznych. Był m.in. autorem projektów logotypu stoczni w jej okresie funkcjonowania jako Delegatury MIR i później - Stoczni „Ustka” w Ustce.

Ryc. nr 52. Projekt logotypu stoczni MIR w Ustce.



Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

Ryc. nr 53. Logotyp wykorzystywany w firmówce Stoczni.

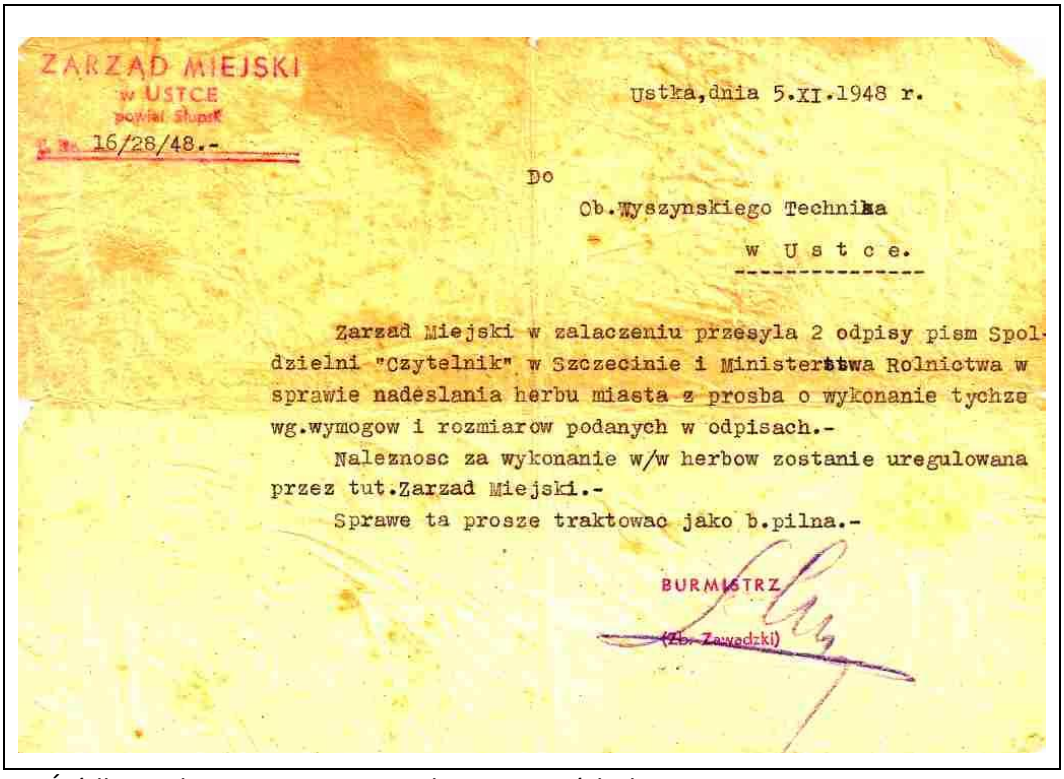
Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

Ryc. nr 54. Projekt Odznaki Zasłużony dla Stoczni „Ustka” autorstwa Józefa Wyszyńskiego.

Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

Potwierdzeniem zdolności i kwalifikacji Józefa Wyszyńskiego niech będą pisma kierowane do Józefa Wyszyńskiego z Zarządu Miasta w Ustce z 5.XI.1948. w sprawie wykonania herbów miasta.

Ryc. nr 55. Pismo Zarządu Miejskiego w sprawie projektu herbu miasta.



ZARZĄD MIEJSKI
w USTCE
powiat Słupsk
L. dz. 16/28/48.-

Ustka, dnia 5.XI.1948 r.

Do
Ob. Wyszynskiego Technika
w U s t c e.

Zarzad Miejski w zalaczeniu przesyla 2 odpisy pism Spoldzielni "Czytelnik" w Szczecinie i Ministerstwa Rolnictwa w sprawie nadeslania herbu miasta z prosba o wykonanie tychze wg.wymogow i rozmiarow podanych w odpisach.-

Naleznosc za wykonanie w/w herbow zostanie uregulowana przez tut.Zarzad Miejski.-

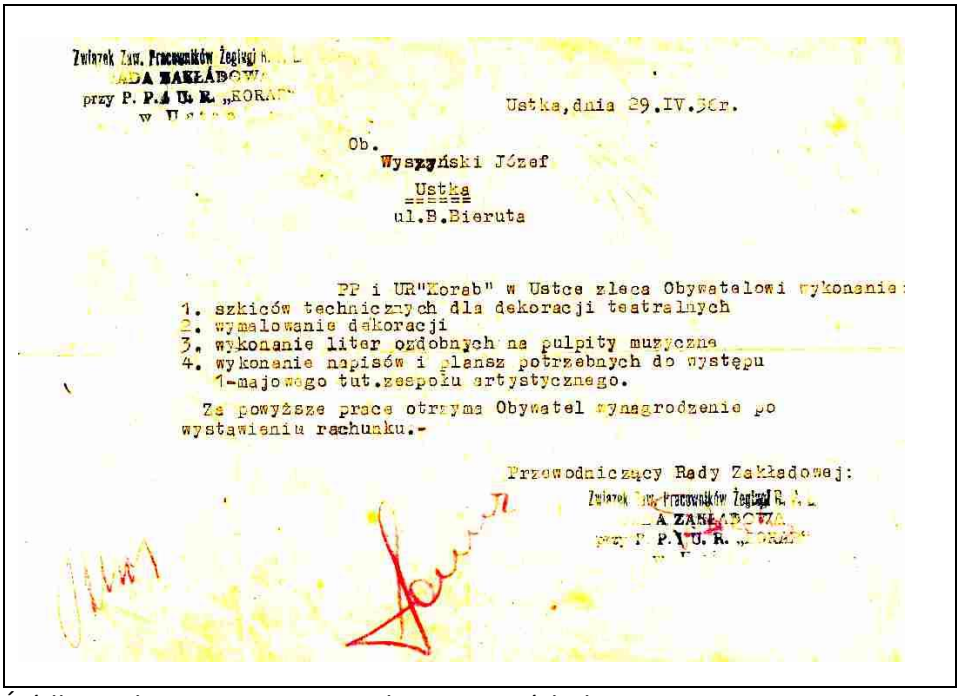
Sprawe ta prosze traktowac jako b.pilna.-

BURMISTRZ
(Zb. Zawadzki)

Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

oraz pismo PPiUR Korab w Ustce z 19.IV.56 r. w sprawie m.in. wykonania dekoracji teatralnych.

Ryc. nr 56. Pismo PPiUR Korab z 29.IV.1956 r.



Związek Zaw. Pracowników Żeglugi R.
RADA ZAKŁADOWA
przy P. P. i U. R. „KORAB"
w Ustce

Ustka, dnia 29.IV.56r.

Ob.
Wyszyński Józef
Ustka
ul.B.Bieruta

PP i UR"Korab" w Ustce zleca Obywatelowi wykonanie:
1. szkiców technicznych dla dekoracji teatralnych
2. wymalowanie dekoracji
3. wykonanie liter ozdobnych na pulpity muzyczne
4. wykonanie napisów i plansz potrzebnych do występu 1-majowego tut.zespołu artystycznego.

Za powyższe prace otrzyma Obywatel wynagrodzenie po wystawieniu rachunku.-

Przewodniczący Rady Zakładowej:
Związek Zaw. Pracowników Żeglugi R. P.
RADA ZAKŁADOWA
przy P. P. i U. R. „KORAB"
w Ustce

Źródło: Archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

Ryc. nr 57. Jedna z form działalności artystycznej – laurka dla Józefa Piaseckiego.

Źródło: Radosław Piasecki, *Nasza Ustka…,* w. cyt..

Ryc. nr 58. Życzenia z okazji imienin Józefa Piaseckiego. Tym razem z motywem marynistycznym.

Życzenia imieninowe z podpisami od kolegów. Malował Józef Wyszyński.

Źródło: Radosław Piasecki, *Nasza Ustka…,*w. cyt.

Autorstwa Józefa Wyszyńskiego był także wystrój Ołtarza Głównego w Kościele p.w. Najświętszego Zbawiciela w Ustce. W tym projekcie dominuje oczywiście motyw stoczniowy:

Ryc. nr 59. Ołtarz główny w kościele p.w. Najświętszego Zbawiciela w Ustce.

Źródło: https://www.facebook.com/UstkaNaPrzestrzeniWiekow

Nagrody i wyróżnienia:
- medal pamiątkowy XXX-lecia Stoczni „Ustka”;
- medal pamiątkowy z okazji 100 statku zbudowanego w Stoczni „Ustka”.

W roku 1978 Józef Wyszyński został wpisany do „Złotej Księgi” zasłużonych dla m. Ustki.

5.5. Wspomnienia rodzinne Stanisława Pelczara. Kazimierz Pelczar zwany „wujkiem”[142].

Dziadek Kazimierz PELCZAR urodził się w miejscowości Posada Dolna gmina Rymanów pow. Krosno.

Po wojnie była ,,wielka bida, żeby wyżyć”, mawiał dziadek - pracy nie było. Dlatego, za namową chrześniaka żony, Piotra Hanusa[143], który podczas II wojny został wywieziony z łapanki do pracy w stoczni niemieckiej w Ustce, wyjechał z rodzinnej wsi i osiedlił się w Ustce.

Kazimierz Pelczar przyjechał do Ustki 11.09.1945 roku. Wraz z nim przyjechał syn Władysław wraz z córką siostry Kazimierza Pelczara, Józefą Rymarz[144] z mężem i czwórką dzieci: Danutą, Teresą, Ryszardem i Aliną. Później dojechał brat Józefa Rymarza wraz z rodziną oraz druga siostrzenica Józefy Rymarz - Helena Such, przyszła żona Mariana Ćwikły[145].

Ryc. nr 60. Rodzina Pelczarów na plaży w Ustce.

Ustka, rok 1946, wiosna. Od lewej: Władysław Pelczar - syn Kazimierza, Michalina Pelczar – córka Kazimierza (żona Czesława Słonia), Filomena Pelczar – żona Kazimierza, Kazimierz Pelczar, Stanisław Pelczar – ojciec Stanisława, autora wspomnień.

Źródło: Archiwum Stanisława Pelczara.

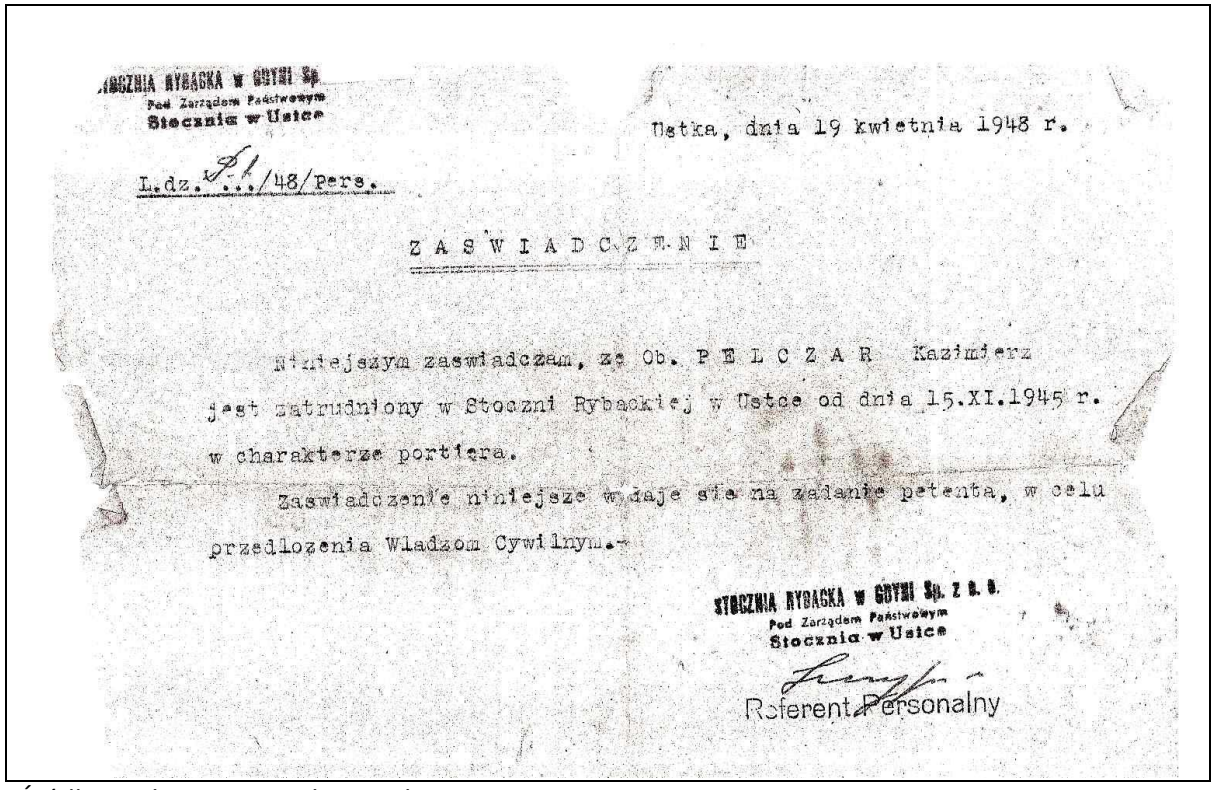
Kazimierz Pelczar zamieszkał w domu na rogu Kilińskiego/ Kosynierów, gdzie zajmował ze swoją rodziną jeden pokój. W drugim pokoju mieszkała niemiecka rodzina o nazwisku Papenfulc. Kuchnia była wspólna.

Kazimierz Pelczar podjął pracę w Stoczni 15.11.1945 r. jako portier, a jego syn Władysław jako monter/ tokarz.

---

[142] Na podstawie wspomnień wnuka Stanisława Pelczara spisanych w lipcu 2021 r.
[143] Piotr Hanus pracował w Stoczni od października 1945 r.; był pracownikiem na wydziale P-2.
[144] Józefa Rymarz z domu Ząbek [Such po ojczymie].
[145] Marian Ćwikła pracował w Stoczni na Wydziale P-2.

Ryc. nr 61. Zaświadczenie o zatrudnieniu Kazimierza Pelczara.



STOCZNIA RYBACKA W GDYNI Sp.
Pod Zarządem Państwowym
Stocznia w Ustce

Ustka, dnia 19 kwietnia 1948 r.

L.dz. .../48/Pers.

Z A S W I A D C Z E N I E

Niniejszym zaświadczam, że Ob. P E L C Z A R Kazimierz jest zatrudniony w Stoczni Rybackiej w Ustce od dnia 15.XI.1945 r. w charakterze portiera.

Zaświadczenie niniejsze wydaje się na żądanie petenta, w celu przedłożenia Władzom Cywilnym.-

STOCZNIA RYBACKA W GDYNI Sp. z o. o.
Pod Zarządem Państwowym
Stocznia w Ustce

Referent Personalny

Źródło: Archiwum Stanisława Pelczara.

W dniu 5 stycznia 1946r. do Ustki przyjechała kolejna przedstawicielka rodziny Pelczarów - Michalina Pelczar, która wyszła za mąż za Czesława Słonia[146]. Prace podjęła 10.01.1946 r. w stołówce Stoczni[147].

W późniejszym czasie, przyjechali do Ustki i znaleźli pracę w Stoczni także:
- Jan Grzebień, który w 1946 wraz z żoną Władysławą przyjechał z powiatu krośnieńskiego;
- Stanisław Ociepka z Rymanowa (zamieszkał w późniejszym żłobku przy ul. Kopernika);
- siostrzeńcy i bracia Józefy Rymarz (w 1947 r.);
- Jan Ząbek[148] oraz Edward Such[149];
- Tadeusz Nycz[150] z Rymanowa (zamieszkał przy ul. Bieruta), zatrudniony w Stoczni w II półroczu 1946 roku;
- Bronisław Pelczar[151] z Rymanowa – bratanek Kazimierza Pelczara (przyjechał do Ustki w1960 roku);
- Jerzy i Henryk Pelczarowie[152] – synowie Bronisława.

[146] Czesław Słoń pracował w Stoczni jako spawacz, a także jako kontroler spawania (rentgenolog).
[147] Ze wspomnień Józefa Piaseckiego wiemy, że stołówka mieściła się przy ul. Kopernika.
[148] Jan Ząbek pracował w Stoczni jako cieśla.
[149] Edward Such pracował w Stoczni jako kowal.
[150] Tadeusz Nycz pracował w Stoczni jako taklomistrz na wydziale P-2; był m.in. Przewodniczącym Rady Zakładowej w Stoczni.
[151] Bronisław Pelczar pracował w Stoczni jako kowal na wydziale W1/10.
[152] Henryk Pelczar był nauczycielem matematyki, a następnie dyrektorem TBO i ZSBO przy Stoczni Ustka.

Ryc. nr 62. Rodziny „rymanowskie” przy wspólnym stole.

Siedzą od lewej: NN, Józef Rymarz, Józefa Rymarz, Nikodem Borowiecki, Teresa Borowiecka, NN.
Stoją od lewej: Stanisław Stasiński, Helena Ćwikła, Tadeusz Nycz, Michalina Rymarz, Teresa Pelczar, Stanisław Pelczar, Marian Ćwikła.
źródło: archiwum rodzinne Stanisława Pelczara.

Kazimierz Pelczar pracował w Stoczni w Ustce do wiosny 1950 roku, po czym wrócił wraz z synem Władysławem do Rymanowa, gdzie zmarł w 1982 roku.

Życiorys i stoczniowe losy autora wspomnień, Stanisława Pelczara, przedstawiamy w tomie II.

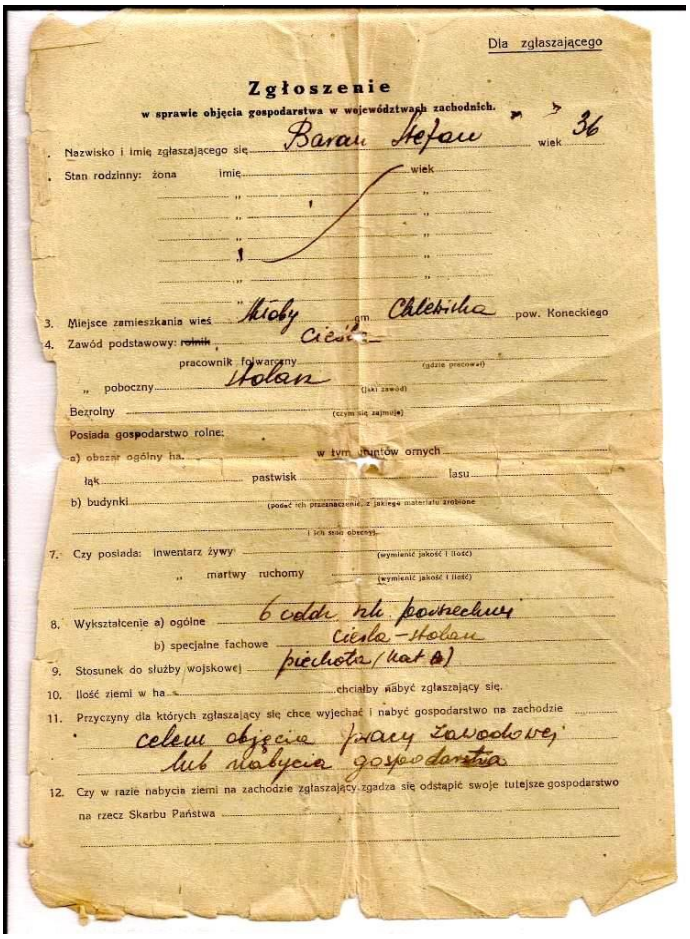
5.6. Nota biograficzna Stefana Barana. Relacja córki, Krystyny Kołakowskiej.

Ryc. 63. Fotografia Stefana Barana.

Źródło: Archiwum Krystyny Kołakowskiej, córki Stefana Barana.

Na podstawie „Zgłoszenia w sprawie objęcia gospodarstwa w województwach zachodnich" Stefan Baran przyjechał do Ustki w dniu 12 grudnia 1945 r.

Ryc. nr 64. Druk zgłoszenia w sprawie objęcia gospodarstwa w województwach zachodnich.



Dla zgłaszającego

Zgłoszenie

w sprawie objęcia gospodarstwa w województwach zachodnich.

1. Nazwisko i imię zgłaszającego się Baran Stefan wiek 36
2. Stan rodzinny: żona imię ..... wiek .....
3. Miejsce zamieszkania wieś Skoby gm. Chlewiska pow. Koneckiego
4. Zawód podstawowy: ~~rolnik~~ cieśla
   pracownik folwarczny ..... (gdzie pracował)
   „ poboczny stolarz (jaki zawód)
   Bezrolny ..... (czym się zajmuje)
   Posiada gospodarstwo rolne:
   a) obszar ogólny ha. ..... w tym gruntów ornych .....
   łąk ..... pastwisk ..... lasu .....
   b) budynki ..... (podać ich przeznaczenie, z jakiego materiału zrobione i ich stan obecny)
7. Czy posiada: inwentarz żywy ..... (wymienić jakość i ilość)
   „ martwy ruchomy ..... (wymienić jakość i ilość)
8. Wykształcenie a) ogólne 6 oddz. szk. powszechnej
   b) specjalne fachowe cieśla-stolarz
9. Stosunek do służby wojskowej piechota (kat. A)
10. Ilość ziemi w ha ..... chciałby nabyć zgłaszający się.
11. Przyczyny dla których zgłaszający się chce wyjechać i nabyć gospodarstwo na zachodzie
    celem objęcia pracy zawodowej lub nabycia gospodarstwa
12. Czy w razie nabycia ziemi na zachodzie zgłaszający zgadza się odstąpić swoje tutejsze gospodarstwo na rzecz Skarbu Państwa .....

Źródło: Archiwum prywatne Krystyny Kołakowskiej, córki Stefana Barana.

Nota biograficzna Stefana Barana wg materiałów przygotowanych przez Dział Kadr Stoczni Ustka z okazji XXX-lecia Stoczni w 1975 roku.

Szkutnik. Urodzony 9 marca 1909 roku w miejscowości Skłoby woj. kieleckie. Jeden z pierwszych pracowników Stoczni. Zatrudniony został przy budowie łodzi i kutrów rybackich jako przyuczony szkutnik. W pierwszych latach pracował jako cieśla.

Ryc. nr 65. Legitymacja służbowa Stefana Barana.

LEGITYMACJA SŁUŻBOWA

Nr. 132

Fotografia

Podpis posiadacza legitymacji

Ob. Baran

Stefan

urodz. dnia 9-III-1909 r.

w Skłoby

jest zatrudniony w Delegaturze Morskiego Instytutu Rybackiego w Postominie, w charakterze cieśla

Postomin, dnia 13 VIII 1947 r.

Legitymacja ważna do dn. 30 IX-47

Źródło: Archiwum prywatne Krystyny Kołakowskiej, córki Stefana Barana.

W okresie swej pracy cechował się sumiennością, był wzorowym pracownikiem, składał wnioski racjonalizatorskie z zakresu BHP.

Były żołnierz frontowy z 1939 r. W roku 1940 partyzant w oddziale H. Dobrzańskiego ps. Hubal, a następnie pracował w konspiracji na terenach powiatów Radomia i Kielc do 1944 roku. Schwytany w łapance został wywieziony do obozu pracy w Niemczech, gdzie przebywał do 1945 r.

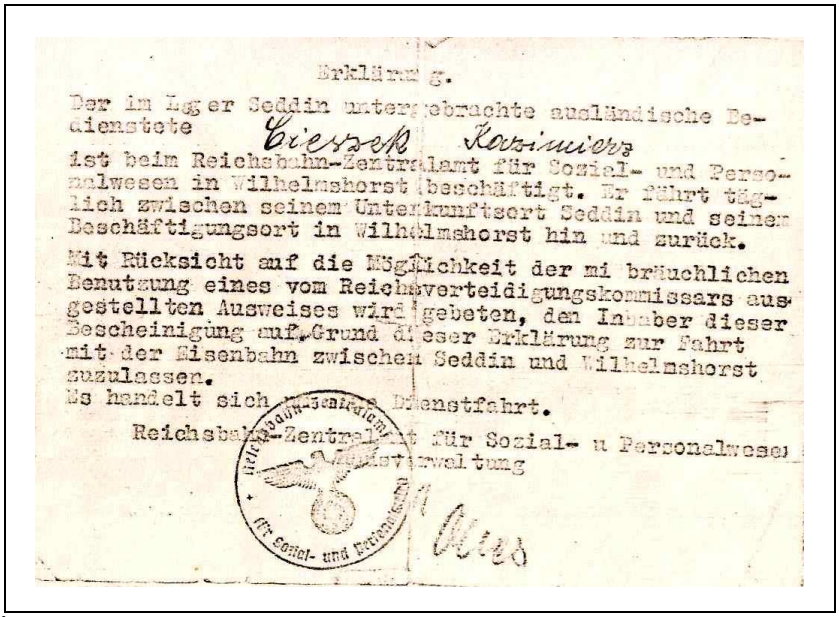
Z woli Pani Krystyny Kołakowskiej, córki Stefana Barana i na podstawie przekazanych przez nią dokumentów i zdjęć, a także innych źródeł, mamy niezwykłą przyjemność przekazania czytelnikowi jego rozszerzonego życiorysu.

Z relacji córki, Krystyny Kołakowskiej:[153]

Mój Tato, Stefan Baran s. Józefa i Katarzyny z d. Olan ur. 09.03.1909 r we wsi Skłoby, wówczas powiat Końskie. Od 19.04.1940r dostaje niemiecki dowód na nazwisko Kazimierz Ciszek ur.23.10.1910 r. we wsi Jóźwików gm. Grodzisko pow. Końskie/nr1365/40/. Do końca wojny posługiwał się tym dokumentem.

[153] Relacja pisemna Krystyny Kołakowskiej, córki Stefana Barana z czerwca 2021 r. (w posiadaniu autorów).

Ryc. 66. Dokument upoważniający do bezpłatnej podróży pociągiem na określonej trasie, na nazwisko Kazimierz Cieszek. „Erklärung”.



Erklärung.

Der im Lager Seddin untergebrachte ausländische Bedienstete Cieszek Kazimierz ist beim Reichsbahn-Zentralamt für Sozial- und Personalwesen in Wilhelmshorst beschäftigt. Er fährt täglich zwischen seinem Unterkunftsort Seddin und seinem Beschäftigungsort in Wilhelmshorst hin und zurück.

Mit Rücksicht auf die Möglichkeit der mi bräuchlichen Benutzung eines vom Reichsverteidigungskommissars ausgestellten Ausweises wird gebeten, den Inhaber dieser Bescheinigung auf Grund dieser Erklärung zur Fahrt mit der Eisenbahn zwischen Seddin und Wilhelmshorst zuzulassen.

Es handelt sich um eine Dienstfahrt.

Reichsbahn-Zentralamt für Sozial- u Personalwesen
Hausverwaltung

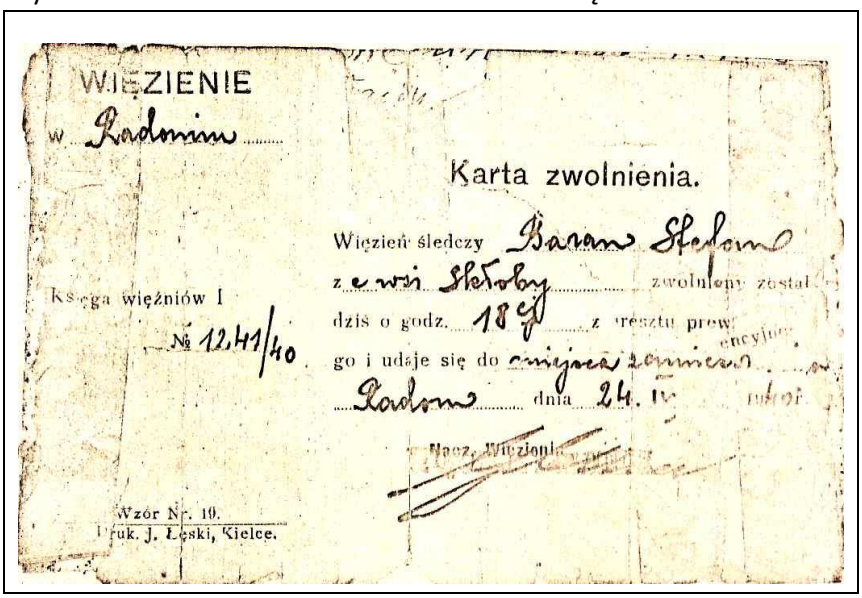
Reichsbahn-Zentralamt für Sozial- und Personalwesen

Źródło: Archiwum prywatne Krystyny Kołakowskiej, córki Stefana Barana.

Służbę wojskową odbył w 18 pp. w Skierniewicach, w roku 1932 ukończył szkołę podoficerską - uzyskał stopień kaprala. W 1939 został powołany do wojska i wcielony do 18 pp. Brał udział w walkach na terenie województwa łódzkiego: Zduńska Wola, Łask, Kutno, Modlin. Po złożeniu broni wrócił do Skłob. W 1940 we wsi Huciska wstępuje do oddziału majora Henryka Dobrzańskiego „Hubal”. Został dowódcą drużyny pierwszego plutonu-dowódcą był porucznik Marek Szymański ”Sęp”. Brał udział w walkach pod Huciskiem, w Szałasie, Łącznej.

Po rozwiązaniu oddziału udał się do Radomia, został tam aresztowany i osadzony w więzieniu śledczym. Po zwolnieniu zmienia nazwisko na Kazimierz Ciszek i zostaje skierowany do 72 pp. w Radomiu do pracy w konspiracji.

Ryc. nr 67. Karta zwolnienia Stefana Barana z więzienia.



WIĘZIENIE
w Radomiu

Karta zwolnienia.

Więzień śledczy Baran Stefan
z wsi Skłoby zwolniony został
dziś o godz. 18 cj z aresztu prewencyjnego
go i udaje się do miejsca zamieszkania
Radom dnia 24. IV 1940 r.

Nacz. Więzienia

Księga więźniów I
№ 1241/40

Wzór Nr. 19.
Druk. J. Łęski, Kielce.

Źródło: Archiwum prywatne Krystyny Kołakowskiej, córki Stefana Barana.

W 1941 r. skierowany zostaje do Bartodziejów gm. Jedlińsk - został zastępcą dowódcy Władysława Januszewskiego, gdzie pracuje do 08.12.1944 r., kiedy to zostaje złapany w łapance i wywieziony na roboty do Niemiec, gdzie przebywał do zakończenia wojny. W listopadzie 1945 r. wraca do Polski, osiedla się w Ustce i rozpoczyna pracę w Stoczni, pracuje do 1974 r., a następnie emerytura.

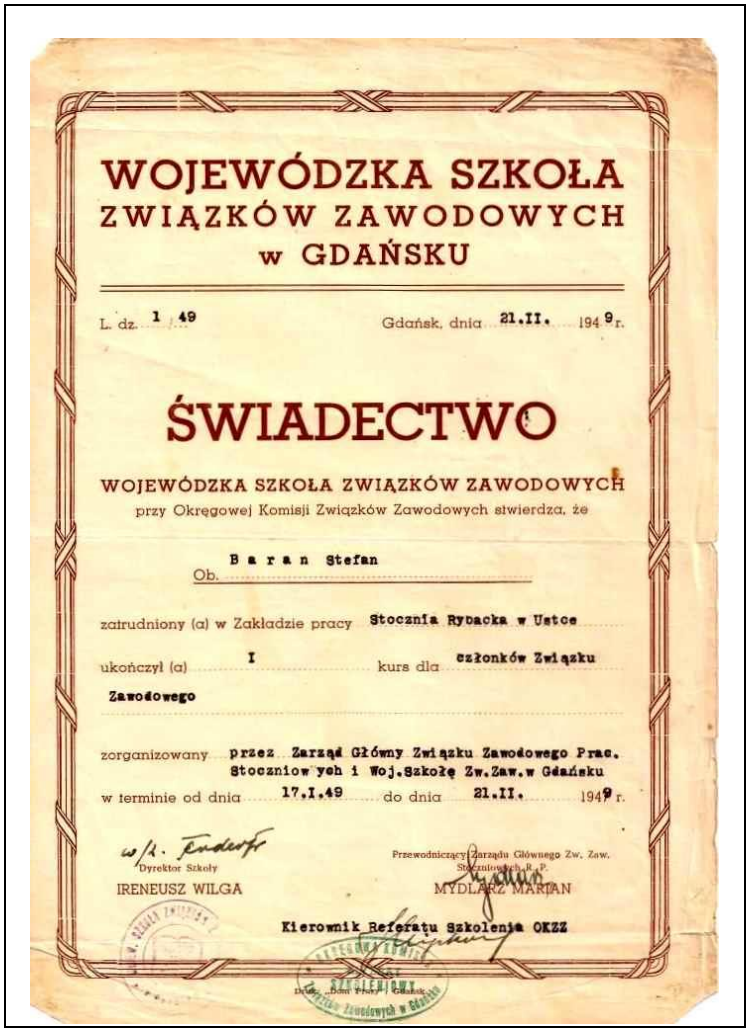
Postarałam się trochę nieudolnie napisać to, co udało mi się „odgrzebać" w pamięci i odszukać w domowym archiwum. Gdyby miał Pan jeszcze jakieś zapytania postaram się na nie odpowiedzieć, cieszę się że pamięć o moim Tacie będzie trwać. Dziękuję.

Pozdrawiam i życzę zdrowia i powodzenia w gromadzeniu historii.

Krystyna Kołakowska[154]

W 1949 r. Stefan Baran odbył kurs dla członków Związku Zawodowego:

Ryc. nr 68. Świadectwo ukończenia kursu dla członków związku zawodowego przez Stefana Barana.



WOJEWÓDZKA SZKOŁA
ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH
w GDAŃSKU

L. dz. 1 49 Gdańsk, dnia 21.II. 1949 r.

ŚWIADECTWO

WOJEWÓDZKA SZKOŁA ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH
przy Okręgowej Komisji Związków Zawodowych stwierdza, że

Ob. Baran Stefan

zatrudniony (a) w Zakładzie pracy Stocznia Rybacka w Ustce

ukończył (a) I kurs dla członków Związku Zawodowego

zorganizowany przez Zarząd Główny Związku Zawodowego Prac. Stoczniowych i Woj.Szkołę Zw.Zaw.w Gdańsku

w terminie od dnia 17.I.49 do dnia 21.II. 1949 r.

Dyrektor Szkoły
IRENEUSZ WILGA

Przewodniczący Zarządu Głównego Zw. Zaw. Stoczniowców R. P.
MYDLARZ MARIAN

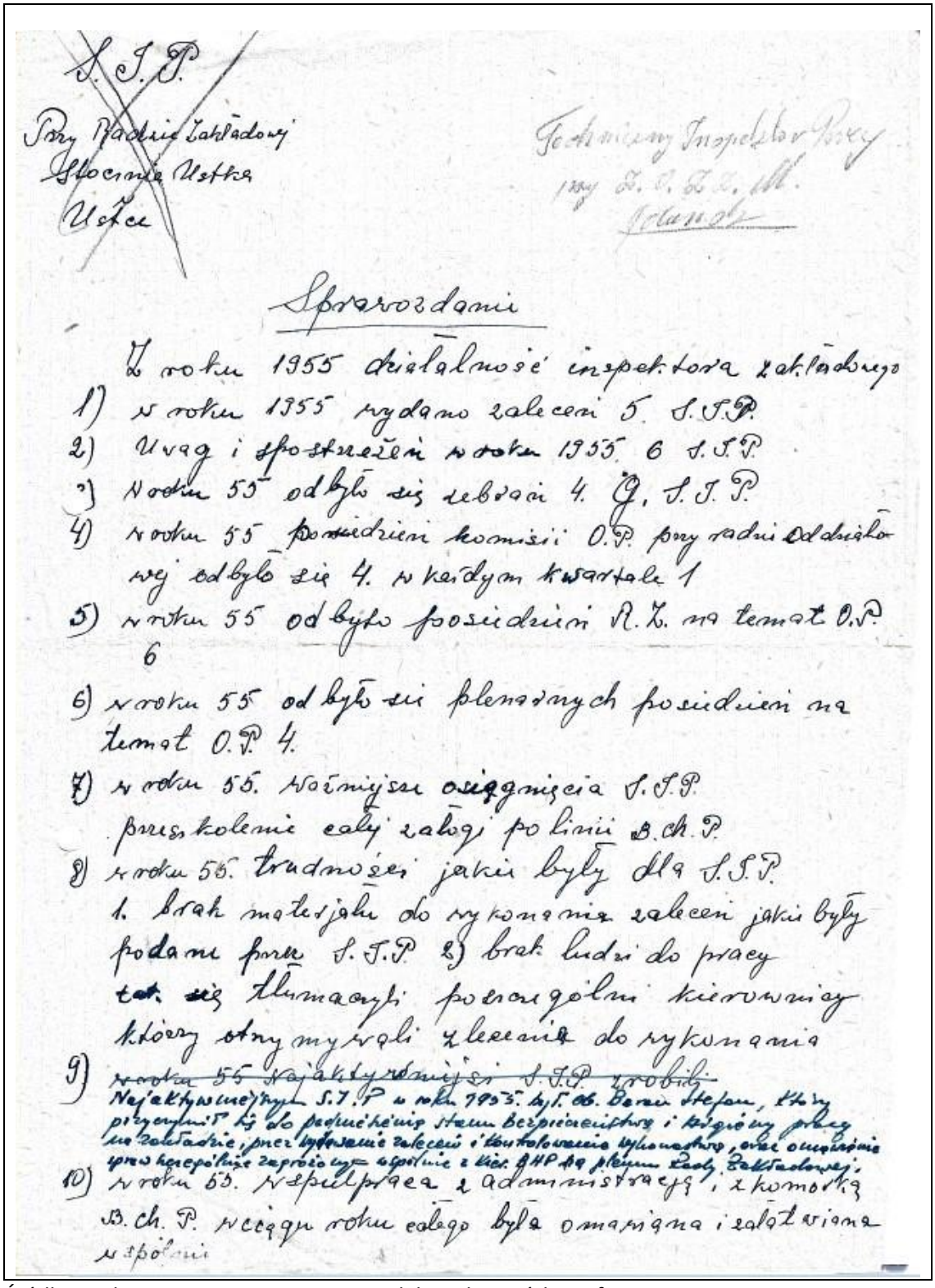
Kierownik Referatu Szkolenia OKZZ

Źródło: Archiwum prywatne Krystyny Kołakowskiej, córki Stefana Barana.

[154] Relacja pisemna Krystyny Kołakowskiej, córki Stefana Barana z czerwca 2021 r. (w posiadaniu autorów).

W 1955 r. w Stoczni pełnił funkcję Inspektora pracy, co znajduje potwierdzenie w sprawozdaniach.

Ryc. nr 69. Sprawozdanie z działalności inspektora zakładowego Stefana Barana.



S.I.P.

Przy Radzie Zakładowej
Stocznia Ustka
Ustce

Techniczny Inspektor Pracy
przy Z.O.Z.Z.M.
Gdańsk

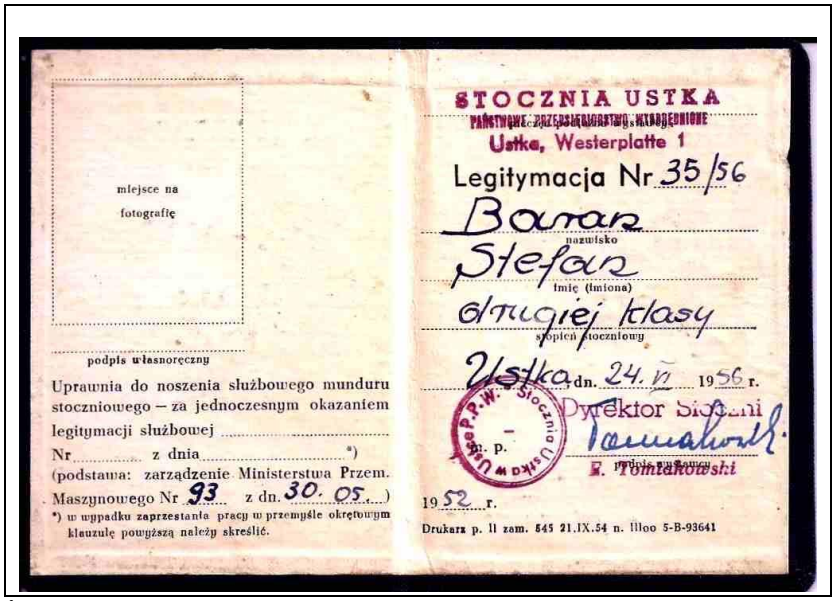
Sprawozdanie

Z roku 1955 działalność inspektora zakładowego
1) w roku 1955 wydano zaleceń 5. S.I.P.
2) Uwag i spostrzeżeń w roku 1955. 6 S.I.P.
3) W roku 55 odbyło się zebrań 4. G. S.I.P.
4) w roku 55 posiedzień komisji O.P. przy radzie oddziałowej odbyło się 4. w każdym kwartale 1
5) w roku 55 odbyło posiedzień R.Z. na temat O.P. 6
6) w roku 55 odbyło się plenarnych posiedzień na temat O.P. 4.
7) w roku 55. Ważniejsze osiągnięcia S.I.P. przeszkolenie całej załogi po linii B.Ch.P.
8) w roku 55. trudności jakie były dla S.I.P. 1. brak materjału do wykonania zaleceń jakie były podane przez S.I.P. 2) brak ludzi do pracy tak się tłumaczyli poszczególni kierownicy którzy otrzymywali zlecenia do wykonania
9) ~~w roku 55 najaktywniejsi S.I.P. zrobili~~ Najaktywniejszym S.I.P. w roku 1955. był ob. Baran Stefan, który przyczynił się do podniesienia stanu bezpieczeństwa i higieny pracy na zakładzie, przez wydawanie zaleceń i kontrolowanie wykonawstwa, oraz omawianie spraw szczególnie zagrożonych wspólnie z kier. BHP na plenum Rady Zakładowej.
10) w roku 55. współpraca z administracją i z komórką B.Ch.P. w ciągu roku całego była omawiana i załatwiana wspólnie

Źródło: Archiwum prywatne Krystyny Kołakowskiej, córki Stefana Barana.

W czerwcu 1956 r. otrzymuje stopień Stoczniowca drugiej klasy, uprawniający jego posiadacza do noszenia służbowego munduru stoczniowego, nadany przez Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego[155].

Ryc. nr 70. Legitymacja Stoczniowca drugiej klasy Stefana Barana.



miejsce na fotografię

podpis własnoręczny

Uprawnia do noszenia służbowego munduru stoczniowego – za jednoczesnym okazaniem legitymacji służbowej
Nr ..... z dnia ..... *)
(podstawa: zarządzenie Ministerstwa Przem. Maszynowego Nr 93 z dn. 30. 05.)
*) w wypadku zaprzestania pracy w przemyśle okrętowym klauzulę powyższą należy skreślić.

STOCZNIA USTKA
Ustka, Westerplatte 1
Legitymacja Nr 35/56
Baran
nazwisko
Stefan
imię (imiona)
drugiej klasy
stopień stoczniowy
Ustka dn. 24. VI 1956 r.
Dyrektor Stoczni
m. p.
E. Tomiałowski
1952 r.
Drukarz p. II zam. 545 21.IX.54 n. 1lloo 5-B-93641

Źródło: Archiwum prywatne Krystyny Kołakowskiej, córki Stefana Barana.

Stefan Baran należy do racjonalizatorów i otrzymuje legitymację racjonalizatora nr 3 w dniu 24 czerwca 1955 r.

Ryc. nr 71. Legitymacja racjonalizatora Stefana Barana.

Ministerstwo Przemysłu Maszynowego

Centralny Zarząd lub jednostka równorzędna
Centr. Zarząd Przem. Okrętow.

Zakład pracy, który wydał książeczkę
Stocznia Ustka w Ustce

Nr 5.

Dnia 24. czerwca 1955 r.

m. p. DYREKTOR ZAKŁADU

RACJONALIZATOR 3

1. Baran
nazwisko
2. Stefan S.
imię (imiona) i imię ojca
3. .....
data i miejsce urodzenia
4. .....
wykształcenie
5. .....
data rozpoczęcia pracy w zakładzie
6. .....
stanowisko – miejsce pracy

Komórka Wynalazczości STOCZNI USTKA W USTCE m. p.

Własnoręczny podpis racjonalizatora

Kierownik komórki wynalazczości

Dnia 24. czerwca 1955 r.

Źródło: Archiwum prywatne Krystyny Kołakowskiej, córki Stefana Barana.

[155] tytuł Stoczniowca trzeciej klasy Stefan Baran otrzymał w czerwcu 1952 r.

Otrzymane odznaczenia:
- Brązowy (1954 r.), Srebrny (1956 r.) i Złoty (1970 r.) Krzyż Zasługi;
- Krzyż partyzancki (1968 r.);

Ryc. nr 72. Legitymacja kawalera Krzyża Partyzanckiego Stefana Barana.

POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA

LEGITYMACJA

Nr I-37450

WARSZAWA

dn. 11 październ. 1968 r.

UCHWAŁĄ RADY PAŃSTWA

odznaczony(a) został(a)

Ob. BARAN

Stefan s. Józefa

KRZYŻEM PARTYZANCKIM

PRZEWODNICZĄCY RADY PAŃSTWA

Źródło: Archiwum prywatne Krystyny Kołakowskiej, córki Stefana Barana.

- Medal XXX-lecia PRL (1974r.);
- Krzyż Walecznych (1969r.);

Ryc. nr 73. Legitymacja kawalera Krzyża Walecznych Stefana Barana.

ZAŚWIADCZENIE

Nr DK-7532/W

WARSZAWA dnia 13.06. 1969

Zaświadcza się, że Obywatel

BARAN Stefan

s. Józefa

za udział w walkach z hitlerowskim okupantem w latach 1939–1945 został przez kompetentne władze odznaczony

KRZYŻEM WALECZNYCH

Źródło: Archiwum prywatne Krystyny Kołakowskiej, córki Stefana Barana.

- Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski (1975 r.).

Ryc. nr 74. Legitymacja Kawalera Krzyża Orderu Odrodzenia Polski i Order.

POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA

LEGITYMACJA

Nr 317-75-5

WARSZAWA

dn. 4 marca 1975 r.

UCHWAŁĄ RADY PAŃSTWA

z dnia 4 marca 1975 r.

odznaczony(a) został(a)

Ob. BARAŃ

Stefan s. Józefa

KRZYŻEM KAWALERSKIM ORDERU ODRODZENIA POLSKI

PRZEWODNICZĄCY RADY PAŃSTWA

Źródło: Archiwum prywatne Krystyny Kołakowskiej, córki Stefana Barana.

Na zdjęciu: Stefan Baran wśród odznaczanych przez dyrektora Stoczni „Ustka" Leszka Dulskiego pracowników w 1975 r.

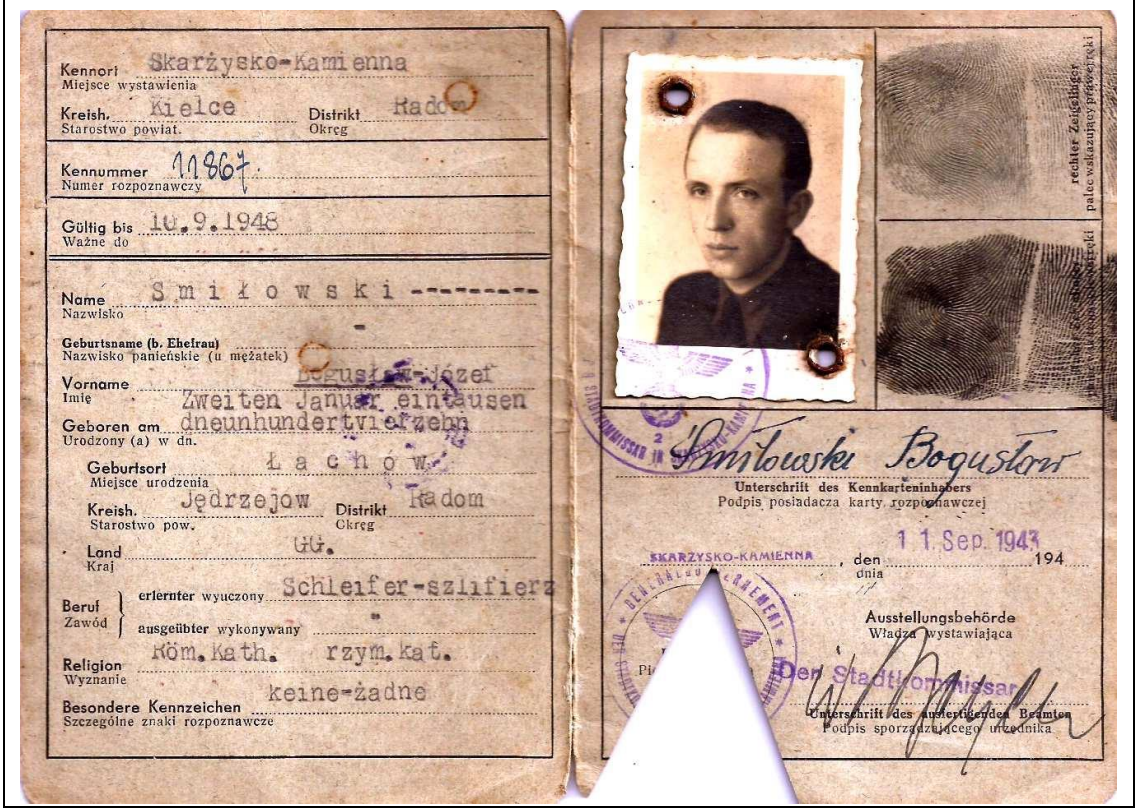
Ryc. nr 75. Rozdanie medali pamiątkowych przez dyr. Leszka Dulskiego.

Źródło: Archiwum prywatne Krystyny Kołakowskiej, córki Stefana Barana.

- Medale pamiątkowe Stoczni i miasta Ustki.

5.7. Nota biograficzna Bogusława Śmiłowskiego[156].

Ryc. nr 76. Karta rozpoznawcza [Kennkarta] Bogusława Śmiłowskiego.



Źródło: Archiwum prywatne syna Bogusława Śmiłowskiego, Andrzeja Śmiłowskiego.

Śmiłowski Bogusław – Mistrz stolarski, urodzony 2 stycznia 1914 r. w m. Łachów. Pracuje w Stoczni od 4 czerwca 1946 r. Jeden z grona najstarszych pracowników Stoczni. Szkołę zawodową ukończył w 1931 we Włoszczowej. Podczas okupacji pracował przymusowo w fabryce „Hasag" w Skarżysku Kamiennej. W Stoczni zatrudniony został jako brygadzista szkutnik i na tym stanowisku pracował prawie 15 lat. Następnie przez okres 1 roku był Przewodniczącym Rady Zakładowej, po czym przeszedł do pracy na traserni.

W pracy zawodowej był wzorowym pracownikiem, dobrym fachowcem, zdyscyplinowany, przyuczał do zawodu innych pracowników.

Otrzymane odznaczenia:

- Brązowy /1953 r./, Srebrny /1957 r. / i Złoty /1965 r./ Krzyż Zasługi;

- Medal pamiątkowy XXV-lecia Stoczni;

- Medal pamiątkowy XXX-lecia Stoczni (1977 r.);

- Medal pamiątkowy 45-lecia za zasługi w rozwoju Stoczni (1990 r.).

[156] Nota biograficzna Bogusława Śmiłowskiego według materiałów przygotowanych przez Dział Kadr Stoczni „Ustka" z okazji XXX-lecia Stoczni w 1975 roku, rozszerzonych i uzupełnionych na podstawie dokumentów i zdjęć przekazanych przez syna, Andrzeja Śmiłowskiego w 2021 r.

Bogusław Śmiłowski mieszkał w Ustce, przy ul. Rybackiej. Jej mieszkańcom poświęcił swoje wspomnienia jego syn, Andrzej Śmiłowski, które przytaczamy we fragmentach:

„Wspomnienie z życia na ul. Rybackiej i Zielonej”[157]. „Pamięci pierwszych osadników ulicy Rybackiej i Zielonej. Ich dzieci”.

[…] Pierwszymi mieszkańcami ulicy Rybackiej w drugiej połowie lat czterdziestych byli prawdopodobnie: p. Michał Olczyk i p. Henryk Słoń z bratem Stanisławem. Przyjechali oni na Ziemie Odzyskane w 1945 roku w poszukiwaniu pracy i mieszkania. Rozpoczynała właśnie działalność Stocznia, a pustych mieszkań było mnóstwo. Za nimi przyjechali inni. Pan Michał i p. Henryk pracowali w Stoczni do emerytury. Pan Marian Sobczak – wywieziony na roboty przymusowe do Niemiec, w Stoczni pracował do emerytury, p. Edward Szućko – żołnierz AK, powstaniec warszawski, był księgowym, p. Stefan Baran – żołnierz Hubala, p. Bogusław Śmiłowski - stoczniowcy także do emerytury, p. Stanisław Cholewa, p. Henryk Motyka, p. Gibaszewski. Wszyscy oni pochodzili, bądź ich żony, z małej wioski Skłoby i jej okolic spod Skarżyska Kamiennej w województwie kieleckim. W okolicach wioski Huciska wiosną 1940 roku oddział Hubala stoczył bitwę, zabijając ok. 20 Niemców. W odwecie Niemcy spacyfikowali i spalili całą wieś Skłoby. Z domów wyciągali mężczyzn w wieku 16-60 lat. W okolicach wsi Rzuców rozstrzelano ponad 200 osób i wrzucono do wspólnego dołu. Dopiero po kilku dniach rodziny odkopały swoich bliskich i pochowały ich osobno. Tak właśnie zginął mój dziadek, zaś wujek Teodor ocalał, gdyż w porę został powiadomiony o obławie. Rodzina schowała go w stogu gnoju przed oborą. Cudem przeżył, bo Niemcy omijali ten smród. Z kolei Michał Olczyk ukrył się w ziemiance zrobionej pod podłogą nowo wybudowanego domu z bali drewnianych. Świeże bale nie bardzo chciały się palić, dlatego Niemcy wrzucali do środka wiązki słomy. Później przebił się do ogrodu i tam ukrył.

Tata opowiadał mi, że kiedy przyjechał do Ustki, wybrał dla nas mieszkanie na ulicy Rybackiej, bo tu już mieszkali Skłobianie, a inni też tu chcieli mieszkać w ich sąsiedztwie. Chyba już rozumiem, dlaczego chcieli mieszkać blisko siebie. Czuli się wśród swoich bezpiecznie. Później na naszą ulicę, a także przyległą ul. Zieloną, przyjechały rodziny z innych rejonów Polski[…].

[…] Nasi rodzice należeli do wierzących katolików. Obowiązkowo, co niedzielę chodziliśmy na msze. Rodzice chętnie wykonywali prace na rzecz kościoła. To byli ludzie bardzo pracowici. Tworzyli początki Ochotniczej Straży Pożarnej w Ustce (p. Baran, p. Śmiłowski, p. Olczyk). Przy naszych domach każdy miał swój ogródek z altanką. W latach sześćdziesiątych p. Mach, p. Nabożny, p. Frątczak, p. Cholewa i p. Śmiłowski hodowali nutrie, lisy i norki. Na terenie obecnego OSiR-u mieliśmy duże ogrody warzywne. Rosły tam drzewa owocowe, warzywa i kwiaty. P. Olczyk i p. Baran byli pasjonatami pszczół. Mieli własne pasieki. Ach, co to był za miód! Jakby tego było mało, nasi rodzice posiadali na ulicy Polnej przy rzece Słupi duże pola uprawne. Pamiętam jak nadwyżki plonów: ziemniaki, kapusta, ogórki, buraki, były zawożone w darze do Domu Dziecka. Nasi rodzice umieli i chcieli dzielić się […].

[…] Niedługo minie 75 lat, odkąd pierwsi osadnicy przyjechali do Ustki. Na tym czarno-białym zdjęciu poznaję trzech stoczniowców z ulicy Rybackiej, a kim są pozostali – nie wiem. Może ktoś z czytelników rozpozna na tym zdjęciu swoich bliskich i uzupełni historię tego zdjęcia.

[157] Według wspomnień Andrzeja Śmiłowskiego, syna Bogusława Śmiłowskiego (w posiadaniu autorów).

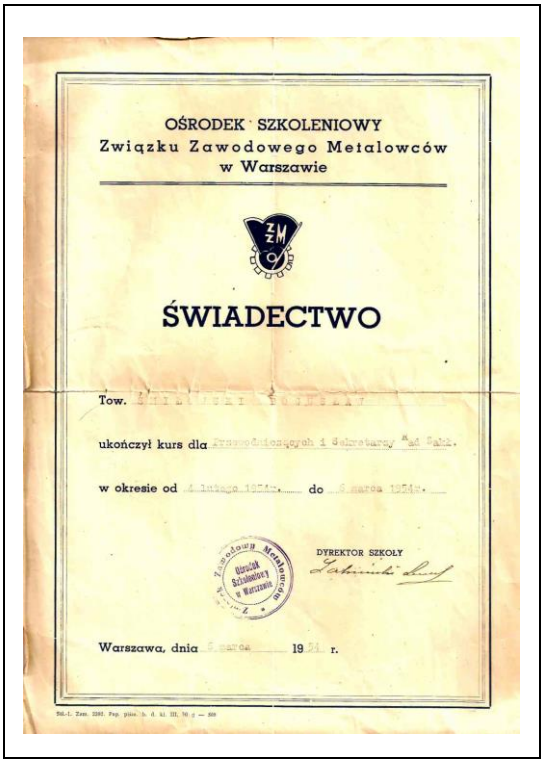
Ryc. nr 77. Zdjęcie ze ślubu Państwa Kościółków.

Źródło: Archiwum prywatne Andrzeja Śmiłowskiego, syna Bogusława Śmiłowskiego.

W czasie osobistej rozmowy w 2021 r., Andrzej Śmiłowski podał, że zdjęcie zostało wykonane z okazji ślubu Państwa Kościółków. Na zdjęciu są między innymi: Stefan Baran (drugi z lewej strony, w pierwszym rzędzie), Bogusław Śmiłowski (pierwszy z prawej, w trzecim rzędzie), Marian Olczyk.

W marcu 1954 r. Bogusław Śmiłowski ukończył Kurs dla Przewodniczących i Sekretarzy Rad Zakładowych (zob. świadectwo ukończenia kursu).

Ryc. nr 78. Świadectwo ukończenia kursu przez Bogusława Śmiłowskiego.



OŚRODEK SZKOLENIOWY
Związku Zawodowego Metalowców
w Warszawie

ZZM

ŚWIADECTWO

Tow. [redacted]

ukończył kurs dla przewodniczących i sekretarzy Rad Zakł.

w okresie od 4 lutego 1954 r. do 6 marca 1954 r.

DYREKTOR SZKOŁY

Warszawa, dnia 6 marca 1954 r.

Źródło: Archiwum prywatne syna Bogusława Śmiłowskiego, Andrzeja Śmiłowskiego.

W lipcu 1964 roku Bogusław Śmiłowski otrzymał Dyplom Mistrzowski i tytuł Mistrza w rzemiośle stolarskim, co potwierdzono dyplomem.

Ryc. nr 79. Dyplom Mistrzowski Bogusława Śmiłowskiego.

IZBA RZEMIEŚLNICZA

w Koszalinie.

Nr 2348.

DYPLOM MISTRZOWSKI

Ob. Śmiłowski Bogusław Józef

z Ustki

urodzony dnia 2 stycznia 1914 r.

w Łachów powiat Włoszczowa

złożył egzamin mistrzowski w rzemiośle stolarskim

i stosownie do art. 158 rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 7.VI.1927 r. o prawie przemysłowym (Dz. U. R. P. Nr 53, poz. 468) wraz z późniejszymi zmianami ma prawo używać tytułu

MISTRZA

w rzem.stolarskim.-

Słupsk, dnia 6 lipca 1964 r.

KOMISJA EGZAMINACYJNA

PRZEWODNICZĄCY

PREZES IZBY

CZŁONKOWIE:

IZBA RZEMIEŚLNICZA W KOSZALINIE

DYREKTOR IZBY

Wzór DP-Rz-69/19 Dyplom Mistrzowski

H-12 Poligrafia zam. 1027

Źródło: Archiwum prywatne syna Bogusława Śmiłowskiego, Andrzeja Śmiłowskiego.

W dniu 10 stycznia 1979 r. Bogusław Śmiłowski odszedł na emeryturę.

5.8. Nota biograficzna Mariana Olszyny[158].

Ryc. nr 80. Fotografia Mariana Olszyny.

Źródło: Archiwum prywatne żony, Pani Leokadii Olszyny.

Marian Olszyna *urodził się 16 grudnia 1918 r. w Chlewiskach, woj. mazowieckie.*

Do Ustki przyjechał w czerwcu 1945 r. W dniu 13.12.1945 r. zatrudniony został w Delegaturze Morskiego Instytutu Rybackiego w Ustce, w charakterze wartownika.

W okresie przygotowania produkcji wyrobów w aluminiowych, w drugiej połowie lat 50-tych, ukończył kurs spawaczy gazowych w Stoczni Gdyńskiej im. Komuny Paryskiej, po czym rozpoczął pracę jako spawacz wyrobów aluminiowych na Wydziale K-2 Stoczni Ustka.

Za wieloletnią, nienaganną i nieprzerwaną pracę został odznaczony Brązowym, Srebrnym i Złotym Krzyżem Zasługi, oraz Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

1 stycznia 1979 r. odszedł na emeryturę.

Dzięki uprzejmości żony Mariana Olszyny, Pani Leokadii Olszyny możemy zaprezentować unikatowy dokument w postaci legitymacji pracownika Delegatury MIR w Postominie.

[158] Nota biograficzna Mariana Olszyny według materiałów przygotowanych przez Dział Kadr Stoczni „Ustka" z okazji XXX-lecia Stoczni w 1975 roku, rozszerzonych i uzupełnionych na podstawie dokumentów i zdjęć przekazanych przez syna, Krzysztofa Olszynę w 2021 r.

Ryc. nr 81 - 82. Legitymacja służbowa Mariana Olszyny.

Źródło: Archiwum prywatne żony, Pani Leokadii Olszyny.

Marian Olszyna pracował później jako spawacz, a za swoją pracę otrzymał Srebrny (1958 r.), a następnie Złoty Krzyż Zasługi (1965 r.).

Ryc. nr 83. Legitymacja Kawalera Złotego Krzyża Zasługi Mariana Olszyny.

POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA

LEGITYMACJA

Nr J-8015

WARSZAWA

dn. 16 czerwca 1965 r.

UCHWAŁĄ RADY PAŃSTWA

odznaczony(a) został(a) za piętnastoletnią nieprzerwaną i wyróżniającą się pracę w wydziałach produkcyjnych stoczni

Ob. OLSZYNA

Marian s.Władysława

ZŁOTYM KRZYŻEM ZASŁUGI

PRZEWODNICZĄCY RADY PAŃSTWA

Źródło: Archiwum prywatne żony, Pani Leokadii Olszyny.

5.9. Ze wspomnień Józefa Piaseckiego[159].

W tym miejscu, przytaczamy fragmenty osobistych wspomnień Józefa Piaseckiego, spisanych przez syna Radosława Marię Piaseckiego w 2017 roku[160].

Wyjechałem z Tomaszowa [Lubelskiego] 2 stycznia 1946 r. Tylko przypadek sprawił, że trafiłem do Postomina, bo na dworcu w Warszawie pierwszy podstawiono pociąg do Gdańska, a nie Wrocławia, gdzie miała tworzyć Akademię Medyczną żona z wykształcenia pielęgniarka. Nie jechałem długo, może dwa, może trzy dni…Na peronie przystanku Postomin wysiadłem wczesnym rankiem…Nie napotkałem zniszczeń wojennych…Ktoś wskazał mi kierunek do Stoczni. Trafiłem na dwie hale i budkę strażnika, który powiedział jak trafić do ***Piotra Niewmierzyckiego***[161] *.*

Ten mieszkał wraz z ***Zygmuntem Sopkowskim*** *na parterze dużego dwupiętrowego bloku przy ul. Kopernika. W tym samym bloku mieszkał* ***Bernard Henzel****, pełnomocnik MIR na Postomin i okolice. Mówiło się o nim Kapitan. Chodził w ubraniu przypominającym mundur kapitana marynarki. Cieszył się szacunkiem, miał ogromne uprawnienia administracyjne i prawne, z których często korzystaliśmy przy budowaniu podstaw budowanej przez nas stoczni. Mężczyzna w średnim wieku, grzeczny kulturalny, zawsze chętny do niesienia nam pomocy.*

---

[159] Józef Piasecki był pierwszym dyrektorem przedsiębiorstwa Stocznia „Ustka" w Ustce w latach 1952-1954.
[160] Radosław Piasecki, *Nasza Ustka…*, w. cyt.
[161] **Piotr Niewmierzycki** – jeden z wymienionych organizatorów stoczni w latach 1946-1948. Był synem Bronisława Niewmierzyckiego z Tomaszowa Lubelskiego, gdzie był architektem powiatowym. Zdał maturę przed wojną w Tomaszowie. Następnie przeniósł się do Lwowa, gdzie studiował na wydziale mechanicznym Politechniki. Po wojnie repatriowani do Hajnówki. Przenieśli się do Gdyni i zgłosili się do MIR-u. Piotrowi zaproponowano wybór między Puckiem, Darłowem Kołobrzegiem i Postominem (powojenna nazwa Ustki). Zdecydowali się na Ustkę.

*Naprzeciw Piotra mieszkał **Linkowski**, także z MIR. W bloku naprzeciw, w trzech połączonych ze sobą mieszkaniach na parterze urządzona była przez MIR stołówka. Prowadziła ją **Pani Jagodzińska**, pochodząca z Poznania.*

Stocznia nie posiadała żadnego ogrodzenia. W baraczku służącym kiedyś Niemcom za stróżówkę mieściło się teraz biuro. W stróżówce spotykaliśmy się, przebierali, rozmawiali. Stała obok mniejszej z dwóch hal, która miała jakieś 30 na 20 metrów. Na jej przedłużeniu większa, ale niższa, mniej więcej 40 na 25 metrów. W niej położone były trzy pary szyn, które wychodziły na zewnątrz, między hale, a jedna z nich wchodziła do środka mniejszej. Zainstalowana między halami suwnica, przesuwana ręcznym kołowrotem chodziła prostopadle do nich. W czasie wojny w halach przeglądano i remontowano łodzie do trałowania min magnetycznych. Sześć, może siedem takich drewnianych, sześciometrowych łodzi z ogromnymi magnesami w środku stało jeszcze wokół. Później zabrała je Marynarka Wojenna. W mniejszej hali zainstalowany był podnośnik łańcuchowy. Prawdopodobnie służył do wyciągania elektromagnesów. Wzdłuż hal, po ich lewej stronie, ciągnęło się torowisko połączone z jednej strony z siecią kolejową, z drugiej z szynowym slipem kończącym się w wodzie niewielkiego, otwartego na Słupię basenu. Przed nim stała elektryczna wyciągarka. Brzegi rzeki i basen umocnione były porządnymi, drewnianymi balami. O jakieś sto metrów za basenem, przy wschodnim brzegu rzeki stał drewniany żuraw i stara szopa. Naprzeciw wystawały z wody fragmenty zatopionych trzech U-bootów. Pewnej nocy przypłynął dźwig i wydobył wraki. Wąską, drewnianą kładką przeszliśmy na zachodni brzeg, gdzie stał duży, czerwony budynek, a nieopodal dwa niewielkie, solidne, parterowe. W pobliskim lesie były jeszcze drewniane, mieszkalne baraki. Przed wojną mieściła się tu baza szkoleniowa i administracja Kriegsmarine.

Poszliśmy w kierunku ujścia Słupi. Drogę do morza zagrodził nam duży basen wodny oddzielony od plaży falochronem… W basenie i wokół niego było pusto….Przed basenem trafiliśmy na szynowy slip zupełnie podobny do naszego, pusty placyk, może 15 x 15 metrów i w baraczku na mały warsztat mechaniczny… Port, basen i nabrzeża były puste – ani łodzi rybackich, ani kutrów, ani czegokolwiek nadającego się do pływania czy remontu.

…W Słupi znaleźliśmy traktor. Po remoncie służył nam bardzo długo. Nazywaliśmy go Pracuś, bo był w ciągłym ruchu. Na wielkich tylnych kołach, bardzo silny, niezawodny, wręcz niezastąpiony.

Przez pierwsze miesiące 1946 r. porządkowaliśmy teren, remontowaliśmy i przystosowaliśmy hale do naszych potrzeb. Organizowaliśmy materiały, urządzenia i narzędzia. Zatrudnialiśmy ludzi. Wszyscy pracownicy przychodzili do roboty o g.7.00. Spotykaliśmy się w dużej hali lub obok niej. Piotr [Niewmierzycki] prowadził ogólną odprawę. Wysłuchiwał, co zostało zrobione, co według robotników powinno się jeszcze zrobić, a także informacji o czymś, co ludzie znaleźli lub odkryli w okolicy, a co mogło się nam przydać. Omawiał, co jest do roboty i rozdzielał prace.

*Nie było jeszcze wyznaczonych brygad i majstrów…Wszyscy byliśmy zatrudnieni na dniówce. Nie mieliśmy określonych godzin pracy, nikt nie sprawdzał obecności. Nie było kart pracy…Wszystko opierało się na zaufaniu i entu*zjazmie *budowania czegoś nowego, swojego.*

*Warsztat mechaniczny zorganizowaliśmy w mniejszym budyneczku stojącym na zachodnim brzegu Słupi. Tokarkę, gilotynę, wiertarki i młot elektryczny ściągnęliśmy z warsztatu znajdującego się przy ujściu rzeki. Po **Łepiku** [uciekł do Szwecji na kutrze], **Bekulardzie**, mistrzem ślusarni został **Rynkiewicz**[162], przedwojenny mistrz działu mechanicznego w Państwowych Zakładach Lotniczych pod Warszawą. Później obok warsztatu zorganizowaliśmy cynkownię. Dłuższy budynek przeznaczyliśmy na magazyn materiałowy.*

[162] Chodzi o Mariana Ryniewicza.

W maju, może czerwcu…Piotr [Niewmierzycki] zaproponował, byśmy wreszcie zabrali się za budowę łodzi. To zadanie otrzymałem ja – znałem rysunek techniczny, miałem wyobraźnię przestrzenną. W ten sposób zostałem projektantem, konstruktorem i traserem jednocześnie.

Pierwszą naszą jednostką miała być prosta, sześciometrowa łódź wiosłowo-żaglowa. Postanowiliśmy, że wręgi i stępka będzie z jednolitych dech sosnowych giętych na gorąco, a pokrycie burt z klepek (listew o grubości ok. 20 milimetrów) kładzionych na styk i nitowanych ocynkowanymi gwoździami. Parnik do grzania i gięcia robiony był po kierunkiem ***Piotra*** *[Niewmierzyckiego], bez rysunków, jedynie wg jego wskazań… Technologię produkcji kleju opracował* ***Zyg [Sopkowski]*** *– chemik.*

W mieszkaniu na Żeromskiego odkryłem kompletny, profesjonalny i prawie nowy „Reissbrett" (deskę kreślarską z przykładnicą), a w innym miejscu komplet krzywików i giętek.

Pod koniec roku [1946] mieliśmy gotowy projekt łodzi i stanowiska do ich produkcji. W mniejszej hali ustawione były maszyny do obróbki wstępnej: piła tarczowa, strugarka, wyrówniarka. Pracowało tam ok. 6 osób pod nadzorem starszego, bardzo doświadczonego stolarza. W dużej haki prowadziliśmy konkretne prace stolarskie, klejenie, gięcie elementów i montaż łodzi. Mistrzem był ***Soszyński****. Do trasowania pierwszych łodzi zrobiliśmy prowizoryczny stół z płyt z liściastej sklejki ułożonych na koziołkach.*

Po lewej stronie torowiska, patrząc od strony przyszłej bramy stoczniowej i na wysokości mniejszej hali, stał mały, jakieś siedem na cztery metry, murowany budyneczek. Na początku pracował w nim krawiec ***Kazimierz Cugier*** *z Poznania, zatrudniony jako żaglomistrz. Później dobudowaliśmy dla jego brygady barak po prawej stronie od małej hali. W budyneczku pozostała produkcja drewnianych detali: wioseł, rumpli, rogatnic, płetw steru, kół sterowych, rumb i innych. Pracował tam m.in.* ***Rysiek Gut.***

Do końca 1946 r. na wodzie mieliśmy dwie, może trzy łodzie. Wydawać by się mogło, że to niewiele. Lecz wziąwszy pod uwagę, że wszyscy uczyliśmy się nowych dla nas zawodów, że trzeba było „organizować" wszystko do produkcji, od narzędzi po tarcicę czy płótna żaglowe, był to niewątpliwy sukces.

Za basenem, wzdłuż wschodniego biegu Słupi rozciągał się teren dwa razy większy od naszego. Na nim stała jedynie stara szopa i drewniany żuraw. Od strony północnej ograniczał go drugi basen. Też otwarty na rzekę i prostopadły do niej, lecz większy i głębszy. Tak jak brzeg rzeki, umocniony był wokół solidnymi, drewnianymi balami….

Często, siedząc w naszej knajpeczce, w gronie najbliższych współpracowników ***(Piotr Niewmierzycki, Józek Wyszyński, Jurek Flakowicz i ja)*** *snuliśmy plany, co do możliwości rozwoju stoczni. Zawsze braliśmy pod uwagę to miejsce… Jurek był mistrzem naszej brygady remontowo-budowlanej. Piotr [Niewmierzycki] wraz z nim, rozrysowali i opisali szczegółowy projekt zagospodarowania przestrzennego tego terenu pod przyszłe potrzeby stoczniowe. Z projektem, rysunkami i opisem pojechali do MIR-u. Niestety, projekt ten utknął w gąszczu administracyjnym. Wypłynął dopiero po roku 1954, gdy opuściłem już Ustkę*[163]*.*

Współpracownicy Józefa Piaseckiego, o których wspomina powyżej, uwidocznieni są na zdjęciu z 1948 roku.

---

[163] Radosław Piasecki, *Nasza Ustka…*, w. cyt.

Ryc. nr 84. Współpracownicy Józefa Piaseckiego na zdjęciu z 1948 roku.

Biuro techniczne stoczni w Ustce, 1948 rok.
Od lewej stoją: Jerzy Flakowicz, Józef Wyszyński, Frydrych, Irena Witerowa.
Od lewej siedzą: Piotr Niewmierzycki, Jan Mazalski, Józef Piasecki.

Źródło: Radosław Piasecki, *Nasza Ustka…*, w. cyt.

5.10. Przyjęcia pracowników do Stoczni w Ustce w II połowie 1946 roku.

Tabela nr 6. W II półroczu 1946 roku przyjęto do pracy w stoczni, między innymi[164].

L.p.	Nazwisko i imię	Uwagi
1.	**Hertlein Józef[165]**	
2.	Janczulewicz Jan	
3.	Krawczyk Józef (Michał)	
4.	Kwiatkowski Wacław	
5.	**Nycz Tadeusz**	
6.	Olan Jan	
7.	Piwoni Marian	
8.	Rygiel Edward	
9.	Rymarz Stanisław	
10.	Szurek Michał	
11.	Woroniecki Maciej	
12.	Zdziech Franciszek	

Na dzień 31 XII 1946 rok załoga stoczni liczyła 76 pracowników.

[164] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.
[165] Cieśla, mianowany przez dyr. Józefa Piaseckiego na Szefa Produkcji; życiorys przedstawiony podczas obchodów XXX-lecia stoczni w 1975 r.; zob. artykuł przedstawiający rodzinę Hertleinów poniżej.

5.11. Rodzina Hertleinów, repatriantów z Druskiennik.

Spośród osób zatrudnionych w 1946 roku, przedstawiamy jedną z rodzin repatriantów z Druskiennik – rodzinę Hertleinów, na zdjęciu z 1964 r.

Ryc. nr 85. Rodzina Hertlein z Druskiennik, przybyłych do Ustki w 1946 r[166].

Na zdjęciu, od lewej: Jerzy Hertlein s. Franiszka, Jan Hertlein s. Józefa, Józef Hertlein, Franciszek Hertlein brat Józefa, Krzysztof Hertlein s. Józefa.
Źródło: „Głos Koszaliński" 24.12.1964 r., nr 310.

Drogę z Druskiennik do Ustki i pracę w stoczni przedstawił Franciszek Hertlein:

Może innych trzyma tu karta stoczniowca, może deputat węglowy i niezłe zarobki. Ja – Franciszek Hertlein - mam zamiłowanie do tej pracy. Lubię ją. Nigdzie bym stąd nie poszedł.

W kwietniu 1946 roku, jeden z licznych transportów zdążał w kierunku Ziem Zachodnich. Głowa rodu Hertleinów – Jan opuścił transport w Gdańsku. Franciszek myślał o czymś innym. Rodzinne Druskienniki były spokojną miejscowością wypoczynkową… Ktoś powiedział Franciszkowi, że to czego szuka, nazywa się Ustka. Małe, ładne miasteczko nad morzem -miejscowość letniskowa. Inni potwierdzili, Franciszek podjął decyzję.

Józef Hertlein pracował w komisji repatriacyjnej do zakończenia akcji. W sierpniu 1946 r osiedlił się także w Ustce. Jan Hertlein był stolarzem. Pracował w zarządzie Uzdrowiska Druskienniki. Kiedy synowie podrośli, podjęli zawód ojca. Najpierw starszy Franciszek, później Józef. Nad Niemnem majstrowie od piły i struga budowali między innymi kaskady wodne, łodzie, a także kajaki. Kiedy przyszło im zdecydować się na podjęcie nowej pracy wybrali tę, do której mieli zamiłowanie. Ojciec znalazł zatrudnienie przy odbudowie Stoczni Gdańskiej. Franciszek i Józef trafili do Stoczni w Ustce. Franciszek przywiózł ze sobą troje dzieci, Józef czworo. Najmłodszy, Andrzej urodził się już w Ustce.

Niby niewiele zmieniło się w ich pracy. Jak dawnej, narzędziami ich pracy była piła i strug. Ale tylko pozornie. Po trzech miesiącach zostali brygadzistami. Początki były niezwykle ciężkie. Nie było rysunków, nie znali technologii budowy łodzi. Inżynier Niewmierzycki robił szkic, dyrektor Piasecki jako traser, przygotowywał szablony. Resztę pozostawiano brygadzistom.

[166] „Głos Koszaliński" 24.12.1964 r., nr 310.

Tak powstawały łodzie, potem kutry. W roku 1947 – wspomina Józef – rozpoczęliśmy budowę pierwszego kutra. To było wielkie przeżycie. „Piotruś" – tak nazwano pierwszy zbudowany kuter rybacki[167] .

Franciszek został traserem, a w 1957 r. brakarzem. Józef, po zbudowaniu pierwszego kutra, został majstrem. W 1960 awansował na Głównego Technologa i po roku na Szefa Produkcji.

W okresie swojej pracy przeżyli dwa dramatyczne zdarzenia związane z próbami likwidacji Stoczni, najpierw w 1947 i później w 1950. W swojej relacji podają, że Stocznia Rybacka w Gdyni, po rozbudowie swojego zakładu w 1947, postanowiła zlikwidować małe stocznie. W ten sposób przestała istnieć Stocznia w Darłowie. W Ustce załoga nie pozwoliła. Wysłała delegację do Warszawy, a komisarycznego dyrektora załoga po prostu przepędziła.

Sytuacja powtórzyła się w 1950 r., kiedy zamierzano zlikwidować stocznie w Ustce, a część załogi przenieść do Pleniewa[168]. Były już gotowe listy tych „wybranych". I tym razem załoga na to nie zezwoliła[169].

Za swoją pracę w Stoczni, Józef i Franciszek zostali odznaczeni Brązowymi i Srebrnymi Krzyżami Zasługi. Rada Państwa przyznała Józefowi Hertleinowi Złoty Krzyż Zasługi, ale nie otrzymał go. Kiedy zauważył, że dyrektor naciąga wskaźniki wykonania planu, zaprotestował i zawiadomił Centralny Zarząd, po czym do Stoczni przyjechali inspektorzy na kontrolę, ale dyrektor zdążył odesłać odznaczenie.

W 1957 r., kiedy zaprzestano budowy kutrów, a produkcja łodzi ratunkowych nie zapewniała wszystkim pracy, ktoś w zjednoczeniu zaproponował, żeby podjęli się produkcji beczek. Przyjęli to jako obrazę. Zapiekło ich to, jak najgorsza obelga.

W wyniku załamania się produkcji jednostek drewnianych, Stocznia Ustka i Stocznia w Pleniewie otrzymały szansę rozpoczęcia produkcji wyrobów z aluminium, po niepowodzeniu budowy w Stoczni Północnej w Gdańsku. Pierwsza dostawa importowanego aluminium trafiła do Ustki, ale natychmiast przyszło polecenie przekazania go do Pleniewa. Dopiero po niepowodzeniu w Pleniewie, zlecenie uruchomienia produkcji trafiło do Ustki.

Prototypowa łódź wykonana w Ustce w 1957 r. otrzymała wysoką ocenę towarzystwa klasyfikacyjnego Lloyd's Register of Shipping. Produkcja seryjna została opanowana w ciągu roku.

Pracę w Stoczni znalazły także dzieci Hertleinów. Synowie Józefa – Krzysztof i Jan.

Krzysztof po ukończeniu szkoły metalowej w Słupsku od 1956 roku pracował jako ślusarz. Młodszy Jan rozpoczął pracę w 1964 r. jako robotnik. Najmłodszy Andrzej[170], po ukończeniu Technikum Budowlanego w Gdańsku, rozpoczął pracę w Stoczni.

Syn Franciszka – Jerzy, po ukończeniu technikum w Koźlu, pracował w Stoczni jako technolog.

---

[167] W 1964 r. pływał jako kuter pilotowy.
[168] Część Gdańska, w której później działała Stocznia Wisła.
[169] Stocznię przejął w 1951 r. Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego.
[170] Andrzej Hertlein pracował w Stoczni jako technolog na wydziale P-2.

5.12. Tadeusz Nycz - pracownik Stoczni w Ustce od 1946 roku.

Ryc. nr 86. Fotografia Tadeusza Nycza.

Tadeusz Nycz[171] to jeden z najstarszych pracowników Stoczni. Urodził się 19 listopada 1924 r. w mieście Rymanów. Do Ustki przyjechał z grupą innych mieszkańców powiatu rymanowskiego[172] , wśród których byli członkowie rodziny Pelczar, Rymarz, Ociepka.

Pracę w Stoczni rozpoczął w drugim półroczu 1946 roku w warsztacie żaglo - taklerskim, w którym pracował do czasu przejścia na emeryturę.

Źródło: archiwum Ewy i Mieczysława Nyczów.

Ryc. nr 87. Tadeusz Nycz z pracownikami brygady żaglo - taklerskiego.

Na zdjeciu, od lewej: Ryszard Woroniecki, Michał Szurek, Wanda Ziarkowska-Blaszke, Tadeusz Nycz (brygadzista), NN, p. Kowalska, Stanisław Szałankiewicz, Stefan Tymczak.
Źródło: Archiwum rodzinne Ryszarda Ziarkowskiego.

Tadeusz Nycz, doskonaląc swoje umiejętności, w 1949 roku ukończył kurs dokształcający do egzaminu czeladniczego i mistrzowskiego w zawodzie rymarskim.

---

171 Nota opracowana na podstawie dokumentów udostępnionych przez Mieczysława Nycza.

172 **Rymanów** – miasto w województwie podkarpackim, w powiecie krośnieńskim, siedziba gminy miejsko-wiejskiej Rymanów.

Ryc. nr 88. Świadectwo ukończenia kursu przez Tadeusza Nycza.

ZAKŁAD DOSKONALENIA RZEMIOSŁA

w Szczecinie Oddział w Słupsku

ŚWIADECTWO UKOŃCZENIA

Kursu przygotowującego do egzaminu czeladniczego i mistrzowskiego

w zawodzie rymarskim

Nycz Tadeusz

urodzony dnia 9. XI. 1924 r., w Rymanowie,

powiat: Sanok, ukończył 300 godzinny

kurs dokształcenia zawod. trwający od dnia 3. X. 1949 r.

do dnia 15. grudnia 1949 r. zorganizowany za zezwoleniem Dyrekcji

Okręgu Szkolnego zawod. z dnia 11. X. 1949 r., Nr 1269/49/kar.

Słupsk, dnia 15. grudnia 1949 r.

Nr ZH-1513/XI-142/49

KIEROWNIK KURSU:

CZŁONKOWIE KOMISJI EGZAMINACYJNEJ:

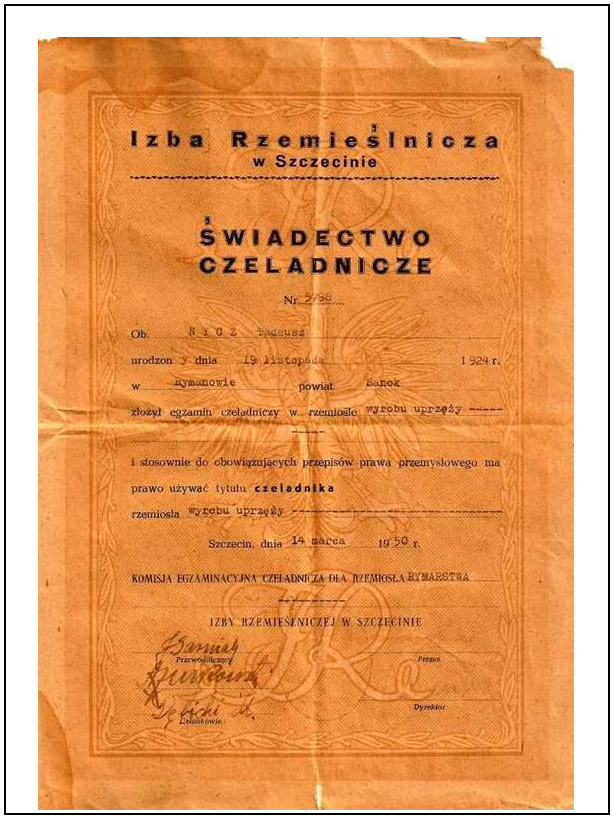
DYREKTOR:

Wzór zatwierdzony przez Ministerstwo Oświaty pismem Nr III. D-7995/48

Źródło: Archiwum Ewy i Mieczysława Nyczów.

14 marca 1950r. Tadeusz Nycz otrzymał tytuł czeladnika i mistrza rzemiosła wyrobu uprzęży.

Ryc. nr 89. Świadectwo czeladnicze Tadeusza Nycza.



Izba Rzemieślnicza
w Szczecinie

ŚWIADECTWO
CZELADNICZE

Nr 2498

Ob. NYCZ Tadeusz

urodzon y dnia 19 listopada 1924 r.

w Rymanowie powiat Sanok

złożył egzamin czeladniczy w rzemiośle wyrobu uprzęży

i stosownie do obowiązujących przepisów prawa przemysłowego ma

prawo używać tytułu **czeladnika**

rzemiosła wyrobu uprzęży

Szczecin, dnia 14 marca 1950 r.

KOMISJA EGZAMINACYJNA CZELADNICZA DLA RZEMIOSŁA RYMARSTWA

IZBY RZEMIEŚLNICZEJ W SZCZECINIE

Przewodniczący

Prezes

Członkowie

Dyrektor

Źródło: Archiwum Ewy i Mieczysława Nyczów.

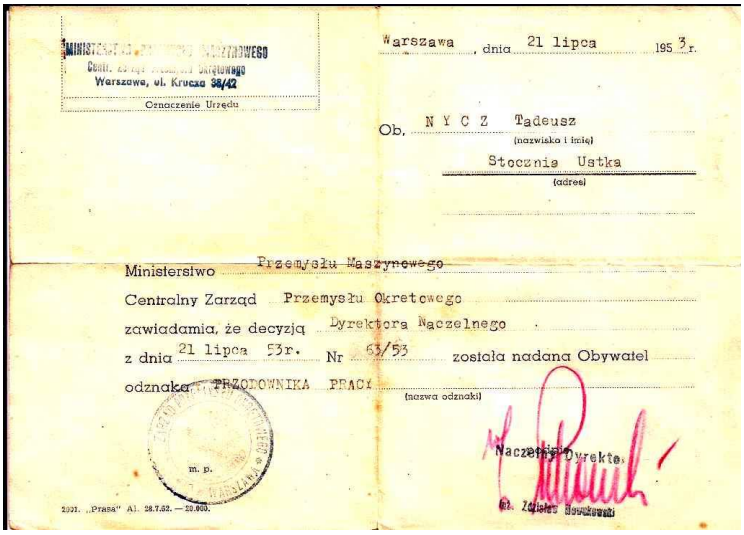
Przodownicy pracy. Z liczbą 211% na szarfie stoi Tadeusz Nycz, jeden z najstarszych stażem pracowników stoczni, w latach 50-tych był Przewodniczącym Rady Zakładowej.

Ryc. nr 90. Przodownicy pracy w Stoczni w Ustce.

Od lewej: NN, Górajek, Tadeusz Nycz, NN, Jan Olan, Edward Rygiel, Marian Szołtysik (najdalej z tyłu), Józef Piasecki, NN.
Źródło: Archiwum Ewy i Mieczysława Nyczów.

W rywalizacji przodowników pracy Tadeusz Nycz osiągał najlepsze wyniki, dzięki czemu uzyskał tytuł i odznakę Przodownika Pracy, przyznaną przez Dyrektora Centralnego Zarządu Przemysłu Okrętowego (CZPO):

Ryc. nr 91. Odznaka przodownika Pracy Tadeusza Nycza.



Warszawa, dnia 21 lipca 195 3 r.

Ob. N Y C Z Tadeusz
(nazwisko i imię)
Stocznia Ustka
(adres)

Ministerstwo Przemysłu Maszynowego
Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego
zawiadamia, że decyzją Dyrektora Naczelnego
z dnia 21 lipca 53r. Nr 63/53 została nadana Obywatel
odznakę PRZODOWNIKA PRACY
(nazwa odznaki)

m. p.

Źródło: Archiwum Ewy i Mieczysława Nyczów.

Tadeusza Nycza widzimy także wśród osób wyróżnionych nagrodami rzeczowymi z okazji Dnia Stoczniowca w 1953r. Wśród nagród znalazły się, m.in.: rower, radioodbiornik Pionier, kupony materiałów.

Ryc. nr 92. Nagrodzeni pracownicy Stoczni „Ustka".

Od lewej: Jan Wełpa, Tarasiewicz, Józef Wyszyński, Surdek, Wanda Ziarkowska-Blaszke, NN, Stanisław Ociepka, Stanisław Słoma, Tadeusz Nycz, NN, Antoni Jędryszek.
Źródło: Archiwum Ryszarda Ziarkowskiego.

Tadeusz Nycz był także zasłużonym działaczem ruchu związkowego. Członkiem Związku Zawodowego Metalowców został 17 lipca 1946r. W latach pięćdziesiątych Tadeusz Nycz był Przewodniczącym Rady Zakładowej w Stoczni Ustka.

Ryc. nr 93. Legitymacja członka Związku Zawodowego Metalowców.

Źródło: Archiwum Ewy i Mieczysława Nyczów.

W roku 1964, Uchwałą Prezydium Zarządu Głównego, Tadeusz Nycz został odznaczony prestiżową Złotą Odznaką Związku Zawodowego Metalowców.

Ryc. 94. Złota Odznaka ZZ Metalowców dla Tadeusza Nycza.

Źródło: Archiwum Ewy i Mieczysława Nyczów.

Do czasu przejścia na emeryturę pracował nieprzerwanie w wyuczonym zawodzie jako brygadzista warsztatu żaglo-taklerskiego.

Stoczniowe tradycje rodzinne kultywował syn Tadeusza, Mieczysław Nycz oraz jego żona Ewa Nycz.

5.13. Początki Stoczni w Ustce. Wspomnienia Kierownika Delegatury Bernarda Henzla[173].

Bernard Henzel *– Kapitan Portu Władysławowo, urodzony dnia 8 marca 1912 roku w Berlinie.*

Ukończyłem w 1931 r. Korpus Kadetów Nr 3 w Rawiczu uzyskując świadectwo dojrzałości. W 1939 roku brałem udział w obronie Helu w stopniu p. por. rezerwy w Marynarce Wojennej w Rejonie Umocnionym Hel. Od roku 1939 do 1945 przebywałem w niewoli niemieckiej Oflag II C Woldenberg, gdzie jako samouk zajmowałem się studiowaniem budownictwa okrętowego drewnianego.

Po powrocie z niewoli od 1 VII 1945 r. rozpocząłem pracę w Morskim Instytucie Rybackim w Gdyni skąd 15 VIII 1945 r.[174] zostałem *przeniesiony na stanowisko Kierownika Delegatury MIR w Ustce z zadaniem zorganizowania tam życia rybackiego.*

Z uwagi na fakt zastania w terenie portu 2 hal stanowiących magazyny dla łodzi do niszczenia min magnetycznych, postanowiłem magazyny te zaadaptować na hale produkcyjne do budowy taboru rybackiego. Potrzeby w tym zakresie były ogromne. Pracę należało rozpocząć od zera, gdyż Niemcy na terenie Ustki nigdy nie posiadali żadnej stoczni.

---

[173] AKP, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 237, Monografia Stoczni.

[174] Jeśli jest to data objęcia stanowiska, to trzeba zaznaczyć, że istnieje dokument sporządzony przez kpt. Mariana Janczewskiego z dnia 5 września 1945 r., podpisany przez niego w charakterze Kierownika Delegatury MIR w Postominie; ponadto, w nocie biograficznej Bernarda Henzla sporządzonej z okazji obchodów XXX-lecia Stoczni Ustka, podaje się datę **1 października 1945 r.** jako dzień rozpoczęcia jego pracy na stanowisku Kierownika Delegatury MIR w Ustce.

Maleńki warsztat remontowy usytuowany obok baseniku dla pogłębiarki „Stolpe" (która w tym basenie została zatopiona) był wyposażony jedynie w narzędzia ślusarskie przedstawiające wartość złomową. W tej sytuacji zaszła konieczność rozpoczęcia prac porządkowych na obszarze, który mógł stanowić podstawę działania przyszłej stoczni. Wizja przyszłej stoczni zarysowała się z każdym dniem coraz wyraźniej.

Najważniejszym jednak zadaniem było uzyskanie odpowiedniej ilości fachowców- szkutników, którzy by mogli rozpocząć wstępną produkcję jednostek rybackich. Problem drugi to zdobycie odpowiednich obrabiarek i narzędzi, był to problem łatwiejszy wprawdzie lecz wymagający penetracji znacznych obszarów kraju celem pozyskania tych właśnie narzędzi i obrabiarek.

Pierwszy problem - człowiek, stał się problemem nie do przezwyciężenia, wobec czego zadecydowałem przyjmować do pracy ludzi umiejących pracować w drewnie czyli stolarzy meblowych, budowlanych itp. Wychodziłem z założenia, że jeśli stolarz meblowy chcąc wykonać meble musi je wykonać bardzo dokładnie no i musi umieć czytać rysunek techniczny, to w znacznym stopniu ułatwi mi szkolenie go na szkutnika. Skutki tego pociągnięcia były wprost fantastyczne i mimo, że ludzie uczyli się produkując już serię jednostek, robili to wspaniale.

Osobnym rozdziałem jest dobór kadry technicznej i tak np. pan Piotr Niewmierzycki z zawodu technik budowy samolotów, stał się kierownikiem technicznym Stoczni Rybackiej. Kilku kreślarzy i jeden chemik, wszystko ludzie nie mający nic wspólnego z morzem ani z jednostkami pływającymi nagle mieli tworzyć to coś zupełnie dla nich nowego. Na marginesie angażowania ludzi, nie od rzeczy będzie wspomnieć w jaki sposób to się odbywało. Otóż kandydat po zameldowaniu się zawsze u mnie musiał mi przedstawić swoje świadectwo zawodowe, przy czym tak się zawsze układało, że 90% tych ludzi posiadało kwalifikacje mistrzów i czeladników stolarzy meblowych.

Po przeprowadzeniu takiej rozmowy zadawałem zawsze to samo pytanie: „Czy Pan posiada tu rodzinę", z chwilą, gdy mi oświadczył, że posiada i że ma mieszkanie angażowałem go na możliwie maksymalnych warunkach płacowych. Z chwilą kiedy kandydat odpowiadał mi, że rodzinę ma w kraju i chciałby ją sprowadzić, wówczas wydawałem kandydatowi zaświadczenie, że zostanie natychmiast przyjęty do pracy z chwilą ściągnięcia do Ustki rodziny. Prawie w 90% kandydaci już w ciągu tygodnia lub dwóch zjawiali się u mnie z tym zaświadczeniem, na odwrocie którego znajdował się adres obecnego zamieszkania i podano ilość członków rodziny przybyłych do Ustki. Ten sposób angażowania ludzi pozwolił mi uniknąć przypadkowości w doborze kadr pracowniczych i Ustka stała się jedną z nielicznych miejscowości na zachodzie, która mogła się legitymować stałymi mieszkańcami tego miasta.

Chcąc mieć zapewnioną dobrą wydajność pracy i stabilność kadr zmuszony byłem stworzyć im możliwie maksymalnie dobre warunki socjalne, tak dla samej załogi jak i ich rodzin. Problem ten rozwiązałem w ten sposób, że stocznia pomagała poszczególnym pracownikom w odrestaurowaniu lub uporządkowaniu przydzielonych im obiektów mieszkalnych, otworzyłem sklep dla pracowników stoczni i ich rodzin, wybudowałem w piwnicach domu administracyjnego stoczni piekarnię oraz szereg innych obiektów stanowiących skromne, ale właściwie ustawione zaplecze socjalne np. stołówkę, kawiarnię itp.

Innym mankamentem był brak dużego warsztatu mechanicznego, który by stanowił integralną część stoczni. W tym celu skontaktowałem się z prywatnym właścicielem dużego warsztatu mechanicznego Obywatelem Bekulardem Henrykiem, któremu zaproponowałem przejęcie obiektów warsztatowych wraz z wszystkimi urządzeniami, ofiarowując w zamian stanowisko kierownika warsztatów mechanicznych. Sprawa została szybko sfinalizowana i odtąd stocznia szkieletowo była przygotowana do rozpoczęcia produkcji. Trudno mi wskazać kolejność poczynań, gdyż wszystkie realizowano równolegle.

Ludzie stoczni byli wspaniali, budowali nową ojczyznę z dużym samozaparciem, nie szczędząc sił i umiejętności. Współpraca kadry kierowniczej z załogą była wprost idealna i nigdy nie było najmniejszych zadrażnień.

W okresach przedświątecznych tworzono ekipy pracownicze, które produkowały zabawki z odpadów drzewnych dla dzieci pracowników stoczni i przedszkola miejskiego.

Realizując w ten sposób warunki socjalno-bytowe pracowników stoczni udało mi się osiągnąć dwa cele, pierwszy to zapewniłem sobie stabilność kadr dla stoczni, drugi to stworzenie na ziemiach odzyskanych silnego bastionu polskiego składającego się w 90% z ludzi, którzy zamienili rzemiosło wojenne w pracę produkcyjną dla ojczyzny.

Najważniejszą jednak sprawą była sama produkcja stoczniowa. Entuzjazm do pracy i idealne wprost zgrania całego kolektywu pozwoliły na uzyskanie trwałych podwalin pod zupełnie nowy obiekt na terenie Ustki- stocznię rybacką. Mogę zupełnie śmiało stwierdzić, że była to naprawdę nasza polska robota, jedna z pierwszych na terenie ziem odzyskanych. O rozmiarach sukcesu może stanowić fakt, że już w pierwszym roku po wyzwoleniu w stoczni założono stępki pod serię kutrów 12,45 m w ilości 8 jednostek, oraz 5 łodzi motorowych 10 m do połowów łososia i 8 łodzi motorowych 8 m pokładowych. Jednostki te budowane seryjnie przeznaczone były dla rybołówstwa spółdzielczego i indywidualnego.

Charakterystyczną cechą budowy tych jednostek było to, że zamiast tradycyjnego systemu budowy polegającego na trasowaniu poszczególnych elementów, zastosowano elementy konstrukcyjne gięte na szablonach (stępki, stewy i wręgi) poszycie natomiast zastosowano również gięte, tak zwane słomiankowe. Ten sposób produkcji pozwolił na znaczną oszczędność drewna dochodzącą do 45% oraz uzyskanie znacznie trwalszej, przez swoją elastyczność, konstrukcję. Projekty i plany wykonywaliśmy sami we własnej kreślarni. Produkując w ten sposób każdy szczegół planu był znany wszystkim wykonawcom, co w znacznym stopniu usprawniało samą produkcję.

Z uwagi na fakt, że dla wykończenia każdej jednostki potrzebna była znaczna ilość okuć i prac ślusarskich związanych z pełnym wyposażeniem jednostki we wszystkie mechanizmy, rozpoczęliśmy produkcję okuć wszelkiego rodzaju oraz bolców i gwoździ ocynkowanych. Niezależnie od powyższego należało produkować windy trałowe. W tym celu nawiązałem kontakt z poznańską fabryką maszyn „Wiepofama", która produkowała dla nas odlewy kół zębatych.

Pozostałe części produkowaliśmy sami. W ten sposób produkcja wind trałowych dla całego rybołówstwa kutrowego znalazła się w stoczni usteckiej. Windy te do dnia dzisiejszego stosowane są na większości kutrach rybackich naszego wybrzeża.

W czasie pełnej już produkcji, stocznię wizytował pełnomocnik do spraw gospodarki morskiej prof. Eugeniusz Kwiatkowski, który po bardzo wnikliwym obejrzeniu całej stoczni oświadczył mi, że po powrocie do Warszawy przekaże na dalszą rozbudowę stoczni kilka milionów złotych, co rzeczywiście natychmiast uczynił[175]*.*

O sprawie tej wspominam dlatego, że prof. Kwiatkowski znany był z tego, że nie zdarzało się nigdy, aby sam zaproponował podobną pomoc, lecz zwykle żądał pełnego uzasadnienia nawet małych wydatków.

Oddzielnym problemem było zapewnienie stoczni właściwego zaopatrzenia w budulec. W tym celu zaangażowano brakarza drewna, który jeździł po całym Pomorzu i kupował drewno nadające się do produkcji. W pierwszej fazie drewno takie uzyskiwano w okolicznych wsiach, gdzie Niemcy w każdym prawie domu składowali deski dębowe służące do produkcji mebli dla córek wychodzących za mąż. Była to tarcica sucha i bezsęczna stanowiąca wprost idealny materiał budowlany.

Pozostałe materiały potrzebne do budowy dostarczał Morski Instytut Rybacki ze swych centralnych magazynów z Gdyni.

Przedstawiając w olbrzymim skrócie początki Stoczni w Ustce, największą dla mnie osobiście nagrodą jest fakt, że na kilka małych stoczni rybackich znajdujących się wówczas na wybrzeżu zachodnim, mających niemałą nieraz tradycję, tylko stocznia w Ustce znalazła się w nomenklaturze stoczni obecnie.

Cieszę się z każdej publikacji na temat stoczni w Ustce i za zapowiedzi jej szybkiej rozbudowy.

(-) Henzel

Podpis nieczytelny

6. Produkcja w 1946 roku.

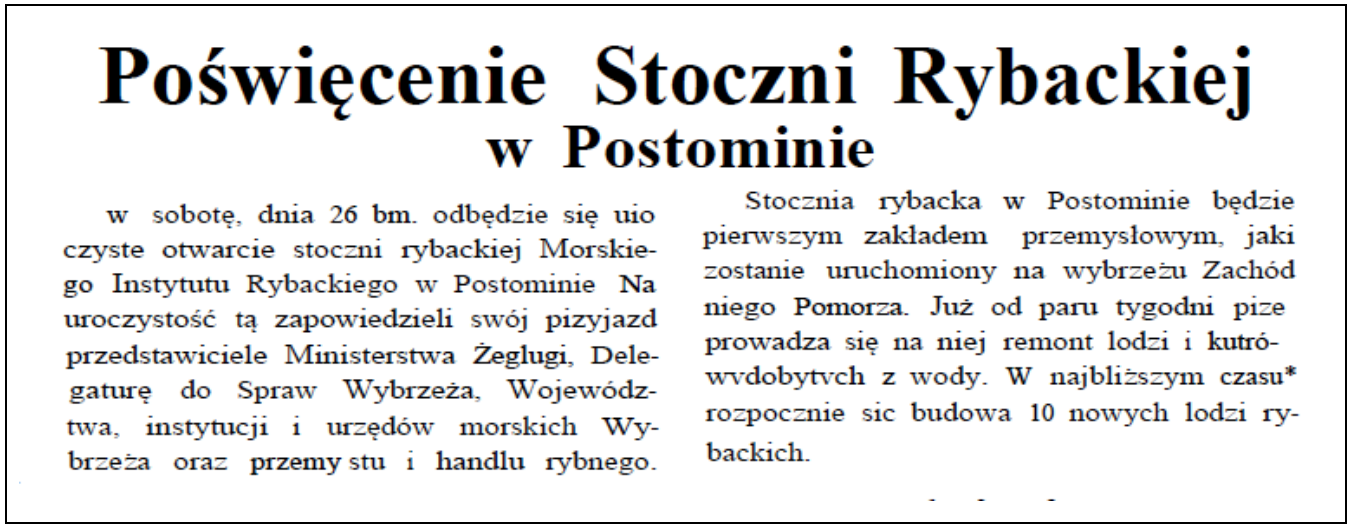
W dniu 1 stycznia 1946 r. Morski Instytut Rybacki formalnie odzyskał Stocznię Rybacką Sp. z o.o. w Gdyni, w której powstawały pierwsze łodzie rybackie dla rybołówstwa morskiego. Będzie to w rezultacie oznaczało wejście w struktury organizacyjne i podporządkowanie stoczni w Ustce Stoczni Rybackiej w Gdyni.

W dniu 1 września 1946 r. nastąpiła reorganizacja MIR-u, polegająca na wyodrębnieniu samodzielnego przedsiębiorstwa pn. **Zarząd Stoczni Rybackich w Gdyni,** podległego bezpośrednio Generalnemu Inspektoratowi Rybołówstwa Morskiego[176].

[175] O pomocy udzielonej przez Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża Eugeniusza Kwiatkowskiego m. Ustka w kwocie 1.390 tys. złotych wspominamy już wcześniej; kwota „kilku milionów złotych" dla stoczni wydaje się być mało wiarygodna i nie znajduje potwierdzenia w innych źródłach.
[176] Ryszard Techman, *Administracja rybołówstwa…*, w. cyt.,, [w:] „Nautologia", nr 1 - 4, 2004, s. 21.

W tym roku nastąpiło formalne otwarcie stoczni. To zdarzenie należy niewątpliwie wiązać z okolicznością poświęcenia zakładu, co wg relacji zawartej w Dzienniku Bałtyckim wydanym w dniu 26 stycznia 1946 r.[177] nastąpiło właśnie tego dnia.

Ryc. nr 95. Informacja o poświęceniu Stoczni Rybackiej w dniu 26.01.1946 r.



Poświęcenie Stoczni Rybackiej w Postominie

w sobotę, dnia 26 bm. odbędzie się uio czyste otwarcie stoczni rybackiej Morskiego Instytutu Rybackiego w Postominie Na uroczystość tą zapowiedzieli swój pizyjazd przedstawiciele Ministerstwa Żeglugi, Delegaturę do Spraw Wybrzeża, Województwa, instytucji i urzędów morskich Wybrzeża oraz przemy stu i handlu rybnego.

Stocznia rybacka w Postominie będzie pierwszym zakładem przemysłowym, jaki zostanie uruchomiony na wybrzeżu Zachód niego Pomorza. Już od paru tygodni pize prowadza się na niej remont lodzi i kutró- wydobytych z wody. W najbliższym czasu* rozpocznie sic budowa 10 nowych lodzi rybackich.

Źródło: „Dziennik Bałtycki" 26 stycznia 1946, nr 25.

Inne źródła, np. opracowanie w posiadaniu Biblioteki Miejskiej w Ustce[178] oraz Lindmajer, Machura, Szultka w Dziejach Ustki[179], a także Kronika Stoczni Ustka[180], podają datę „kwiecień 1946" Jeszcze inną datę, mianowicie „21 maja 1946 r." podaje Zdzisław Misztal w książce „Gospodarka morska w Polsce 1945-1975"[181].

Jeszcze w 1946 roku na potrzeby stoczni został przeznaczony tzw. teren „A". Był to obszar przyległy do basenu osadowego od wschodniej strony. Ten sam, gdzie Niemcy budowali od 1942 roku trałowce tzw. łodzie antymagnetyczne. Drewniane hale posiadały wyciąg szynowy do wodowania małych jednostek pływających. Na nabrzeżu był również żuraw do bezpośredniego wodowania łodzi o udźwigu 3,5 tony. Nastąpiła też adaptacja starych pomieszczeń tj. baraków, które zostały przerobione na stolarnię, hamownię silników, kadłubownie. Prowadzono remonty wydobytych z kanału łodzi drewnianych, wiosłowych i motorowych[182].

6.1. Produkcja kutrów rybackich wg własnego projektu.

W 1946 r. uruchomiono budowę nowego kutra według własnego projektu. Była to jednostka typu „Pomorze" o symbolu **„KU-128",** o długości 13,0 m. (9 kutrów o numerach budowy **27** -- **35**/404)[183].

---

[177] „Dziennik Bałtycki" 26.01.1946 r., nr 25.
[178] Biblioteka Miejska w Ustce, sygn. III 3.2/9, Kazimierz Huras, *Historia i rozwój zakładu*, s. 1.
[179] Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt, *Dzieje Ustki*, w. cyt., s. 152.
[180] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni; autorzy Kroniki stwierdzają przy tym, że „Fakt ten [oficjalne, uroczyste otwarcie Stoczni] zapoczątkował utworzenie nowego zakładu pracy" – czy zatem nie powinno się obchodzić rocznic w dacie utworzenia nowego zakładu pracy, a nie 3 października?
[181] Zdzisław Misztal, *Gospodarka morska w Polsce* …, w. cyt., s.125; patrz również cz. II niniejszego opracowania.
[182] Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt, *Dzieje Ustki*, w. cyt., s. 152.
[183] https://www.naszbaltyk.com/sylwetki-statkow/3010-wykaz-polskich-kutrow-5-kutry-typu-ku-128-pomorze.html

[…] Kolejna, piąta część Wykazu Polskich Kutrów w opracowaniu Dariusza „Chemika" Tustiry, charakteryzuje jednostki typu KU-128, w następujący sposób:

Drewniane te kutry budowała Stocznia Rybacka w Ustce na podstawie projektu inż. Piotra Niewmierzyckiego z własnego, stoczniowego biura konstrukcyjnego. Były one podobne do typu KU-915, choć nieco większe, bez mała trzynastometrowe. Założyć więc można, że również ich konstrukcja była podobna. Z uwagi na trudności w uzyskiwaniu potrzebnych przekrojów dębiny z litego drewna wykonywano jedynie kloc tylnicy, denniki, pokładniki i wzdłużniki podpokładowe. Natomiast dziobnicę, stępkę i tylnicę wykonywano z listew dębowych, uszczelnianych na pokost i minię przekładkami z płótna żaglowego. Pokład i nadburcia były sosnowe, a maszt świerkowy. Prawdopodobnie też wyposażano je w windy trałowe własnej konstrukcji, wykonywane w stoczniowym warsztacie mechanicznym (info za Wiesławem Bladym)[184].

W odróżnieniu od W. Bladego[185], który podaje zaledwie 6 jednostek, wykaz Dariusza Tustiry zawiera 9 kutrów o podanych numerach budowy od 27/404 do 35/404.

Ryc. nr 96. Drewniany kuter produkcji Stoczni Rybackiej w Ustce.

Źródło: Zasoby Muzeum Ziemi Usteckiej.

[184] Tamże.
[185] Wiesław Blady, *Polska flota rybacka*…, w. cyt., s. 41.

Ryc. nr 97 i 98. Kutry drewniane produkcji Stoczni Rybackiej w Ustce.

Źródło: Zasoby Muzeum Ziemi Usteckiej.

Ryc. nr 99. Stoczniowcy na wykonanym przez nich kutrze.

Źródło: Zasoby Muzeum Ziemi Usteckiej.

6.2. Kutry typu KU-128 „Pomorze”.

Kutry cechowały się następującą charakterystyką techniczną:[186]

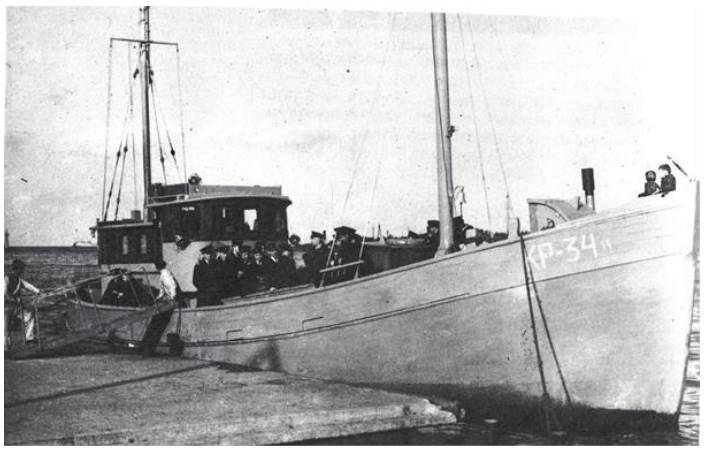
- wyporność - 16 ton;
- długość całkowita - 12.83 m;
- długość na linii wodnej - 10.45 m;
- szerokość całkowita - 4.22 m;
- szerokość na linii wodnej - 3.86 m;
- zanurzenie konstrukcyjne - 1.14 m;
- zanurzenie maksymalne - 1.40 m;
- wysokość burty - 1.85 m;
- napęd - silnik Bolinder o mocy 50/60 KM lub Herkules o mocy 150 KM lub Andrychów SW680 o mocy 165 KM.

Autorem dokumentacji projektowej był inż. Piotr Niewmierzycki, który ukończył ją w pierwszym kwartale 1946 r. na zamówienie Morskiego Instytutu Rybackiego, złożone 28 maja 1946 roku (7 szt.) i odbiorców prywatnych (2 szt.). W sierpniu 1946 r. przygotowano szablony pod budowę 9 jednostek, a w październiku tego roku założono stanowiska 3 kutrów (nr budowy 27-29), następnie w listopadzie - 3 kutrów w hali nr 1 (nr budowy 30-32) i 3 kutrów w hali nr 2 (nr budowy 33-35)[187].

Zakończenie budowy kutrów miało miejsce w następujących datach[188] (w nawiasach kolejne oznaczenia rejestracyjne):

- jednostka nr 27 (jednostka pilotowa „Pilot-36”) – grudzień 1947 r.;
- jednostka nr 28 („Ust-6”, „Ust-9”, „WsG-7”, „Łeb-7”, Ust-117”) – grudzień 1947 r.;
- jednostka nr 29 („Koł-1”, „KP-33”) – luty 1948 r.;
- jednostka nr 30 („Koł-28”, „Łeb-38”,” WsG-9”, „Ust-28”, „Dar-11”,”Dar-125”, „Dzi–10”, „Świ-38”, „Dzi-31”, „Świ-5”) - grudzień 1947 r.;
- jednostka nr 31 („Koł-29”, „KP-34”) – luty 1948 r. – na zdjęciu z lat pięćdziesiątych poniżej jako kuter patrolowy, należący do Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego, w użytkowaniu Brygady Wojsk Ochrony Pogranicza;

Ryc. nr 100. Kuter patrolowy KP-34 (oryginalnie KU-128, nr budowy 31).

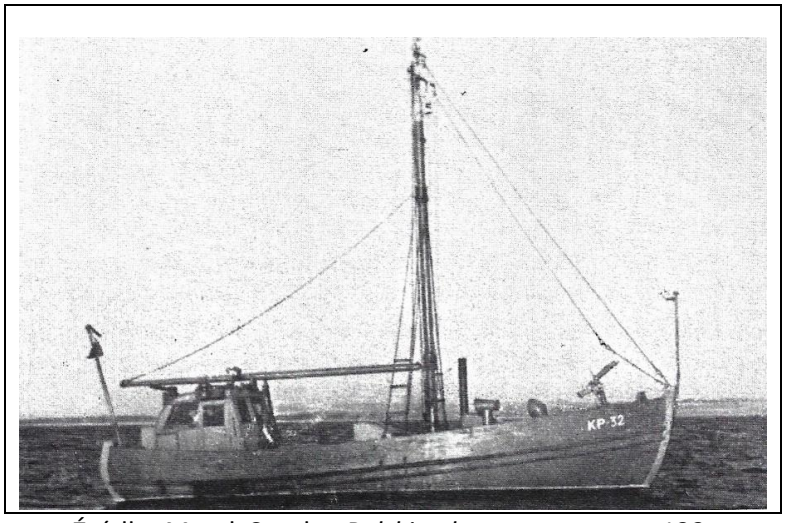


Źródło: Marek Soroka, *Polskie okręty wojenne 1945-1980*, Wyd. Morskie Gdańsk 1986, s. 134.

[186] www.naszbaltyk.com, wykaz polskich kutrów (5) – kutry typu KU-128 (Pomorze)
[187] www.fow.pl/forum, *Kutry rybackie w WOP i Straży Granicznej*
[188] www.naszbaltyk.com - wykaz polskich kutrów (5) – kutry typu KU-128 (Pomorze)

- jednostka nr 32 („Piotruś”[189] - „Pilot-26”, „KP-32”, „K-8”) – I połowa 1948 r. - na zdjęciu z lat pięćdziesiątych poniżej jako kuter patrolowy, należący do Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego, w użytkowaniu Brygady Wojsk Ochrony Pogranicza[190];

Ryc. nr 101. Kuter patrolowy KP-32 (oryginalnie KU-128, nr budowy 32).



Źródło: Marek Soroka*, Polskie okręty…*, w. cyt., s. 133.

- jednostka nr 33 („Dzi-46”, „Belona-2”, ”Dzi-8”, ”Świ-4”, „Łeb-13”) – maj 1948 r.;

- jednostka nr 34 („Dzi-61”,„Pilot-27 – „Jasia”, „Hel-42”, Łeb-200”, „Jas-2”, „Wła-45”, „łeb-65”, „Dar-18”) – kwiecień 1948 r. - na zdjęciu z lat pięćdziesiątych poniżej jako kuter dozorczy, należący do Gdańskiego Urzędu Morskiego;

Ryc. nr 102. Kuter dozorczy (oryginalnie KU-128, nr budowy 34).

Źródło: www.naszbałtyk.com, wykaz polskich kutrów (5) – kutry typu KU-128 (Pomorze).

- jednostka nr 35 („Ust-22”,”Ust-6”,”WsG-6”, „ZaG-8”)– marzec 1948 r.

[189] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni; autorzy podają, że kuter „Piotruś” był jednostką o dł. 11 m, inną niż KU-128.
[190] www.naszbaltyk.com, wykaz polskich, kutrów (5) – kutry typu KU-128 (Pomorze).

Oprócz kutrów KU-128 Stocznia Rybacka w Ustce budowała - w latach 1947-1948 - mniejsze jednostki nazywane półkutrami lub kutrami łososiowymi ("łososiówki"). Były to następujące typy:

6.3. Półkutry zalewowe typu KU-102[191].

2 kutry o numerach budowy **195** i **196**/404 budowane były zgodnie z państwowym planem produkcji kutrów na rok 1947. Budowę rozpoczęto w sierpniu 1947 roku, jednostki planowano oddać użytkownikom do końca kwietnia 1948 r., budowano je wspólnie na stanowisku Nr 9. Na koniec roku zaawansowanie prac szacowano na 68%. W marcu 1948 r. wstawiono silniki, a 21 kwietnia tego roku zostały przejęte przez rybaków: Franciszka Recke i Franciszka Kunotha. Otrzymały oznaki rybackie, odpowiednio, **Trb-30** i **Trb-29**[192]. W roku 1956 klasyfikowano je jako łodzie motorowe i były użytkowane przez Spółdzielnię Pracy Rybołówstwa Morskiego (SPRM) "Belona" (oddział w Kołobrzegu) z oznakami **Koł-10** i **Koł-11**[193].

Jednostki miały 10,2 m długości, 3,5 m szerokości, a wysokość burty wynosiła 1,2 m (w dokumentach Stoczni - 10,0x3,3x1,2 m). Napędzane były silnikami Volund o mocy 17/20 KM.

6.4. Kutry łososiowe typu KU-915[194].

Te jednostki były klasyfikowane także jako rybackie łodzie motorowe. 5 kutrów tego typu rozpoczęto budować w sierpniu 1947 roku[195]. Budowano je na stanowiskach nr 4 - 8. Cztery pierwsze zamówione zostały przez osoby prywatne, 256/404 zamówiono w ramach planu państwowego budowy kutrów na rok 1947 (planowany termin ukończenia - 31 V 1948 r.).

Jednostka nr **252/404** – budowę rozpoczęto w 1947, ukończono w czerwcu 1948 r. (15BRT; 9,15×3,95, silnik Atlantic, 35 KM) kuter otrzymał pierwotnie oznaczenie **Łeb-8**[196]**.** W 1950 roku był jednostką dozorczą MUR Gdynia i stacjonował w Łebie (oznaka **Łeb-22**), po likwidacji MUR był jednostką dozorczą GUM. Później, jednostka była w posiadaniu Teresy Domozych i nosiła oznakę **ZaG-2**[197].

Jednostka nr **253/404** (kuter dozorczy) – budowę rozpoczęto w 1947, ukończono w kwietniu 1948; (15BRT; 9,15×3,95, silnik Atlantic, 35 KM) kuter otrzymał pierwotnie oznaczenie **Tol-65**[198]**.** Eksploatowany przez MUR w Gdyni, później przez GUM, a następnie jako **WsG-5** przez Edwarda Dźwigonia.

Jednostka nr **254/404** (kuter dozorczy) - budowę rozpoczęto w 1947 r., ukończono w czerwcu 1948 r., przekazano do eksploatacji 6 sierpnia1948, przebudowany w Stoczni Rybackiej w Gdyni w okresie od 9 września 1948 r. do 7 stycznia 1949 r. Wymiary 9,15×3,95×0,95m; 1 sil. Atlantic, nr silnika 259/409, 35 KM). Otrzymał oznaczenie **Szcz-29**. Użytkowany przez MUR w Szczecinie, a następnie, jako **M-25 Wiesława** przez Wojska Ochrony Pogranicza).

W maju 1951 r. przemianowany na **KP-15 Wiesława**, a na początku 1952 r. na **Wiesława**. Pod koniec lat 50-tych przejęty przez MUR w Szczecinie.

---

[191] https://fow.pl/forum: Małe kutry z Ustki
[192] Port macierzysty w Trzebieży
[193] Port macierzysty w Kołobrzegu.
[194] https://fow.pl/forum: Małe kutry z Ustki
[195] Tamże.
[196] Port macierzysty w Łebie.
[197] Port macierzysty w Górkach Zachodnich.
[198] Port macierzysty w Tolkmicku.

Jednostka nr **255/404** (kuter ratowniczy) – budowę rozpoczęto w 1947 r., ukończono w czerwcu 1948 r.; wymiary - 9,15×3,95×0,95m; 1 sil. Atlantic, 35 KM). Otrzymał oznaczenie jako **RT-1**. Użytkowany przez Główny Urząd Morski, później przez Gdański Urząd Morski, a od 1 stycznia 1950 r. przez Zarząd Portu Gdańsk-Gdynia). Przemianowany 25 listopada 1950 r. na **AR-1** (1 silnik Alfa Romeo), przejęty przez *Polską Marynarkę Wojenną. Później przejęty przez SPRM Wyzwolenie w Świbnie z oznaką* **SPI-13** (1 silnik Lister, nr silnika 1926). Możliwe, iż około 1957 roku został przemianowany na **Swb-13** bądź **Swb-31**.

Jednostka nr **256/404** – budowa rozpoczęta w 1947 r., ukończona w lipcu 1948 r., przekazana do eksploatacji 11 sierpnia 1948 r.; 1 sil. Atlantic, 35 KM). Użytkowana przez SPRM „Jedność Rybacką" jako **Gda-22**, a następnie przez SPRM „10-lecie PRL" z oznaką **Łeb-33.**

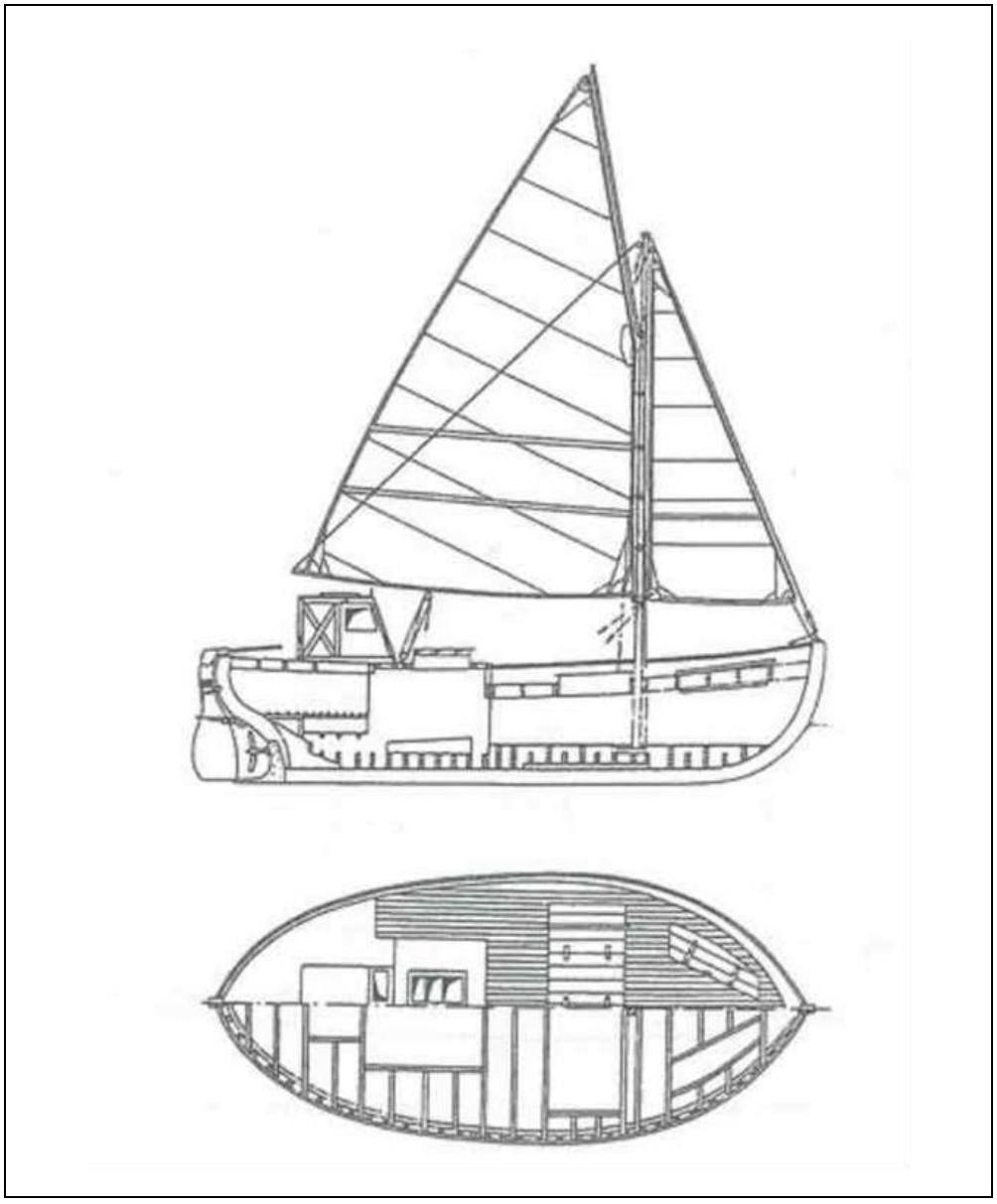
Ryc. nr 103. Model kutra łososiowego typu KU-915 w Muzeum Rybołówstwa w Helu.

Źródło: Muzeum Rybołówstwa w Helu.

Charakterystyka techniczna kutra typ KU-915:

Długość między pionami	9,15-9,19 m;
Szerokość	3,94-4,12 m;
Zanurzenie	1,60 m;
Pojemność:	
brutto	12-15 RT;
netto	5-7 RT;
Prędkość	6,5-7,5 węzłów.

Ryc. nr 104. Kuter łososiowy typu KU-915 (wg Henzla) - pierwsza licząca się produkcja stoczni w Ustce.



Źródło: Wiesław Blady*, Polska flota rybacka…*w. cyt.*,* s. 40.

6.5. KU-110 (MIR K-10)[199].

Zbudowano 3 kutry o numerach budowy 257 - 259/404). Do tego należy doliczyć 2 kadłuby zbudowane w 1947 roku dla odbiorców prywatnych (budowane z numerami 293 i 294/404), w dokumentach wspomina się o trzeciej takiej budowie (ale bez numeru stoczniowego) dla Spółdzielni Pracy Połowów Morskich w Ustce.

Te małe kutry o wymiarach 11.04 (9,50) x 3,4 x 1,15 [wysokości burty - 1,43] m i wyporności objętościowej 15,7 m^3 były budowane w Ustce, jak i w Stoczni Rybackiej w Gdyni jako typ stoczniowy KG-110, i ukończono dwie jednostki z numerami budowy: 54/402 (L. Mikulski, termin ukończenia 10 VII 1947 r.), 61/402 (Zarząd Stoczni Rybackich, termin ukończenia X 1947 r.).

[199] https://fow.pl/forum: Małe kutry z Ustki

Kutry budowane w Ustce oznaczano **KU-110**, zbudowano tylko 3 jednostki, choć planowano budowę aż 10 sztuk (najpierw 5 na stanowiskach Nr 4 - 8, w okresie od stycznia do lipca 1948 r., po nich następne 5 od lipca 1948 r. do stycznia 1949 r.). Być może ich budowę rozpoczęto w miejsce anulowanego zamówienia 3 mniejszych kutrów typu KU-915 (numery budowy 312 - 314/404). Budowę półkutrów rozpoczęto w marcu 1948 roku pod numerami budowy **85** - **87**/48, aby w czerwcu tego roku zmienić je na **257** - **259**/404.

W kwietniu zaawansowanie prac szacowano na 18%, w maju na 33%, a w czerwcu - 48%. W lipcu 1948 r. kuter 257/404 był wykończony w 54%, pozostałe dwa w 51%.

Budowę n**r 257/404** ukończono w sierpniu 1948 r. i wkrótce przekazano (4 września) użytkownikowi, Janowi Śmietanie. Kuter został zarejestrowany w MUR Gdynia i otrzymał oznakę rybacką **Gdy-156**[200] (silnik Dangren - 30/35 KM, 6 w). Na tym kutrze uciekły do Szwecji (19 III 1949 r.) 3 osoby. Prawdopodobnie po rewindykacji jednostka otrzymała nową oznakę. Kuter ten przez pewien czas służył w WOP.

Jednostkę **nr 258/404** rozpoczęto w marcu 1948 r., ukończono 6 października 1948 r., przekazano do eksploatacji 10 września 1948 r. dla Morskiej Centrali Handlowej. Operatorem był Ludwik Lisakowski. Nosiła oznaczenie **Wła-13**[201], później **WsG-47**[202]**, a następnie Spi-31**[203] (SPRM „Wyzwolenie").

Jednostkę n**r 259/**404 rozpoczęto w marcu 1948 r., ukończono 20 października 1948 r., przekazano do eksploatacji 10 września 1948 r. dla Morskiej Centrali Handlowej. Operatorem był Leon Styn. Jednostka nosiła oznaczenie WsG-42, później Łeb-21, Spi-3, Swb-38, Jas-4 oraz Wła-24.

6.6. Kutry łososiowe nietypowe, zbliżone do typu KU-915[204].

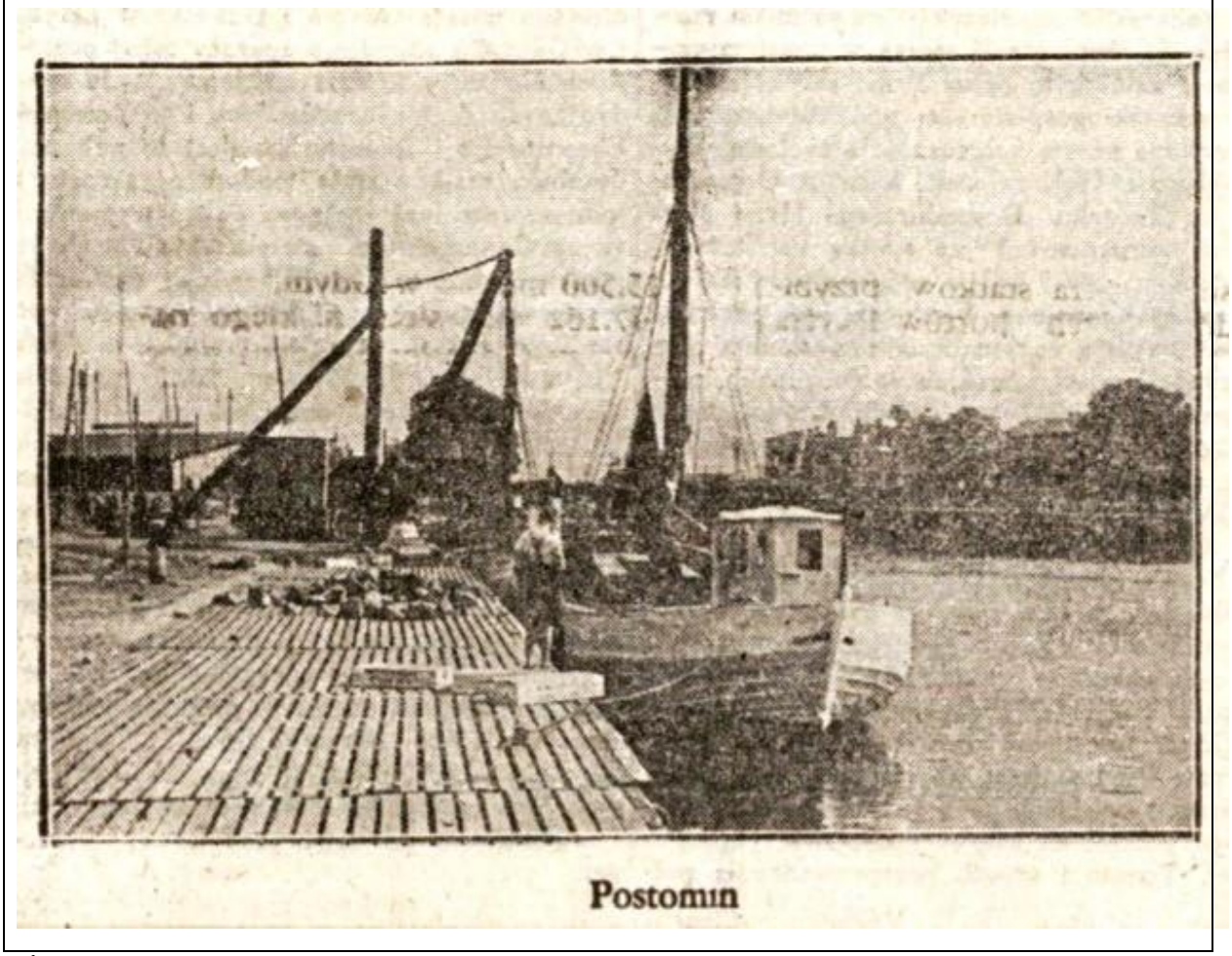
Jednostka **nr 293/404** – budowę rozpoczęto we wrześniu 1947 r., ukończono kadłub w listopadzie 1947 r.. Charakterystyka w 1948 r.: 9,15×3,95×1,2m; 30 KM; 6 w. Pierwotna rejestracja jako **Ust-20.** Armatorzy Zubrzycki i Szymański. Od 1950 r. w posiadaniu SPRM „Wyzwolenie" jako **Swb-31.**

Jednostka **nr 294/404** – budowę rozpoczęto we wrześniu 1947 r., ukończono kadłub w I kwartale 1948 r. Charakterystyka w 1948 r.: 9,15×3,95×1,2m; 30 KM; 6 w. Pierwotna rejestracja jako **Ust-26.** Armator Katarski. Po 12.I.1952 r./przed 1957 r. przemianowany na **Ust-16** [7BRT; 9,19(rej.)×4,00×1.20m; 1 sil. Lister, nr silnika 10783, 30 KM] w eksploatacji przez SPRM „Łosoś", a później (1966 r.) jako **Swb-41** przez SPRM „Wyzwolenie", a następnie jako **Swb-44.**

[200] Port macierzysty w Gdyni.
[201] Port macierzysty we Władysławowie.
[202] Port macierzysty w Gorkach Wschodnich.
[203] Port macierzysty w Świbnie.
[204] https://fow.pl/forum: Małe kutry z Ustki

W tym okresie wyposażenie łodzi odbywało się przy nabrzeżu stoczni prawobrzeżnej, na zdjęciu:

Ryc. nr 105. Kuter rybacki przy nabrzeżu wschodnim.



Źródło: „Robotnik" 29.07.1946, nr 206.

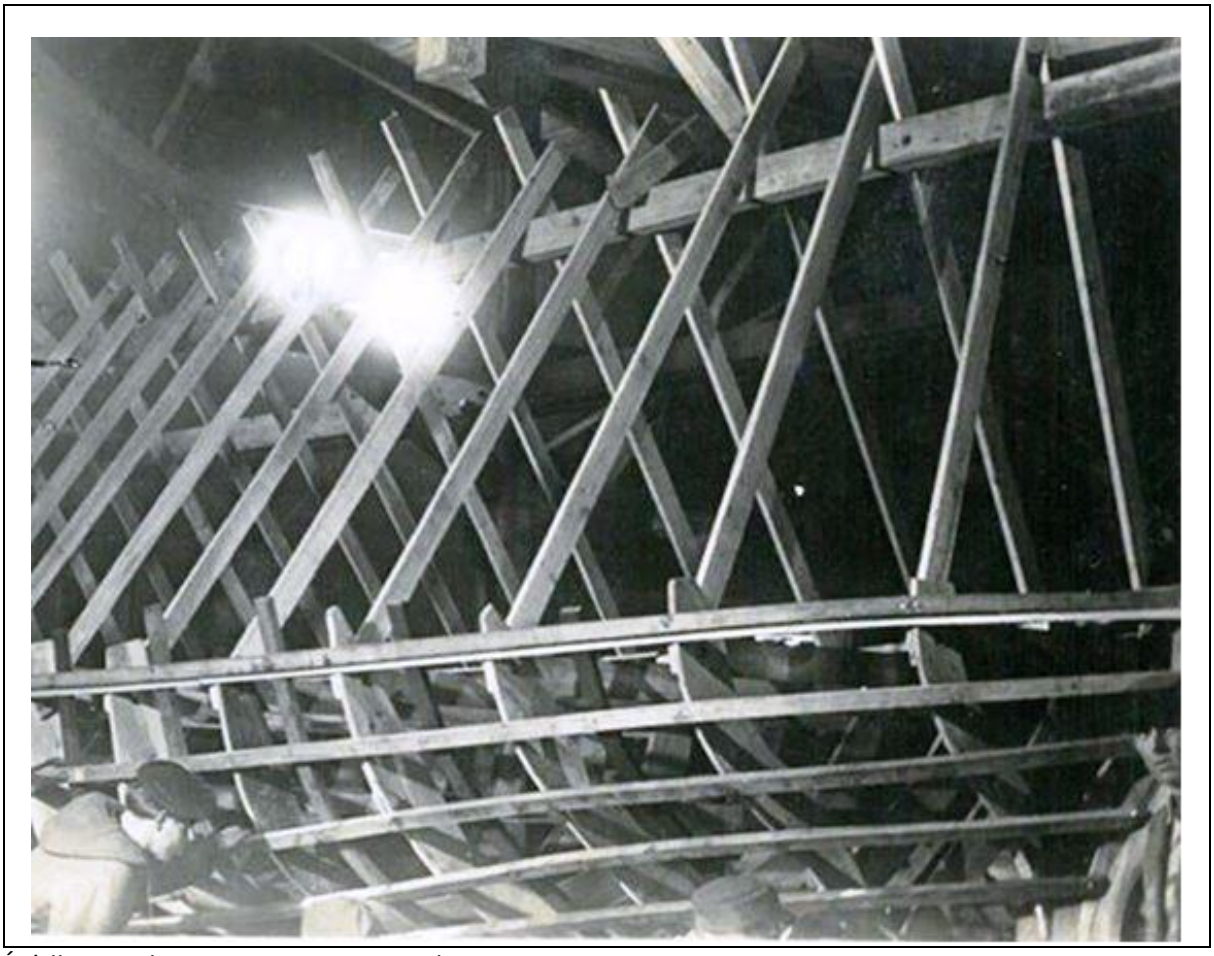
7. Budowa kutrów drewnianych w relacji dziennikarza "Dziennika Bałtyckiego".

Dla przybliżenia technologii budowy jednostek drewnianych podajemy ten opis „z życia wzięty" – *budowę zaczyna się od stępki, ciosanej z dębowego pnia; później, wg szablonów, „przykrawa" się wręg, czyli wygięte żebra kutra, powoli powstaje szkielet wzniesiony na rusztowaniu. Deski na poszycie kutra muszą być nagięte do kształtu ożebrowania. Przeznaczone na ten cel deski poddaje się działaniu pary w ciągu pół godziny, po czym na gorąco, kiedy deski łatwo się naginają, przybija się do wręgów. Przybijanie nie jest łatwą sprawą. Boruje się najpierw świdrem otwory, w które wbija się następnie ocynkowane, potężne gwoździe i śruby.*

Następuje budowa pokładu, luków, kabin i sterówki. Spojenia desek i wszystkie szpary kituje się i szpachluje, burty kutra maluje się kilkakrotnie specjalną farbą uszczelniającą. Oddzielnie przygotowuje się maszty z drzewa świerkowego i wbija się na nie okucia. Kuter trzeba teraz przeprowadzić na slip, który spuści go na wodę. Slip to jakby wielka platforma, posuwająca się na szynach, która zabiera kuter z kadłubowni na nabrzeże. Tu wmontowuje się silnik, windy, osadza się maszt. Z wykończonym kutrem zjeżdża slip po pochyłych szynach do wody.

Kuter może już pełnić swoje zadanie na morzu. Od ciosania stępki do spuszczenia na wodę upływa przeciętnie osiem miesięcy[205].

Ryc. nr 106. Budowa kutra drewnianego w Stoczni w Ustce.



Źródło: Zasoby Muzeum Ziemi Usteckiej.

Wraz z rozpoczęciem budowy łodzi motorowych istotne znaczenie dla realizacji zadań produkcyjnych miało zabezpieczenie silników. Do czasu podjęcia ich produkcji w kraju, stocznie rybackie były zdane na import silników z Danii i Szwecji. Za finansowanie zakupów odpowiadał Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego. W 1946 roku silniki kupowano w firmach „Tuxham" i „Voeland" w Danii oraz „Scandia" i „Bilinder" w Szwecji[206].

[205] „Dziennik Bałtycki" 30.08.1946 r., nr 238.
[206] „Dziennik Bałtycki" 31.07.1946 r., nr 209.

8. Pracownicy zatrudnieni w I półroczu 1946 r.

W I półroczu 1946 roku przyjęto do pracy w stoczni[207]:

L.p.	Nazwisko i imię	Uwagi
1.	Adamczyk Władysław	
2.	Ćwikła Marian	
3.	Flakowicz Jerzy[208]	Technik budowlany
4.	Grażulis Władysław	
5.	Jadziński Jan	
6.	Kozłowski Piotr	
7.	Lewandowski Antoni	
8.	Łusiak Wojciech[209]	
9.	Motyka Mieczysław	
10.	**Niewmierzycki Piotr**	Kierownik techniczny
11.	Olechnowicz Wiktor	
12.	Pacholczyk Józef	
13.	**Piasecki Józef[210]**	Technik konstruktor
14.	**Ryniewicz Marian[211]**	Mistrz mechanik
15.	Słoń Henryk	
16.	Szałankiewicz Stanisław	
17.	Szołtysik Tadeusz	
18.	**Śmiłowski Bogusław**	
19.	Tetych Władysław	
20.	Wawrzyniak Karol	
21.	Wilk Józef	

[207] APK, OS, sygn. 238, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka" w Ustce, Kronika Stoczni.
[208] Mistrz brygady remontowo-budowlanej, pracownik Biura Technicznego.
[209] Nota biograficzna przedstawiona jest w tomie II.
[210] W latach 1952-1954 dyrektor Stoczni Ustka; nota biograficzna przedstawiona podczas obchodów XXX-lecia stoczni w 1975 zamieszczona na s. 203.
[211] Patrz zdjęcie ze stoczniowcami na następnej stronie - Marian Ryniewicz w mundurze stoczniowca.

Jednego z wymienionych **(Mariana Ryniewicza)** wspominał Józef Piasecki **-** *mistrzem ślusarni został Rynkiewicz[212], przedwojenny mistrz działu mechanicznego w Państwowych Zakładach Lotniczych pod Warszawą.*

Ryc. nr 107. Marian Ryniewicz (w mundurze stoczniowca) na zdjęciu wykonanym w późniejszym okresie z okazji oddania do użytku nowego obiektu w stoczni w Ustce.

Źródło: Zbiory Tamary Wasilewskiej, wnuczki Mariana Ryniewicza

9. Zmiany organizacyjno-prawne w 1947 roku.

W 1947 roku nastąpiła kolejna zmiana sytuacji prawnej stoczni w Ustce. Po tym jak MIR, w dniu 1 września 1946 r., wyodrębnił ze swojej organizacji Zarząd Stoczni Rybackich w Gdyni, **Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego przy Ministerstwie Żeglugi i Handlu Zagranicznego postanowieniem z 30.05.1947 r. przekazał MIR wszystkie stocznie rybackie wraz z całym majątkiem i zobowiązaniami**. Wówczas, w dniu 02.06.1947 r., MIR rozwiązał ten Zarząd i zlecił nadzór i administrację stoczni przedsiębiorstwu **Stocznia Rybacka w Gdyni Sp. z o.o.**

Przejęcie stoczni nastąpiło według stanu z 31.01.1947 r. Następnie, zarządzeniem ministra żeglugi z 26.11.1947 roku, Stocznia Rybacka Sp. z o.o. przeszła na własność państwa[213].

Na podstawie zarządzenia ministra żeglugi ustanowiono przedsiębiorstwo **Stocznie Rybackie w Gdyni**. W jego skład weszły stocznie rybackie w Gdyni, Szczecinie, Ustce, Siankach i Świnoujściu. Przedmiotem działania przedsiębiorstwa była naprawa wszystkich statków rybackich.

Zarząd Stoczni Rybackich podlegał Departamentowi Rybołówstwa Morskiego Ministerstwa Żeglugi, a Zarządowi podlegały stocznie terenowe[214].

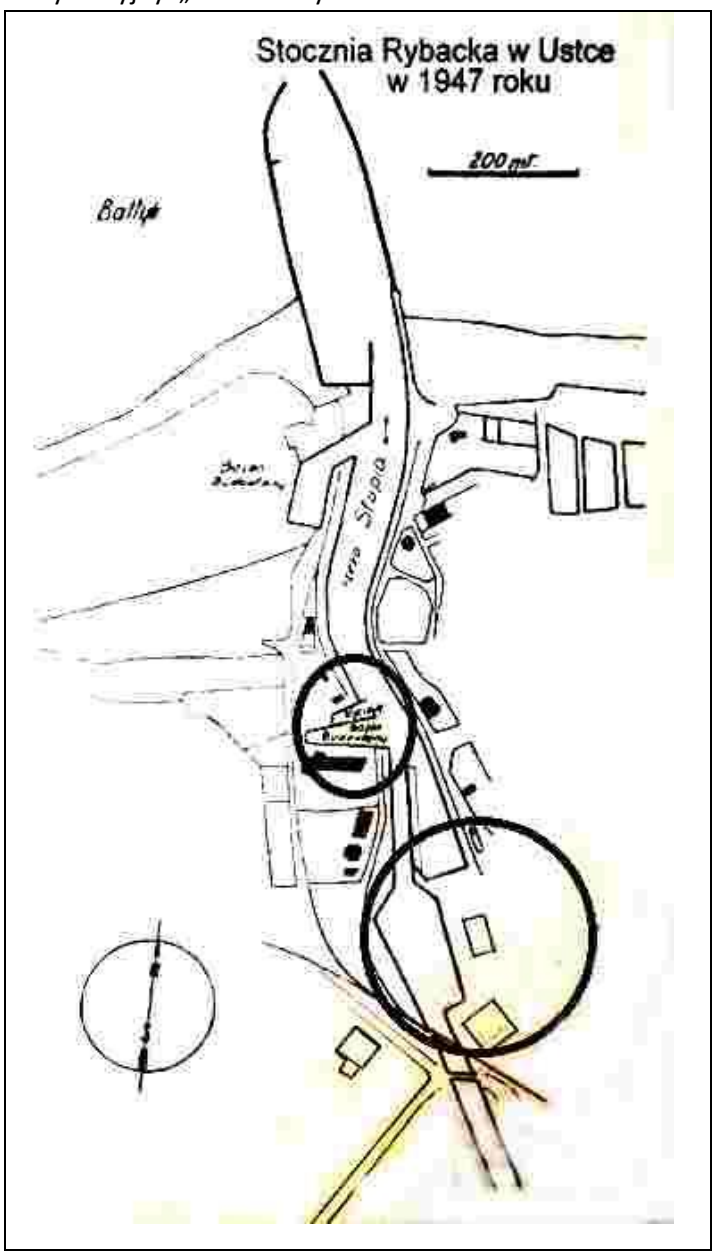
---

[212] Błąd w pisowni nazwiska, z pewnością chodzi o Mariana Ryniewicza (rozmowa z wnuczką Tamarą Wasilewską z Ustki w lutym 2021 r.).
[213] „Monitor Polski" 1947 r., nr 141, poz. 856.

10. Pozyskanie nowych terenów przez Stocznię.

Na początku 1947 roku stocznia przejęła teren „B" leżący po zachodniej stronie basenu osadczego portu, w rozwidleniu ulic Westerplatte i Darłowskiej[215]. Zaraz też pobudowano tam budynek dla potrzeb administracji, warsztaty mechaniczne, magazyn, pomieszczenie pomocnicze[216]. Pozyskanie terenu „A" i „B" wiązało się z oddaniem dla przedsiębiorstwa rybackiego (później zwanego „Korab") wcześniej zajętego przez stocznię terenu przy samym kanale[217].

Ryc. 108. Teren administrowany przez Stocznię przedstawia plan sytuacyjny „Stocznia Rybacka w Ustce" z 1947 r.



Źródło: „Technika Morza i Wybrzeża" 1947 r. nr 7 - 8, Kronika Wybrzeża, s. 19.

---

[214] APG, OG, zespół 93/129/0 - Gdyńska Stocznia Remontowa w Gdyni, Dzieje twórcy.
[215] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.
[216] Tamże.
[217] Patrz plan sytuacyjny z 1949 r., na którym zaznaczono obszary zajęte przez stocznię w 1947 roku.

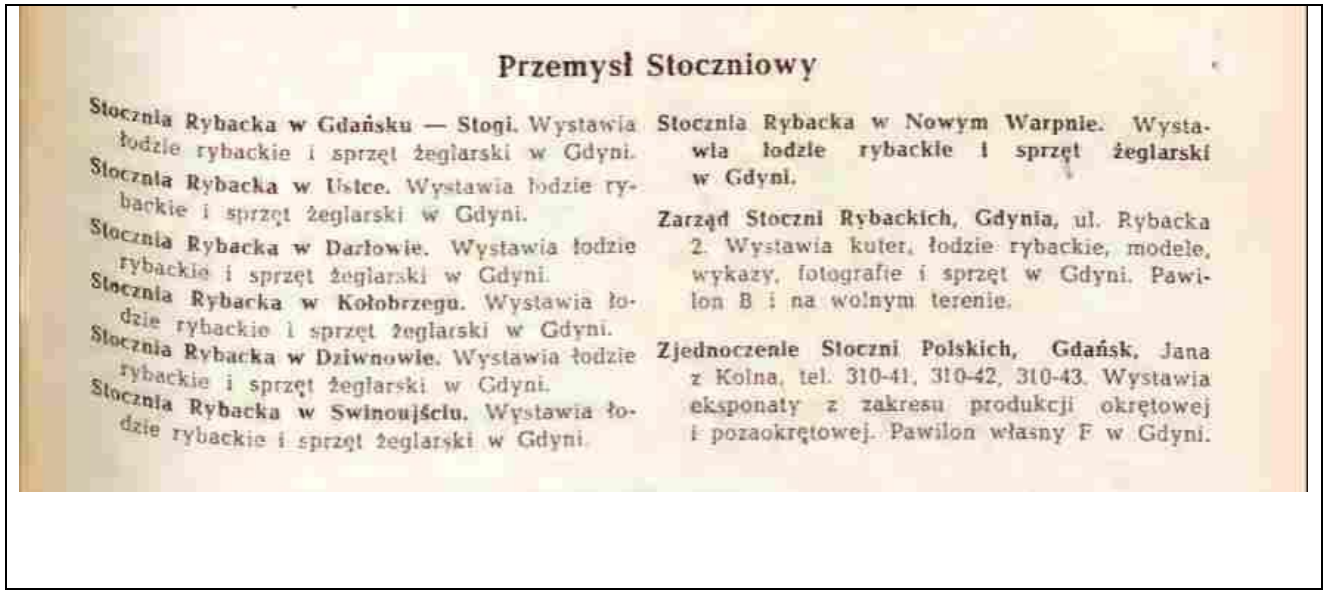
Z opisu portu w Ustce z okresu powstania planu dowiadujemy się, że: *wąski, stary **basen budowlany**, prostopadły do **Kanału Portowego**, wyposażony był w warsztaty budowlane wraz z pochylnią, obecnie wykorzystaną przez MIR jako **stocznia dla kutrów**.*

***Port zimowy** posiadał nabrzeże wschodnie, będące przedłużeniem takiegoż nabrzeża Kanału Portowego, lecz o nowocześniejszej konstrukcji na stalowych ściankach szczelnych, wyposażone w 3 tory kolejowe. Wznosiły się przy nim 2 magazyny zbożowe (w tym 1 spalony) murowane oraz jeden drewniany. Nabrzeże prostopadłe do biegu rzeki oraz pomost ograniczający basen od zachodu stanowiły **port rybacki, na którego terenie leży stocznia**, wychodząca nad osadnik i wznosił się magazyn materiałów pędnych.*

Port, poza kilku spalonymi magazynami na ogół nie był zniszczony, jedynie utrudniony był dostęp do głębiej w lądzie położonych basenów portu, ze względu na zatopione w Kanale Portowym wraki kilku mniejszych jednostek, m.in. trzech niemieckich łodzi podwodnych[218].

11. Udział Stoczni Ustka w wystawach przemysłu stoczniowego.

W lipcu 1947 r. odbyła się wystawa osiągnięć gospodarki wybrzeża zorganizowana przez Międzynarodowe Targi Gdańskie, z udziałem Stoczni Rybackiej w Gdyni Sp. z o.o. , która reprezentowała wszystkie podległe jej oddziały[219]:



Przemysł Stoczniowy

Stocznia Rybacka w Gdańsku — Stogi. Wystawia łodzie rybackie i sprzęt żeglarski w Gdyni.

Stocznia Rybacka w Ustce. Wystawia łodzie rybackie i sprzęt żeglarski w Gdyni.

Stocznia Rybacka w Darłowie. Wystawia łodzie rybackie i sprzęt żeglarski w Gdyni.

Stocznia Rybacka w Kołobrzegu. Wystawia łodzie rybackie i sprzęt żeglarski w Gdyni.

Stocznia Rybacka w Dziwnowie. Wystawia łodzie rybackie i sprzęt żeglarski w Gdyni.

Stocznia Rybacka w Swinoujściu. Wystawia łodzie rybackie i sprzęt żeglarski w Gdyni.

Stocznia Rybacka w Nowym Warpnie. Wystawia łodzie rybackie i sprzęt żeglarski w Gdyni.

Zarząd Stoczni Rybackich, Gdynia, ul. Rybacka 2. Wystawia kuter, łodzie rybackie, modele, wykazy, fotografie i sprzęt w Gdyni. Pawilon B i na wolnym terenie.

Zjednoczenie Stoczni Polskich, Gdańsk, Jana z Kolna, tel. 310-41, 310-42, 310-43. Wystawia eksponaty z zakresu produkcji okrętowej i pozaokrętowej. Pawilon własny F w Gdyni.

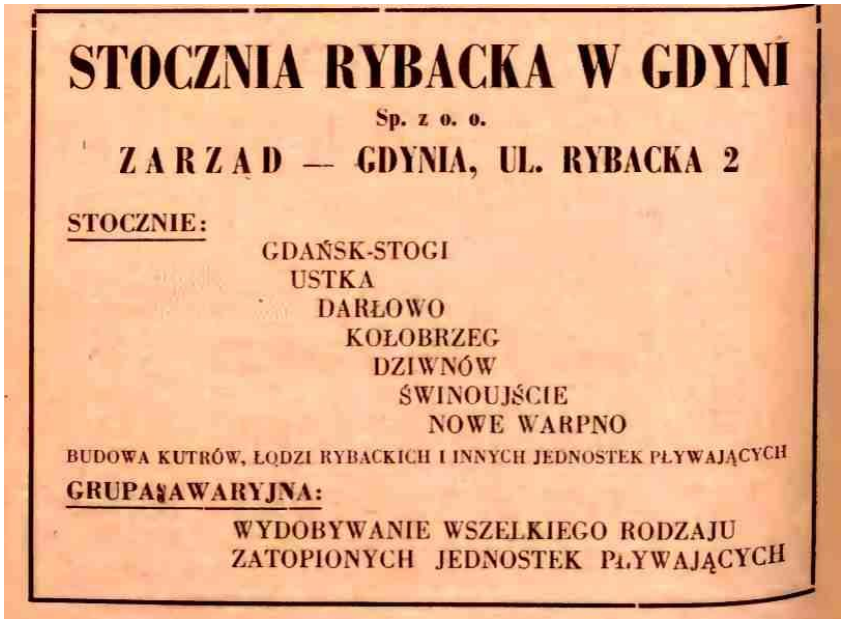
[218] Józef Karwowski, *Porty małe i ich potrzeby techniczne*, [w:]„Technika Morza i Wybrzeża” 1947, nr 11 - 12, s. 36.
[219] Katalog wystawców MTG z 1947 r.

Ryc. nr 109. Zdjęcie z prezentacji oferty produkcyjnej Stoczni Rybackiej w Gdyni Sp. z o.o.

Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, zespół - Socjalistyczna Agencja Prasowa, sygn. 3/3/0/28/667.

Tak Stocznia Rybacka w Gdyni Sp. z o.o. reklamowała się w katalogu wystawców**:**

Ryc. nr 110. Ogłoszenie reklamowe Stoczni Rybackiej Sp. z o.o.



STOCZNIA RYBACKA W GDYNI

Sp. z o. o.

ZARZĄD — GDYNIA, UL. RYBACKA 2

STOCZNIE:

GDAŃSK-STOGI
USTKA
DARŁOWO
KOŁOBRZEG
DZIWNÓW
ŚWINOUJŚCIE
NOWE WARPNO

BUDOWA KUTRÓW, ŁODZI RYBACKICH I INNYCH JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH

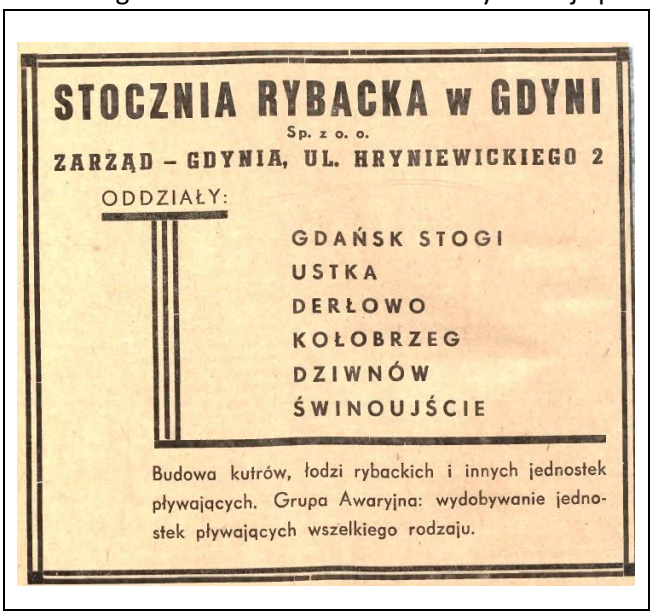
GRUPA RATOWNICZO-AWARYJNA:

WYDOBYWANIE WSZELKIEGO RODZAJU
ZATOPIONYCH JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH

Źródło: Katalog wystawców MTG z 07.1947 r.

Na początku tej części opracowania przedstawiliśmy chronologię zmian w organizacji stoczni rybackich. Niejako przy ich okazji, następowały zmiany w zakresie ilości stoczni funkcjonujących na wybrzeżu. Dla ich ilustracji posłużymy się modułami reklamowymi Stoczni Rybackiej w Gdyni Sp. z o.o. umieszczonymi w dwóch kolejnych wydaniach dwumiesięcznika „Technika Morza i Wybrzeża", kolejno, nr 9-10 – wrzesień-październik i nr 11-12 – listopad-grudzień 1947 roku.

Ryc. nr 111. Ogłoszenie reklamowe Stoczni Rybackiej Sp. z o.o.



Źródło: „Technika Morza i Wybrzeża" 1947, nr 9-10, s. 32.

Ryc. nr 112. Ogłoszenie reklamowe Stoczni Rybackiej Sp. z o.o.

Źródło: „Technika Morza i Wybrzeża" 1947 r., nr 11-12, s. 6.

W okresie od sierpnia 1947 r. do listopada-grudnia 1947 r. „wyłączono" z działalności Stoczni Rybackiej w Gdyni Sp. z o.o. 3 stocznie:
- w Dziwnowie;
- w Kołobrzegu;
- w Nowym Warpnie.

Ponadto, Stocznia w Gdańsku-Stogach zmieniła nazwę na Gdańsk-Sianki, a miasto „Derłowo" zmieniło swoją nazwę na Darłowo, chociaż w okresie wystawy (lipiec 1947 r.) reklamodawca podawał już nazwę Darłowo.

W połowie 1947 r., we wszystkich stoczniach rybackich trwała budowa kolejnych kutrów i łodzi – w czerwcu w budowie były 32 kutry i 5 łodzi, w tym w Ustce ukończono 1 kuter i 5 łodzi[220]:

Ryc. nr 113. Notatka prasowa w sprawie produkcji w 1947 r.

Na stocznich rybackich wykonano szereg jednostek. W Gdańsku - Stogach w budowie znajduje się 10 kutrów, w Gdyni 12, 1 ukończono w czerwcu, w Łebie wykończono 2 łodzie, w Ustce ukończono 1 kuter i 5 łodzi, 7 kutrów znajduje się w budowie, w Darłowie 3 kutry są w budowie, wykończono 1 łódź, w Kołobrzegu 4 łodzie i w Nowym Warpnie wykończono 3 łodzie, a w budowie są 4. Ogółem wykończono w czerwcu na stocznich rybackich 2 kutry i 15 łodzi, w budowie znajdują się 32 kutry i 5 łodzi. (zg)

Źródło: „Dziennik Bałtycki" 16.07.1947 r., nr 193.

12. Wzrost potencjału produkcyjnego stoczni.

W stoczni w Ustce pracowało już w 1947 r. ok. 250 osób. W „Dzienniku Bałtyckim" z 26.06.1947 r. nr 173 znalazł się charakterystyczny opis pracy w stoczni w Ustce, cyt.:

***Jesteśmy w stoczni rybackiej w Ustce**. W ogromnej szopie stoją kadłuby kutrów. Mimo ciasnoty i rusztowań rozpoznajemy wspaniałe, opływowe linie statków. Są już prawie gotowe. Między dębowe wąskie listwy poszycia wstukują robotnicy bawełniany sznur. Wspinamy się po drabinie do środka. Pokład, budka sternicza, komora na ryby, miejsce na motor. Pierwszy z 9 kutrów, których budowę rozpoczęto we wrześniu ub. r. [1946] zostanie spuszczony na wodę w dniu Święta Morza [czerwiec]. Będzie to pierwszy polski kuter rybacki typu „Pomorze" zbudowany z elementów giętych, klejonych wodoodpornym klejem według oryginalnej konstrukcji **inż. Piotra Niewmierzyckiego**. Budowa tego kutra odznacza się wielką wytrzymałością konstrukcji i materiału, przy jednoczesnej oszczędności budulca…W październiku 1945 r., kiedy uruchamiano stocznię, nie było oprócz inż. Niewmierzyckiego ani jednego fachowca w warsztatach i biurze. Kilku stolarzy Polaków, bo Niemców nie zatrudniano wcale, paru techników. Narzędzia i maszyny rozszabrowane…*

[220] „Dziennik Bałtycki" 16.07.1947 r., nr 193.

Teraz pracujemy, jak w cyrku – śmieją się pracownicy, pokazując bezładnie zastawiony barakami i szopami plac i kolorowe wozy meblowe - magazynki. Za potrzebami i tempem pracy nie zawsze nadążają kredyty.

Założono fundamenty kadłubowni, rozpoczęto budowę hali montażu silników. Projektuje się postawienie jeszcze jednej kadłubowni, stolarni i hali maszyn[221]*.* ***Stocznia zatrudnia 250 osób****. Posiada biuro, trasernię, 2 kadłubownie, warsztaty mechaniczne z cynkownią i spawalnią.*

Maszyny częściowo przerobiono z silników samolotowych. Narzędzia „zorganizowano skąd się dało. Warsztat żaglomistrzowski obsługuje wszystkie stocznie rybackie (poza Gdynią) … Płace są niskie. Ale wybitnych przodowników pracy premiuje się nie tylko za ilość, ale i za jakość wykonanej pracy. Stolarze, którzy przyjechali tu z Druskiennik, jak ***Grażulis i Hertlein****, ze Lwowa, jak* ***Jędryszek i Gut****, ludzie, którzy nie widzieli przed tym morza ni kutra, zdobywają premie jako wysoko kwalifikowani szkutnicy. Stocznia wyprodukowała już ponad 30 łodzi rybackich 8 i 6 metrowych, 2 łodzie sportowe i szereg innych. Dokonano też licznych remontów…. Kuter kosztuje dziś 5 milionów zł gotówką lub 7.5 miliona na 10-letnie spłaty*[222]*.*

W III kwartale 1947 r. zakończono budowę kadłubowni do produkcji kutrów i łodzi. Budowa wykonana została przez własną grupę inwestycyjną Stoczni. Konstrukcja hali mieszana o dużym przeszkleniu, pow. 700 m$^{2"}$ [223] .

13. Pracownicy zatrudnieni w 1947 r.

Tabela nr 8. W 1947 roku przyjęto do pracy w stoczni, między innymi[224]:

L.p.	Nazwisko i imię	Uwagi
1.	Aniszewski Antoni	
2.	Bartoszewicz Bronisław	
3.	Chomicz Stefan	
4.	Górajek Henryk	
5.	Maroszek Stanisław	
6.	Miekoń Józef	
7.	Stec Stanisław	
8.	Tarasiewicz Alfons	
9.	Wawrowski Wacław	
10.	Bułyga Franciszek	
11.	Karek Jan	
12.	Olczyk Michał	
13.	Szmuksta Jan	

We wrześniu 1947 r. kierownikiem technicznym Stoczni Rybackiej w Ustce został Józef Piasecki[225], późniejszy Dyrektor Stoczni „Ustka" w Ustce w latach 1952-1954.

[221] Jan Poprawski w czasopiśmie „Morze" z 1975 nr 11 podaje także, że „sposobem gospodarczym postawiono kotłownię umożliwiającą parowanie klepek przy pomocy przycumowanego opodal holownika, oraz bramę [prawdopodobnie chodzi o bramownicę] ułatwiającą wstawianie silników".
[222] „Dziennik Bałtycki" 26.06.1947 r., nr 173.
[223] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.
[224] Biblioteka Miejska w Ustce, sygn. III 3.2/4, *Stocznia Ustka 1945-1949* (bez podpisu autora).

14. Rok 1947 ze wspomnień Józefa Piaseckiego[226].

*Na jednej z naszych "odpraw" przy kawiarnianym stoliku **Piotr [Niewmierzycki**] zaproponował byśmy przygotowali się do produkcji większych łodzi. Najlepiej „ósemek". Stępkę i wręgi wykonamy z giętej dębiny, natomiast poszycie z klepek sosnowych o grubości 20 milimetrów. Wymagało to zbudowania hali traserskiej, takiej z prawdziwego zdarzenia, a nie wykorzystywać miejsce w hali montażowej. Nowa trasernia miała obejmować biura dla konstruktorów.*

*Na hale traserni i biura **Piotr [Niewmierzycki]** wyznaczył plac, jakieś pięć, siedem metrów, na prawo od mniejszej hali. Na początek trasowałem razem **z Jędryszkiem**. Później, gdy ilość budowanych jednostek wzrosła, **Jędryszek** został kierownikiem traserów.*

*W związku z planami budowania większej ilości łodzi wyszedł też problem z pomieszczeniem dla żaglomistrza i takielarni. Takielunkiem zajmował się **Kujat**. Dla potrzeb Cugiera i Kujata musiał powstać osobny budynek. **Piotr [Niewmierzycki]** wskazał miejsce bardziej na prawo od planowanej traserni. Projektami zajął się **Jurek Flakowicz**. Głównym materiałem do budowy obu hal były płyty pochodzące z rozbiórki poniemieckich baraków, znajdujących się w lesie po zachodniej stronie Słupi. Wszelkie prace budowlane wykonywaliśmy własnymi siłami. Brygadzistą grupy remontowo-budowlanej był **Umański**[227]**.***

*Jesienią 1947 r. Piotr [Niewmierzycki] zaproponował, byśmy przymierzyli się od budowy kutrów. W gronie: **Piotr [Niewmierzycki], Zyg [Stopowski], Józek Wyszyński i ja** ustaliliśmy podstawowe założenia. Zaprojektowałem jednostkę jedenastometrową. Miał poza żaglem silnik umieszczony na rufie. Pełny pokład, grodzie, mostek, a także windę trałową do wyciągania sieci. Konstrukcja kutra, tak jak dotychczas robione przez nas łodzie, była z drewna dębowego, giętego na gorąco.*

*Stępkę, dziobnicę i tylnicę, a także wręgi wykonywaliśmy z kilku giętych warstw dębiny. W dalszym ciągu do łączenia, a także do uszczelnień jednostek stosowaliśmy wynalezioną przez **Zyga [Stopowskiego]** masę, która sprawdzała się doskonale w eksploatacji. Wykonywane przez nas wielowarstwowe elementy konstrukcyjne, łączone i gięte na gorąco, w Polsce były zupełną nowością. Kadłuby naszych kutrów były lżejsze, silniejsze i bardziej elastyczne od budowanych dotychczas.*

*Wreszcie jesienią udało się nam znaleźć odpowiednie dla naszych „ósemek" silniki. Były produkowane w Andrychowie[228]. Odpowiedniej mocy, doskonale wpasowywały się we wzmocnienia rufy. Śruby napędowe zaprojektowane przez **Szyndralewicza**[229] wykonywała dla nas odlewnia w Słupsku. Po przeprowadzeniu **Kujata i Cugiera** do wybudowanego dla ich brygad baraku, w opuszczonym przez nich budyneczku **Piotr [Niewmierzycki]** umieścił „maszynkarzy'.*

---

[225] Notę biograficzną Józefa Piaseckiego zamieszczamy na s. 203.

[226] Radosław Piasecki, *Nasza Ustka*…, w. cyt.

[227] W wyniku donosu skazany w procesie politycznym na 3 lata więzienia. Tamże.

[228] W 1945 roku w Andrychowie powołano Państwowe Zakłady Metalurgiczne. W 1947 roku, po przejęciu zakładu przez Zarząd Przemysłu Ciężkiego, rozpoczęto produkcję dwusuwowych silników typu S 80 przeznaczonych do strażackich motopomp. W roku 1948 zakłady pod nazwą Wytwórnia Sprzętu Mechanicznego rozpoczęły produkcję wysokoprężnych silników z zastosowaniem do maszyn rolniczych**,** na bazie silnika S 320 produkowane były także jednostki: 2, 3 i 4 cylindrowe z zastosowaniem do produkcji zespołów napędowych i agregatów prądotwórczych; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Andoria.

[229] Roman Szyndralewicz współwłaściciel (razem z Wł. Nawodnikiem) łodzi zbudowanej w 1948 r. w stoczni w Ustce oznaczonej **Ust-27** (9,90x3,86x1,80 m, Deutz 625189/90 24 KM, 8 w; zob. www.fow.pl./ forum. *Małe kutry z Ustki*.

Tam robiono przeglądy, regulacje i montaż silników. Nad torowiskiem wykonaliśmy bramownicę, po której przeciągaliśmy je nad podtaczane jednostki. Podnośnikiem łańcuchowym wstawiane były do rufy kadłubów. Brygadzistą maszynkarzy został ściągnięty z Gdyni ***Oleszko.***

Zaprojektowałem podbudowę do transportu kadłuba (szkunera Janek Krasicki) wraz z usztywnieniami i podporami. Ścięliśmy w lesie specjalnie wyselekcjonowane drzewa i pocięte na odpowiednie bale przewieźliśmy na miejsce operacji. Powoli, metr po metrze przetaczaliśmy kadłub. Zastosowaliśmy wielokrążkowy podnośnik, zamocowany był do istniejącego polera przy basenie, liny stalowej o średnicy 16 milimetrów i samochodu ciężarowego.

Naszym stoczniowym samochodem, amerykańskim trzyipółtonowym Dodgem WC 51 3-4T kierował Surdek - w okresie wojny frontowy kierowca, ranny w czasie walk o Wał Pomorski, pozostał na stałe w Ustce. Dodge'a znał, jak własną kieszeń. Operację przeciągania skończyliśmy na kilka dni przed przybyciem dźwigu. Był piękny, słoneczny sierpniowy lub wrześniowy dzień. W obecności tłumnie zgromadzonych mieszkańców dźwig uniósł kadłub i osadził na wodzie. Wszystko trwało chwilę, jednak zapadło mi głęboko w pamięć. Później wodowałem wiele jednostek nieporównanie większych i poważniejszych, ale to było moje pierwsze[230]*.*

Wspomniany przez Józefa Piaseckiego Dodge WC 51 3-4 T.

Ryc. nr 114. Pierwszy samochód w Stoczni Ustka.

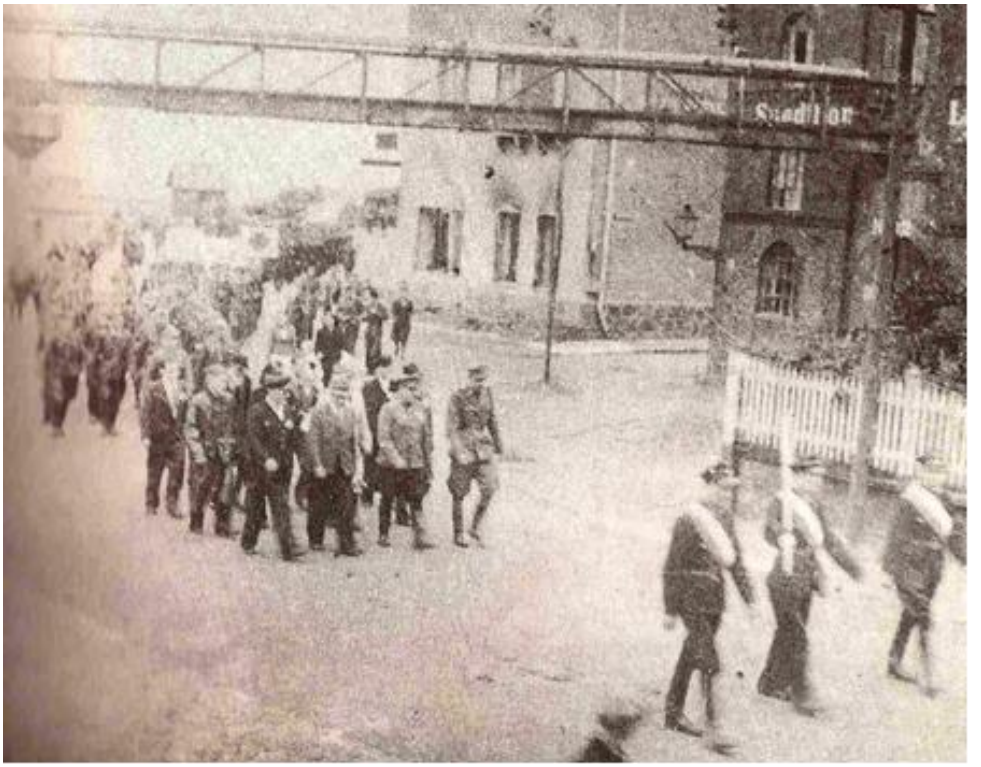
Źródło: Kolekcja Władysława Golińskiego.

15. Z życia miasta.

W Ustce, już w dniu 29 czerwca 1945 roku, odbyły się uroczystości Dni Morza, być może z udziałem przyszłych pracowników Delegatury MIR.

[230] Radosław Piasecki, *Nasza Ustka…*, w. cyt.

Ryc. nr 115. Pochód mieszkańców w porcie .



Źródło: „Głos Koszaliński” 22.02.1984, nr 45.

W roku 1946 zorganizowano kolejne obchody Święta Morza, tym razem obchody „sprowadzono do niezbędnego minimum”[231].

Ryc. nr 116. Notatka prasowa w sprawie obchodów „Dni Morza”.

Przed „Świętem Morza“ w Ustce

Kończą się przygotowania do tegorocznego obchodu „Święta Morza", organizowanego przez specjalny Komitet Obywatelski ze Słupska i Ustki (Postomin). W ścisłym porozumieniu z centralnymi czynnikami Ligi Morskiej opracowany został plan tegorocznych uroczystości w dniu „Święta Morza". **Główny nacisk położono na możliwie najbliższe zetknięcie się przybyłych gości z głębi kraju z Bałtykiem .** W tym celu sprowadzono uroczystości oficjalne do niezbędnego minimum. Ograniczą się one do krótkiej akademii, na której będzie podkreślone znaczenie szerokiego dostępu do morza. Najlepszą bowiem propagandą jest czyn. Zostaną więc zorganizowane wycieczki do stoczni i portu w Ustce oraz wycieczki kutrami.

Najważniejsze zagadnienia strony materialnej obchodu — kwaterunek i aprowizacja zostały pomyślnie rozwiązane.

W. M.

Źródło: „Dziennik Bałtycki” 22.07.1946 r., nr 200.

Możliwe, że uczestnikami tych obchodów byli maszerujący mieszkańcy znajdujący się na zdjęciu poniżej.

[231] „Dziennik Bałtycki” 22.07.1946 r., nr 200.

Sztandar PPR (Polskiej Partii Robotniczej – partii polskich komunistów) i hasła na sztandarach głoszące sojusz robotniczo-chłopski, i przodującą rolę związków zawodowych to obraz nowych czasów w życiu miasta. Organizatorem organizacji partyjnej i pierwszym sekretarzem Komitetu Miejskiego w Ustce był Antoni Konopka[232].

Ryc. nr 117. Pochód z okazji święta 1-Maja na ul. Marynarki Polskiej.

Źródło: https://www.facebook.com/ UstkaNaPrzestrzeniWiekow

W czerwcu Ustkę odwiedził Delegat Rządu dla Spraw Wybrzeża inż. Eugeniusz Kwiatkowski, Minister zlustrował obecny stan portu w Ustce oraz uczestniczył w specjalnym posiedzeniu Miejskiej Rady Narodowej w Ustce, podczas której otrzymał honorowe obywatelstwo miasta. W trakcie posiedzenia zgłosił zamiar urządzenia w Ustce stacji bunkrowej z węglem, a z czasem – uruchomienie eksportu węgla z portu. Oznajmił, że Ustka będzie pierwszym portem z kategorii mniejszych, które będą eksploatowane[233].

16. Rozwój stoczni szansą rozwoju Miasta.

W marcu 1947 r. w „Dzienniku Bałtyckim" zamieszczono artykuł M. Milewskiej zatytułowany „Przyszłość portu i miasta Ustki", poruszający zagadnienia, które do czasów współczesnych są przedmiotem dyskusji na temat kierunków rozwoju miasta[234]. Stoczni Ustka w 2022 roku już nie ma, ale aktualne pozostaje pytanie o przyszłość portu i miasta Ustki.

USTKA - Port w Ustce należy do szeregu najstarszych portów bałtyckich. Założony w wieku XIV, był aż do połowy XIX wieku własnością kupiectwa słupskiego. W pierwszej fazie swego rozwoju Ustka przeżywała okres wielkiego rozkwitu, Później jednak, wskutek upadku kupiectwa słupskiego, życie w porcie zaczęło stopniowo zamierać.

[232] „Głos Pomorza" 22.02.1984, Nr 45
[233] „Dziennik Bałtycki" 02.08.1946 r, nr 210; faktycznie eksport węgla z portu Ustka rozpoczęto 17 czerwca 1947 r.; zob. „Technika Morza i Wybrzeża" 1947 nr 7 - 8, Kronika Wybrzeża, s. 18.
[234] „Dziennik Bałtycki" 02.03.1947 r., nr 60.

Dopiero, w wieku XIX Ustka rozpoczęła nowe życie jako port przeładunkowy i rybacki. Oczywiście nie była już portem — własnością kupców słupskich, lecz normalnym portem, rozbudowanym przez państwo[235]*.*

Zasadniczym zwrotem w „karierze" rozwojowej Ustki był Traktat Wersalski, wskutek którego — wobec zmienionych granic i układu politycznego — Gdańsk, który, koncentrował cały przywóz i wywóz powiatów zachodnio- pomorskich przestał wchodzić w rachubę jako konkurent mniejszych portów zachodnio-pomorskich. O rozwoju ekonomicznym Ustki w ostatnich latach przed wojną świadczy wysoka stosunkowo cyfra przeładunków rocznych, wyrażająca się cyfrą kilkuset tysięcy ton rocznie. Ustka także była ważnym punktem żeglugi kabotażowej Szczecin — Gdańsk — Królewiec.

Omawiając pomyślny rozwój Ustki jako portu, należy stwierdzić, że rozwój ten był przede wszystkim wykładnikiem ogólnej prężności życia gospodarczego Ziemi Słupskiej. Przez Ustkę bo- wiem przechodził jedynie niemal import i eksport Ziemi Słupskiej. Rzecz zrozumiała, że wysokie liczby określające wielkość importu i eksportu świadczą — są uzależnione — od ogólnego rozwoju gospodarczego danego terytorium.

Olbrzymią rolę w życiu gospodarczym Ustki odgrywało rybołówstwo. W Ustce znajdowało przystań ponad 50 kutrów rybackich, nie licząc pomniejszych jednostek. Rybołówstwo także było podstawą dla dość dobrze rozwiniętego przemysłu spożywczo-przetwórczego.

W takich warunkach Ustka liczyła 6 tysięcy mieszkańców, których głównym zajęciem była praca albo na morzu, albo bezpośrednio związana z morzem[236]*.*

Trzecim momentem, który określał charakter Ustki były liczne uzdrowiska nadmorskie, które — zwłaszcza w okresie letnim — przyczyniały się wybitnie do aktywizacji życia gospodarczego Ustki.

*Przejście działań wojennych nie spowodowało w Ustce większych zniszczeń. Spalił się ten czy tamten dom, uszkodzone zostało to i owo ale o zniszczeniach choćby na miarę Słupska nie może tyć mowy. Wojna dotknęła Ustkę w inny, może jeszcze bardziej dotkliwy sposób. Na pięćdziesięciu kutrach wyjechali Niemcy. Bardzo ważny dział życia gospodarczego Ustki — **rybołówstwo przestało istnieć.***

Chaos gospodarczy, spowodowany przejściem burzy wojennej, odbił się druzgocąco na drugim- dziale gospodarki Ustki — na przeładunkach portowych. Ten sam chaos spowodował, że w pierwszym roku naszego pobytu w Ustce nie mogło być mowy o jakiejkolwiek akcji turystycznej.

***Tak więc wszystkie trzy działy życia gospodarczego Ustki** — więcej, wszystkie trzy podstawy tego życia — zostały w wyniku działań wojennych gruntownie zlikwidowane. I to są zniszczenia wojenne, których znaczenie i dotkliwość przekracza poważnie największe nawet straty w postaci spalonych domów ulic, a nawet dzielnic.*

Bo trzeba z całym naciskiem podkreślić: miasto, które rozporządza możliwościami zarobkowymi odbuduje się bardzo szybko, chociażby było bardzo zniszczone. I odwrotnie: miasto, które takich możliwości nie posiada — niezależnie od tego, czy jest, zniszczone czy nie, — skazane będzie siłą konieczności na długie lata impasu gospodarczego. I dlatego zniszczenie źródeł zarobku jest najcięższym zniszczeniem, jakie może dotknąć miasto.

---

[235] Przejęcie przez państwo pruskie portu w Ustce nastąpiło w 1831 r.; zob. E.Włodarczyk, *Studia z dziejów pruskiej gospodarki*…, w. cyt., s. 54 i 71.

[236] Według https://de.wikipedia.org/wiki/Ustka - ilość mieszkańców w 1939 r. wynosiła 4739.

Mimo tych niewątpliwych strat, miasto Ustka zaczyna powoli się dźwigać z upadku. Zasadniczymi czynnikami gospodarczej odbudowy Ustki jest z jednej strony turystyka, z drugiej — rybołówstwo. Silny ruch turystyczny w Ustce w ubiegłym sezonie przyczynił się wybitnie do dalszego wzrostu potencjału gospodarczego miłego miasta nadmorskiego. Trzeba się spodziewać, że niech ten wzrośnie poważnie w bieżącym sezonie turystycznym.

***Rybołówstwo w Ustce znajduje się jeszcze w powijakach**. Pięć kutrów rybackich, którymi wy pływamy na morze — to zaledwie 1/10 stanu przedwojennego. Ale i w tej dziedzinie widać już zadatki na lepszą przyszłość: **stocznia rybacka w Ustce** pracuje i trwają kursy rybackie**. Stocznia** przy odpowiednich inwestycjach mogłaby wybitnie przyczynić się do wzmocnienia naszych prac rybackich. O roli i znaczeniu odbywających się teraz kursów rybackich pisaliśmy już raz. Zaznaczyć trzeba tylko jedno i tu sprawa utknie**, jeśli w porę nie nadejdą kredyty**. Tak **więc rozwój rybołówstwa w Ustce uzależniony jest w pierwszym rzędzie od kredytów, które powinny wpłynąć na rozbudowę stoczni rybackiej** i na rozwinięcie akcji szkolenia kadr rybackich. Trzeba się spodziewać, że na ten cel płyną poważne sumy **z Daniny Narodowej** na zagospodarowanie Ziem Odzyskanych[237]. Tego bowiem rodzaju inwestycje są szczególnie korzystne z punktu widzenia ekonomicznego i społecznego.*

Tak więc z tych pobieżnych rozważań widzimy wyraźnie, że restytuowanie dwóch zasadniczych sektorów życia gospodarczego Ustki — turystyki i rybołówstwa — leży w granicach naszych doraźnych możliwości.

Gorzej natomiast przedstawia się sytuacja należytego wykorzystania portu w Ustce. Życie gospodarcze Ziemi Stupskiej nie osiągnęło jeszcze takiego stopnia prężności, aby dla swoich celów potrzebowało osobnego portu, import i eksport Ziemi Słupskiej może iść - i będzie szedł — przez większe, porty: Szczecin, Gdańsk i Gdynię. Tak więc pod tym względem grozi Ustce niemal kompletny zastój.

Szeroko natomiast omawiana jest sprawa utworzenia w tym porcie stacji bunkrowej (stacja, która sprzedaje węgiel dla obcych statków dla celów napędowych).

*Projekt ten, wysuwany przez **Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża, min. Kwiatkowskiego**, jest projektem, którego realizacja przyczyniłaby się wybitnie do wzrostu dochodu Państwa (sprzedaż węgla bunkrowego jest wysoce rentowna w porównaniu ze sprzedażą węgla w innej formie) i — oczywiście — do aktywizacji życia gospodarczego Ustki oraz do częściowego wykorzystania jej portu.*

Jak na razie jednak sprawa ta znajduje się w sferze projektów i dopiero zbliżający się okres wiosenny i letni wykażą czy przybierze ona bardziej konkretne wymiary.

---

[237] Danina narodowa na zagospodarowanie Ziem Odzyskanych (Dz.U. 1946, nr 61, poz. 341), Dekret z dnia 13 listopada 1946 r. o daninie narodowej na zagospodarowanie Ziem Odzyskanych. Daniną były obciążone m.in.: (Art. 10 Dekretu):
§ 1. Osoby pobierające wynagrodzenie za pracę (art. 3 pkt 4) opłacają daninę od wynagrodzeń wypłaconych za miesiące grudzień 1946 r. oraz styczeń i luty 1947 r. w wysokości:
a) do 3.000 zł miesięcznie po 1/2%;
b) ponad 3.000 zł - 6.000 zł miesięcznie po 1%;
c) ponad 6.000 zł - 12.000 zł miesięcznie po 3%;
d) ponad 12.000 zł - 20.000 zł miesięcznie po 5%;
e) ponad 20.000 zł - 50.000 zł miesięcznie po 8%;
f) ponad 50.000 zł miesięcznie po 15%.

W chwili obecnej Ustka liczy 4.000 mieszkańców. Stanowi to 2/3 ogólnej liczby mieszkańców przed wojną, przy 1/10 stanu rybołówstwa, przy zerowych przeładunkach i przy znacznie — na razie przynajmniej — mniejszym ruchu turystycznym. Zestawienie tych, cyfr świadczy wyraźnie, że duża część ludności nie zajmuje się pracą produktywną w ścisłym tego słowa znaczeniu. Rozwinięcie rybołówstwa, przemysłu przetwórczego, uruchomienie stacji bunkrowej — przyczyniłoby się wybitnie do zmiany na lepsze tego stanu rzeczy.

Takie są perspektywy rozwojowe Ustki. Miasto przeszło już okres pionierski i wkracza obecnie w fazę normalnej, długofalowej pracy. Rok bieżący określi, w jakim kierunku pójdzie tu praca.

mgr W. Milewska

W dalszej części opracowania przedstawimy zdarzenia, które pozwolą na weryfikację tez autorki.

Rozdział 2. Stocznia w latach 1948-1950.

1. Działalność Stoczni w Ustce w 1948 roku.

W 1948 r. zakończona została reorganizacja stoczni rybackich[238]. W jej wyniku pozostały trzy stocznie: w Ustce, Świnoujściu i Gdyni, gdzie mieściła się dyrekcja stoczni i działy: konstrukcyjny, planowania, kontroli, zakupów i sprzedaży oraz magazyn. Dla usprawnienia pracy w Ustce, postanowiono warsztaty stoczniowe dotąd rozrzucone po obu stronach kanału skoncentrować w jednym punkcie[239].

Uznano, że: *dzięki skoncentrowaniu sił fachowych i środków wytwórczych w trzech tylko punktach wybrzeża: **Gdyni, Ustce i Świnoujściu**, stocznie te zyskały możność usprawnienia działania i uintensywnienia wysiłków. Tempo produkcji zwiększyło się znacznie, a sprzęt i tabor wychodzący z tych stoczni jest niewątpliwie wysokowartościowy.*

Do niedawna jeszcze istniało wiele innych stoczni wzdłuż wybrzeża pod jednym zarządem. Utrudniało to jednak prace nie tylko ośrodkowi dyspozycyjnemu, mieszczącemu się w Gdyni, lecz i całemu aparatowi produkcyjnemu. Obecnie praca w Gdyni, Ustce i Świnoujściu zaczyna osiągać przewidywane tempo. W ciągu I-go kwartału br. oddano do eksploatacji 13 nowych kutrów. Oprócz tego stocznie wykonały, poza głównym planem i poosiadają na sprzedaż z wolnej ręki, łodzie rybackie wiosłowo-żaglowe, bączki, oraz sprzęt i części potrzebne do reperacji jednostek taboru rybackiego. Stocznia Rybacka sp. z o.o. w Gdyni współpracuje przy sprzedaży nowych i używanych statków, oraz łodzie rybackich z Morską Centralą Handlową, która dostarcza silniki z zamówień zagranicznych do budowanych względnie remontowanych przez stocznie kadłubów. Wszelkie więc sprawy związane ze sprzedażą jednostek motorowych, zarówno łodzi 6-cio i 8-mio metrowych, jak i łososiowych pół-kutrów typu skandynawskiego, dług. 9.15 m, załatwia się przez MCH. Wspomniane pół-kutry łososiowe mają być ostatecznie gotowe w końcu bm. Ponad to stocznie sprzedają wydobyte z dna kutry, sadze i barki, w cenie kosztów ich wydobycia [240].

Wg danych z czerwca 1948 r. pozostałe stocznie – w Gdyni, Ustce, Darłowie i Świnoujściu – miały w planie produkcji następujące zamówienia:[241]

[238] Między innymi 31 stycznia 1948 r., zgodnie z planem inwestycyjnym Stoczni Rybackich Sp. z o.o. na rok 1948, zlikwidowano stocznię w Kołobrzegu; uzasadnieniem było dążenie do zmniejszenia ilości placówek przemysłu stoczniowego w celu powiększenia sprawności i zdolności produkcyjnej pozostałych stoczni, zob. „Morski Biuletyn Rybacki" MIR 1948 r. nr 28, s. 3.
[239] „Dziennik Bałtycki" 13.11.1948 r. nr 313.
[240] „Morski Biuletyn Rybacki" MIR 1948 r. nr 41, s. 7.
[241] „Morski Biuletyn Rybacki" MIR 1948 r. nr 51, s. 5.

Tabela nr 9. Prace Stoczni Rybackich w czerwcu 1948 r.

Prace Stoczni Rybackich w czerwcu 1948 r.

Stocznia	Wykonywanie nowych robót przy budowach.	Wykonywanie remontów	Inne prace.
Gdynia	4 kutrów typu KG-152 2 " " KG-177D 3 " " KS-152 1 " dozorczego	16 kutrów różnych	7 silników w remoncie
Ustka	1 " " KU-128 3 " " KU-9,15 3 " " KU-10,2 5 " " KD-153	1 szkunera szkolnego	Wbudowywanie silników do 3-ch łodzi ryb. typu ŁR.4.
Darłowo	3 " " KD-153	-	-
Świnoujście	-	1 pływając. dźwigu 1 kutra pilotowego dla Kapitanatu Portu.	Remont 8-miu jednostek pływających.

Źródło: „Morski Biuletyn Rybacki” MIR 1948 r., nr 51, s. 5.

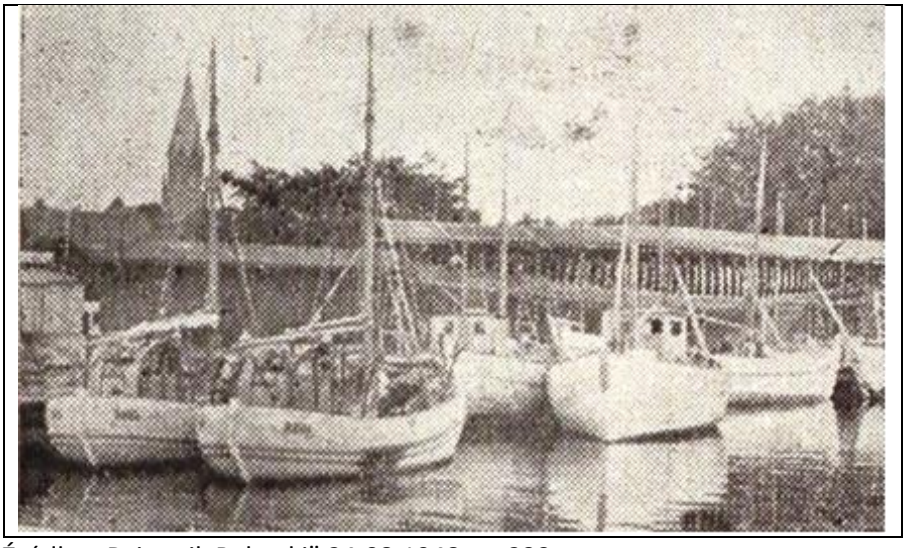
Według notatki zamieszczonej w „Morskim Biuletynie Rybackim” MIR nr 31 z 1948 roku w Stoczni Rybackiej w Ustce wyremontowano slip. Autor notatki podał, że „jednostki rybackie mogą być już obecnie zarówno wyciągane do remontu jaki nowo wybudowane spuszczane na wodę bez skomplikowanych i kosztownych manipulacji stosowanych dotychczas. Jedyną trudnością funkcjonowania slipu jest niewielka mielizna na drodze spływu kutrów ze slipu. Mielizna ta likwidowana jest obecnie własnymi środkami Stoczni za pomocą łyżki zawieszonej na barce. Za parę tygodni slip będzie funkcjonował bez przeszkód. Ma on służyć do obsługi kutrów rybackich wszelkich dotychczas budowanych wielkości”[242].

Zgodnie z planem inwestycyjnym na rok 1948 stocznia w Ustce miała, na zamówienie Morskiej Centrali Handlowej, wykonać trzy kutry o długości 13 metrów, z łącznej ilości 10 jednostek tej wielkości przewidzianych do realizacji przez Stocznię Rybacką Sp. z o.o. w Gdyni. Nowe jednostki miały być wyposażone w silniki o mocy ok. 45 KM[243].

W III kw. 1948 r. w stoczni w Ustce wykańczano 3 kutry i szkuner szkolny[244], wbudowywano silniki do 5-ciu kutrów łososiowych i do 12-tu łodzi rybackich[245], a do remontu przyjęto 2 kutry z Kołobrzegu KOŁ-1 i KOŁ-29.

[242] „Morski Biuletyn Rybacki” MIR 1948 r., nr 31, s. 1 - 2.
[243] „Morski Biuletyn Rybacki” MIR 1948 r., nr 48, s. 2.
[244] Chodzi o kadłub szkunera, który otrzymał nazwę „Janek Krasicki”.
[245] „Morski Biuletyn Rybacki” MIR 1948 r., nr 44, s. 4.

Ryc. nr 118. Stocznia rybacka w Ustce buduje nowe kutry i odbudowuje zniszczone.



Źródło: „Dziennik Bałtycki” 24.08.1948, nr 233.

Ryc. nr 119. Kuter rybacki przed slipem

Źródło: Zasoby Muzeum Ziemi Usteckiej.

W sierpniu 1948 r., Stocznie Rybackie Sp. z o.o. dokonały podsumowania swojej kilkuletniej działalność, podając w Biuletynie MIR nr 55 informacje o zbliżaniu się do jubileuszu 50 szt. wyprodukowanych kutrów: „liczba wyprodukowanych kutrów w Stoczniach Rybackich zbliża się do jubileuszowej 50-ki: 45 kutrów rybackich pływa już na naszych wodach, a w ciągu miesiąca wykończone będą i oddane do eksploatacji dalsze 5. Jest to znaczny efekt pracy, jeżeli przyjąć pod uwagę olbrzymie trudności, jakie piętrzyły się na początku w postaci braku fachowców, materiałów i braku odpowiednio urządzonych warsztatów pracy. Poza tymi nowo wybudowanymi jednostkami pływającymi większego typu, wybudowano znaczną ilość łodzi rybackich oraz wydobyto a wody, odremontowano i oddano do użytku cały szereg kutrów przedwojennych”[246].

W dniu 21 października 1948 r. dokonano wyboru jednostek do budowy dla firmy „Arka”[247]. Odbyła się wówczas konferencja w sprawie wyboru typu kutra rybackiego do budowy z kredytów przewidzianych na rok 1949 w planie inwestycyjnym. W konferencji wzięli udział przedstawiciele Stoczni Rybackiej, firmy „Arka” i Morskiej Centrali Handlowej (MCH.). Rozważono typy 16 metrowe, 13 metrowe i JO2, które zdobyły już dość dobrą próbę sprawności[248]. Firma „Arka” opowiedziała się za budową 13 metrowych i JO2 po dokonaniu pewnych zmian[249].

W dniu 28 października tego roku odbyła się ponowna konferencja w sprawie wyboru typu kutra, pomiędzy przedstawicielami Stoczni Rybackich, firmy „Arka” i Morskiej Centrali Handlowej. Wychodząc z założeń poprzedniej konferencji na ten temat, przyjęto, że winny być budowane kutry typu JO2 z pewnymi poprawkami. Następnie poddano dyskusji sprawę konstrukcji kutra. Za budową kompozycyjną przemawiałaby względy natury gospodarczej z uwagi na mały zapas dębiny. Budowa jednostek konstrukcji mieszanej przyśpieszyłoby również przystosowanie Stoczni Rybackich do budownictwa metalowego oraz przyniosłaby dużą oszczędność w czasie, gdyż wykonanie owręgowań zostałoby zlecone Zjednoczeniu Stoczni Polskich. Z drugiej strony jednak przeciwstawiono konstrukcji mieszanej konstrukcję drewnianą. Koszt produkcji jednostek drewnianych nie był większy od typu mieszanego, a zestawienie żelaza z dębem jest kompozycją szkodliwą dla metalu i zmniejszającą żywotność kutra. Zwrócono również uwagę, że produkcja jednostek konstrukcji mieszanej była już ogólnie zarzucona. Po ożywionej dyskusji zebranych ustalono, iż należy pozostać przy konstrukcji drewnianej o typie JO2, uzgadniając również konieczne poprawki. W świetle wniosków z konferencji, projektowana do budowy w roku 1949 seria kutrów miała ulec korektywom w typie JO2 pod względem zmiany kształtu rufy, linii dziobowej, poszerzenia pokładu, zwiększenia ładowni oraz przesunięcia grodzi o tyle, o ile pozwolą na to wymiary silnika. Przewidzianym do tej serii jednostek byłby silnik Volund 90-110 KM, który w zupełności odpowiadał wymogom takiego statku. Zamówienie na 10 silników tego typu zostało już dokonane[250].

Tymczasem, konstruktorzy z pionu konstrukcyjnego znajdującego się w „centrali” Gdyńskiej dokonywali na bieżąco analizy i zaprojektowali nowy typ kutra oznaczonego jako **KU-134**. Na podstawie dokładnej analizy wybudowanych już kutrów i dotychczasowej praktyki, ze szczególnym uwzględnieniem postulatów czynnika zawodowego rybackiego, został opracowany przez konstruktorów nowy typ kutra KU-134, który jakkolwiek krótszy od dotychczas użytkowanych popularnych „15-tek”, zachowywał - zdaniem fachowców - jednak wszystkie ich dobre strony.

---

[246] „Morski Biuletyn Rybacki” MIR 1948 r., nr 55, s. 3.
[247] Towarzystwo dla Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka” Sp. z o.o.
[248] Kutry J02 to inaczej KG-152, budowane w Stoczni Rybackiej w Gdyni w latach 1947-49; wymiary: 15,3-15.5x4.9-5.1x2.0 m; zob. http://www.wiki.leba.eu/gospodarka/rybolowstwo#kutry_typu_kg-152
[249] „Morski Biuletyn Rybacki” MIR 1948 r., nr 65, s. 3.
[250] „Morski Biuletyn Rybacki” MIR 1948 r., nr 66, s. 2.

Poniżej główne wymiary kutrów KU-134:

- długość ……13.44 m;
- szerokość……4.46 m;
- zanurzenie……..1.88 m;
- wyporność……28.80 m^3;
- pojemność ładowni…16 m^3;
- silnik 45/60 KM typu Dangren ewent. Bolinder.

Na zlecenie MCH, zgodnie z planem inwestycyjnym 1948 r., Stocznie Rybackie rozpoczęły już budowę 10 jednostek (przypuszczalnie) których wykończenie miało nastąpić w terminie do dnia 15.6.1949 roku[251].

W IV kwartale 1948 r., w Stoczni Rybackiej w Ustce znajdowało się w budowie 12 kutrów typu KU-134. Prace przebiegały planowo. Ponadto, wykonano remont 2 łodzi 8-metrowych, a trakcie wykonywania pokładu była budowa szkunera o długości 28 metrów dla PCWM. Przygotowywane były wstępne prace do wodowania szkunera, które planowano na początku kwietnia 1949 roku[252]. Historię produkcji jednostek KU-134 przedstawiamy w dalszej części opracowania, obejmującej rok 1949[253].

2. Zamierzenia inwestycyjne i zadania Stoczni Rybackich.

W „Morskim Biuletynie Rybackim" nr 73-74 [rok 1949] przedstawiono zamierzenia inwestycyjne „na Stoczniach Rybackich". Wydaje się znamienne, że nie wspomina się w tym materiale o inwestycjach rozwojowych w stoczni w Ustce. Czy da się to połączyć z zamiarem likwidacji stoczni w Ustce zgłoszonym w III kw. 1948 r.?[254]. Tego nie wiemy na pewno.

Zlikwidowano wówczas Stocznię Rybacką w Darłowie, a produkcja w toku tej stoczni została przekazana do stoczni w Ustce. Przejęto wówczas produkcję kutrów rybackich typu KD-153, dł. 15,0m (przejęto z Darłowa same kadłuby). Wyposażono i zdano jeszcze w tym roku 5 jednostek.

Najważniejsze zadania, jakie stawiano przed przemysłem stoczniowym rybołówstwo morskie, były następujące:

1. budowę nowych jednostek dla powiększenia floty rybackiej bałtyckiej i dalekomorskiej;
2. renowację zużywającej się jednostek;
3. remonty kapitalne i przeglądy klasyfikacyjne;
4. prace konserwacyjne.

Zadania te rozdzielono pomiędzy Stocznie ZSP [Zjednoczenie Stoczni Polskich] a Stocznie Rybackie w ten sposób, że te ostatnie wykonać miały w całości wszystkie prace wymienione wyżej w odniesieniu do jednostek o maksymalnej długości 24 m, konstrukcji drewnianej i kompozycyjnej oraz nastawić się na przeprowadzenie szybkich remontów awaryjnych i prac konserwacyjnych przy większych jednostkach stalowych. Stocznie Rybackie były przygotowane do obsługi floty kutrowej o dł. 18 maksymalnie, wymagały więc inwestycji, aby sprostać nowym zadaniom.

---

[251] „Morski Biuletyn Rybacki" MIR 1948 r., nr 60, s. 5.
[252] Mowa o szkunerze, który otrzymał później nazwę „Janek Krasicki"; zob. „Morski Biuletyn Rybacki" MIR 1948 r., nr 72, s. 4.
[253] Zob. tekst na stronie 160.
[254] Biblioteka Miejska w Ustce, sygn. III 3.2/4, *Stocznia Ustka 1945-1949*, s. 6 (bez podpisu autora); w tymże opracowaniu, jak i w relacji Józefa Hertleina opisanej wcześniej, delegacja pracowników wysłana do Ministerstwa Żeglugi uratowała stocznię w Ustce przed likwidacją.

Stocznia w Gdyni położona bezpośrednio przy bazie wyładowczej przedsiębiorstw dalekomorskich, przewidywała w swoim inwestycyjnym planie sześcioletnim budowę nowego wyciągu, na którym slipowane miały być trawlery do dł. 55 m (800 ton). Nowa hala fabryczna, przewidywana w planie dla stoczni gdyńskiej, miała umożliwić zainstalowanie w niej maszyn i urządzeń kuźni i spawalni. Miało to pozwolić również na umieszczenie stanowisk dla warsztatu remontowego, który miał przygotować się do racjonalnego przeprowadzenia w szerokim zakresie remontów silników kutrowych[255] .

W tym samym biuletynie (nr 73 - 74) znalazła się informacja dot. stoczni w Ustce – w pierwszych latach planu 6-letniego[256] przewidziano „budowę magazynów i budynku na warsztaty mechaniczne".

Stocznia w Ustce przeznaczona jest do budowy i remontów jednostek drewnianych dł. 15 m. W pierwszych latach planu sześcioletniego przewidywane jest uzupełnienie wyposażenia warsztatów mechanicznych oraz wykonanie kapitalnego remontu istniejącego wyciągu. W następnych latach, w oparciu o zapewnienia wybagrowania kanału przyległego do stoczni oraz utrzymanie w nim stałego, odpowiednio wysokiego poziomu wody, plan przewiduje dalsze inwestycje, jak budowa magazynów i budynku na warsztaty mechaniczne[257].

Jednocześnie, Stocznia Rybacka w Gdyni prowadziła przedsięwzięcia w kierunku wdrożenia do produkcji jednostek rybackich o konstrukcji drewnianej z elementami stalowymi. Wiązało się to nie tylko z trudnościami w pozyskaniu odpowiedniej jakości tarcicy, ale także rozwojem produkcji kutrów stalowych w stoczniach „stalowych"[258], które już od 1947 roku budowały kutry stalowe. Między innymi, w Stoczni Gdańskiej w 1947 r. rozpoczęto seryjną budowę stalowych kutrów rybackich o długości 17 m, których dokumentacja została opracowana przez polskich konstruktorów. Ich odbiorcą było Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka"[259]. Projektantem nowego kutra był inż. Jerzy Doerffer (późniejszy profesor Politechniki Gdańskiej).

Projekt inż. Doerffera zapoczątkował długą serię statków rybackich, które budowały stocznie w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie. Z tego powodu nosiły różne oznaczenia: B368, KS-17, KS-15 oraz STOREM (skrót od **STO**czni **REM**ontowej w Szczecinie)[260].

Od 1950 roku Stocznia Rybacka w Gdyni rozpoczęła budowę jednostek typu B368, które były ulepszoną wersją projektu kutra KS-17. Kadłuby i nadbudówki tych kutrów były stalowe, całkowicie spawane, przy czym część z nich miała poszycie drewniane.

---

[255] „Morski Biuletyn Rybacki" MIR 1948 r., nr 73 - 74, s. 12.

[256] Plan sześcioletni (1950-1955), oficjalnie zwanym planem „budowy podstaw socjalizmu" – następny po planie trzyletnim plan gospodarczy wprowadzony w powojennej Polsce. Plan przyjęto w formie ustawy uchwalonej przez Sejm Ustawodawczy w przeddzień Narodowego Święta Odrodzenia Polski 21 lipca 1950 r. (Dz.U. z 1950 roku, nr 37, poz. 344); podobnie jak późniejsze plany pięcioletnie był jednak wielokrotnie modyfikowany (rozwój przemysłu ciężkiego w związku z wojną koreańską) i tylko w części zrealizowany; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Plan_sześcioletni

[257] „Morski Biuletyn Rybacki" MIR 1948 r., nr 73 - 74, s. 13.

[258] Tak nazywano stocznie w Trójmieście budujące jednostki stalowe, stocznia w Ustce była zaliczana do stoczni „drewnianych".

[259] Towarzystwo „Arka" w stosunkowo krótkim czasie stało się największym polskim przedsiębiorstwem kutrowym, posiadającym oddziały w Helu, Wielkiej Wsi, Łebie, Ustce, Darłowie i Kołobrzegu; zob. W. Blady *Polska flota…*, w. cyt., s. 43.; pełna poprawna nazwa brzmiała „Towarzystwo dla Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego", zob. https://rocznikgdynski.pl/arka-towarzystwo-dla-polowow-morskich-i-handlu-zagranicznego

[260] W. Blady, *Polska flota…,* w. cyt., s. 45.

Łącznie, w latach 1950-1951 zbudowano w stoczniach Gdyni i Gdańska 29 jednostek, po czym w 1952 roku przekazano produkcję do Szczecina[261].

Nie poznaliśmy powodów, dlaczego nie podjęto w tym czasie decyzji o uruchomieniu produkcji stalowej w stoczni w Ustce, szczególnie, że szkutnictwo w krótkim czasie stało się nieopłacalne (ceny i utrudniona dostępność tarcicy). Z kolei, w bliskiej przyszłości doszło do wyodrębnienia Stoczni w Ustce ze Stoczni Rybackiej W Gdyni i jej usamodzielnienia się. Wybiegając w przyszłość – losy Stoczni Rybackiej w Gdyni i Stoczni Ustka w Ustce zejdą się w roku 1970, w którym doszło do przejęcia produkcji kutrów **B25s** z Gdyńskiej Stoczni Remontowej, sukcesorki Stoczni Rybackiej w Gdyni[262].

3. Zmiana Kierownika Stoczni w Ustce. Eugeniusz Gołębiowski.

W połowie 1948 roku, dotychczasowy kierownik stoczni Bernard Henzel został przeniesiony do pracy w Delegaturze MIR w Szczecinie.

Na jego miejsce, w dniu 15 czerwca 1948 r., został powołany dotychczasowy kierownik stoczni w Darłowie Eugeniusz Gołębiowski, który pełnił swoją funkcję do 1951 r.

Gołębiowski Eugeniusz - życiorys przedstawiony podczas obchodów 30-lecia Stoczni w Ustce w 1975 r.

Ryc. nr 120. Fotografia Eugeniusza Gołębiowskiego.

Źródło: zasoby Muzeum Ziemi Usteckiej.

Urodzony 10 lutego 1897 r. w miejscowości Kowala woj. kieleckie. Absolwent gimnazjum w Jędrzejowie. Podczas okupacji pracował w Ubezpieczalni Społecznej w Lublinie. Pracę w Stoczni Rybackiej w Darłowie rozpoczął w lipcu 1945 r. na stanowisku Głównego Księgowego, a od września 1947 r. mianowany został kierownikiem tamtejszej Stoczni. Na skutek likwidacji Stoczni w Darłowie, z dniem 15 czerwca 1948 r., przeniesiony został do Stoczni Rybackiej w Ustce, początkowo na stanowisko kierownika Stoczni, a w 1949 r. otrzymał nominację na dyrektora. Stanowisko to pełnił do 31 października 1951 r. Cieszył się bardzo dobrą opinią, był zdolnym organizatorem, dbał o sprawy socjalne i warunki pracy załogi. Po odejściu ze Stoczni Eugeniusz Gołębiowski podjął pracę w PPiUR „Korab" w Ustce na stanowisku Dyrektora ds. Administracyjnych. Odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi w 1950 r. Zmarł w Ustce 30 czerwca 1960 r.

[261] Tamże, s. 46.
[262] Zagadnienie opisane w tomie II.

4. Przyjęcia do pracy w 1948 roku.

Tabela nr 10. Nowe przyjęcia do pracy w stoczni w 1948 roku[263].

L.p.	Nazwisko i imię	Uwagi
1.	Hertlein Franciszek	
2.	**Huras Kazimierz**	Ze Stoczni Ryb. w Darłowie
3.	**Jawień Ryszard**[264]	Ze Stoczni Ryb. w Darłowie
4.	**Małuszek Karol**[265]	Ze Stoczni Ryb. w Gdyni
5.	Markowski Wacław	
6.	Rymarz Aleksander	
7.	Tymczak Stefan	
8.	Winiarz Franciszek	
9.	Wróbel Jan	
10.	Zabuska Zofia	

5. Kazimierz Huras – pierwszy „okrętownik" w stoczni w Ustce.

Przybyły ze stoczni w Darłowie Kazimierz Huras to późniejszy Dyrektor Techniczny Stoczni Ustka. W roku 1948 był jedynym inżynierem okrętownikiem w Stoczni w Ustce. Do stoczni przyszedł w momencie krytycznym, gdy zapadła decyzja ministerialna o zakończeniu działalności stoczniowej i zamknięciu zakładu z powodu nasycenia rybołówstwa jednostkami drewnianymi, jakie budowano w Ustce. Po cofnięciu decyzji o likwidacji w stoczni kontynuowano produkcję kutrów i łodzi rybackich oraz łodzi ratunkowych. Kazimierz Huras wraz z Józefem Wyszyńskim opracowali specjalną wersję kutra 16-metrowego typu KU-160 przystosowanego do warunków portowych w Łebie (małe zanurzenie). Dalsza kariera zawodowa Kazimierza Hurasa zawarta jest w nocie biograficznej, którą zamieszczamy w tomie II monografii.

6. Rok 1948 we wspomnieniach Józefa Piaseckiego[266].

Piotr [Niewmierzycki] *postanowił zaopatrzyć pracowników w narzędzia na sprężone powietrze. W tym celu wybudowano pomieszczenie na sprężarkę. Zlokalizowaliśmy je na końcu dużej hali od strony basenu. …W późniejszym czasie sieć rozbudowaliśmy według istniejących potrzeb na wszystkie hale produkcyjne i montażowe.*

Szybko okazało się, że duża hala, w której montowaliśmy łodzie jest za niska. ***Jurek Flakowicz*** *wykonał projekt podniesienia środkowej części dachu wspierając ją na filarach i doświetlając świetlikami. W ten sposób powstały trzy nawy, ze środkową znacznie wyższą od dwóch bocznych.*

W niej możliwe było równoczesne budowanie trzech kutrów. W tym samym czasie w bocznych mogliśmy montować „ósemki" i „dziewiątki".

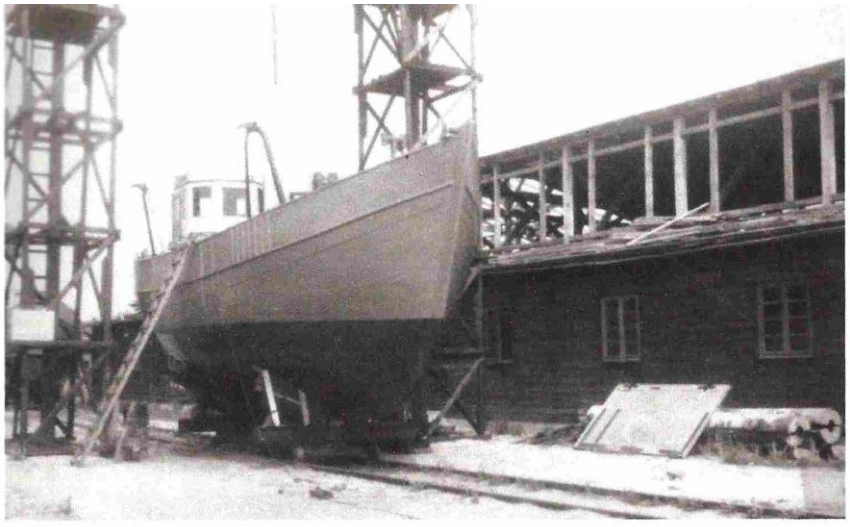
„Dziewiątki" różniły się od „ósemek" nie tylko długością, ale i szerokością. Nie wyglądały wprawdzie tak ładnie jak „ósemki", lecz na wodzie były stabilniejsze. Nie wybudowaliśmy ich wiele.

---

[263] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.
[264] Ryszard Jawień w latach siedemdziesiątych XX w. był zatrudniony na stanowisku Kierownika Działu Handlowego. Ze stoczni odszedł z powodu poważnej choroby.
[265] Ze Stoczni Rybackiej w Gdyni; Karol Małuszek w latach osiemdziesiątych XX w. był zastępcą kierownika kontroli jakości.
[266] Radosław Piasecki, *Nasza Ustka*…, w. cyt.

Ze względu na zwiększone możliwości produkcyjne i potrzebę budowania większej ilości kutrów musiała powstać jeszcze jedna wysoka hala. Wybudowaliśmy ją po prawej stronie starej, dużej na przedłużeniu traserni. Była częściowo murowana, w górnej części drewniana, szerokości ok. 5 metrów i dłuższa od poprzedniej, starej. Mogliśmy w niej montować jednocześnie nawet pięć kutrów. Wybudowanie jej wiązało się z koniecznością przedłużenia zasięgu suwnicy, a także montażu torowiska połączonego z pochylnią szynową. Projektami jak zwykle zajęli się ***Jurek Flakowicz*** *i* ***Józek Wyszyński.*** *Wszystkie prace ukończyliśmy jesienią 1948 r.*

Ryc. nr 121. Budowa kutra 11-metrowego.



Budowa kutra 11-metrowego. Obok widoczne prace przy podnoszeniu hali.

Źródło: Radosław Piasecki, „*Nasza Ustka…,* w. cyt.

Ze względów praktycznych należało przenieść także dział obróbki mechanicznej i kuźnię na wschodni brzeg Słupi, gdzie odbywała się cała produkcja. ***Piotr [Niewmierzycki****] zdecydował się na usytuowanie go na terenie, gdzie w przyszłości przewidywał ekspansję stoczni, czyli na teren za naszym basenem. Wybudowanie pomieszczeń zlecono firmie zewnętrznej. Cały warsztat, maszyny i kuźnię przeniosłem do nich w pierwszej połowie 1949 r. Mistrzem zakładu obróbki mechanicznej został* ***Rynkiewicz [poprawnie – Ryniewicz].*** *Za Słupią pozostawiłem jedynie cynkownię, magazyn części i skład tarcicy.*

W połowie 1948 r. wśród naszej załogi rozniosła się plotka o tym, że stocznia ma być zamknięta. Rozwiązana. Nie tylko nasza, ale wszystkie podległe pod wspólną gdyńską dyrekcję i MIR, czyli: Kołobrzeg, Darłowo, Puck, Łeba… ***Piotr [Niewmierzycki]*** *potwierdził, że w ministerstwie takie plany są. Wiązało się to ze zmianami kompetencyjnymi w MIR-ze, ta także z tym że ta część gospodarki morskiej, ponoć nie spełnia wymagań. Nie rozwijała się i niewiele budowała.*

Byliśmy zaskoczeni. Nasze kutry i łodzie były odbierane „na pniu". Wprawdzie nie robiliśmy ich na zamówienie, ale chętnych było tak wielu, że każda jednostka spływająca na wodę była natychmiast przekazywana do eksploatacji.

Wyglądało na to, że w ministerstwie nic nie wiedzą o tym, co się u nas w Ustce dzieje. Zapadła decyzja o wysłaniu delegacji. Pojechali m.in. ***Józef Hertlein*** *(doskonały cieśla, który z bratem przyjechał do Ustki zza Bugu) i brygadzista* ***Suszyński****…*

Okazało się, że rzeczywiście Warszawa niewiele wie o naszych osiągnięciach i naszych planach na przyszłość. Do Ustki przyjechała dwuosobowa delegacja. W produkcji ciągłej było wtedy kilka kutrów na obu halach, a także łodzie. W rezultacie nasza stocznia, jako jedyna, utrzymała się na powierzchni i przetrwała kryzys z przełomu lat 1948/1949.

***Piotr [Niewmierzycki**] wyjechał z Ustki jesienią 1948 r. Przeniósł się do Szczecina i podjął pracę w stoczni jachtowej. Od tej pory wszystkie jego obowiązki w naturalny sposób spłynęły na mnie.*

*Decyzji, co do dalszych losów nas stoczni jeszcze nie było. Budowa kutrów i łodzi szła pełną parą. Jednostki wodowaliśmy rytmicznie i systematycznie przekazywaliśmy do eksploatacji. Pod koniec 1948 r., gdy rozwiązano zakład w Darłowie[267], przybyło do nas kilkoro ludzi. Przede wszystkim **Eugeniusz Gołębiowski** pełniący funkcję kierownika zakładu. U nas podjął stanowisko podobne. Miał biuro w budynku administracyjnym po zachodniej stronie Słupi. Zajął się porządkowaniem spraw organizacyjnych, materiałowych, księgowością i rozliczeniami z jednostkami Mieszkał w tej samej klatce przy Kopernika i w identycznym mieszkaniu, co **kpt Henzel**.*

*W tym samym czasie podjął u nas pracę **Kazik Huras**. Młody, energiczny, absolwent Liceum Morskiego albo Conradinum[268]…Robiłem projekt szesnastometrowego kutra rybackiego na ogólnopolski konkurs. Pomagał mi w tym, wykonując konieczne obliczenia[269]. W stoczni zajął się wprowadzaniem systemu akordowego. Już w końcu 1948 r. trwały dyskusje i powstawała dokumentacja dotycząca norm pracy. Akord zaczęliśmy wdrażać chyba w połowie roku 1949.*

*Po odejściu **Piotra [Niewmierzyckiego]** w październiku 1948 r. na odprawy do Gdyni jeździłem systematycznie przynajmniej raz w tygodniu. Na jednej z nich zaproponowano nam budowę dziesięciu szalup dla Marynarki Wojennej…Po obejrzeniu rysunków stwierdziłem, że nie powinniśmy mieć z nimi specjalnych kłopotów. Zamówienie przyjąłem…Pomimo konieczności zgromadzenia materiałów odpowiedniej jakości, zdążyliśmy z dostawą na czas, a jakość łodzi chwalili odbierający inspektorzy Marynarki Wojennej[270].*

7. Płace w Stoczni.

W systemie wynagrodzeń funkcjonowały od 1947 roku[271] premie wypłacane w wysokości 0.75% kosztu własnego. Premie były przyznawane w związku z ukończeniem budowy poszczególnych jednostek, z zastrzeżeniem, że „wypłata może nastąpić dopiero po nadesłaniu kalkulacji ostatecznych". Ogólny poziom płac w stoczni był niski.

Przykładowo, przedstawiamy kwoty premii przyznanych pracownikom stoczni w grudniu 1948 roku za ukończenie budowy trzech jednostek oraz ceny artykułów podstawowych na rynku trójmiejskim[272].

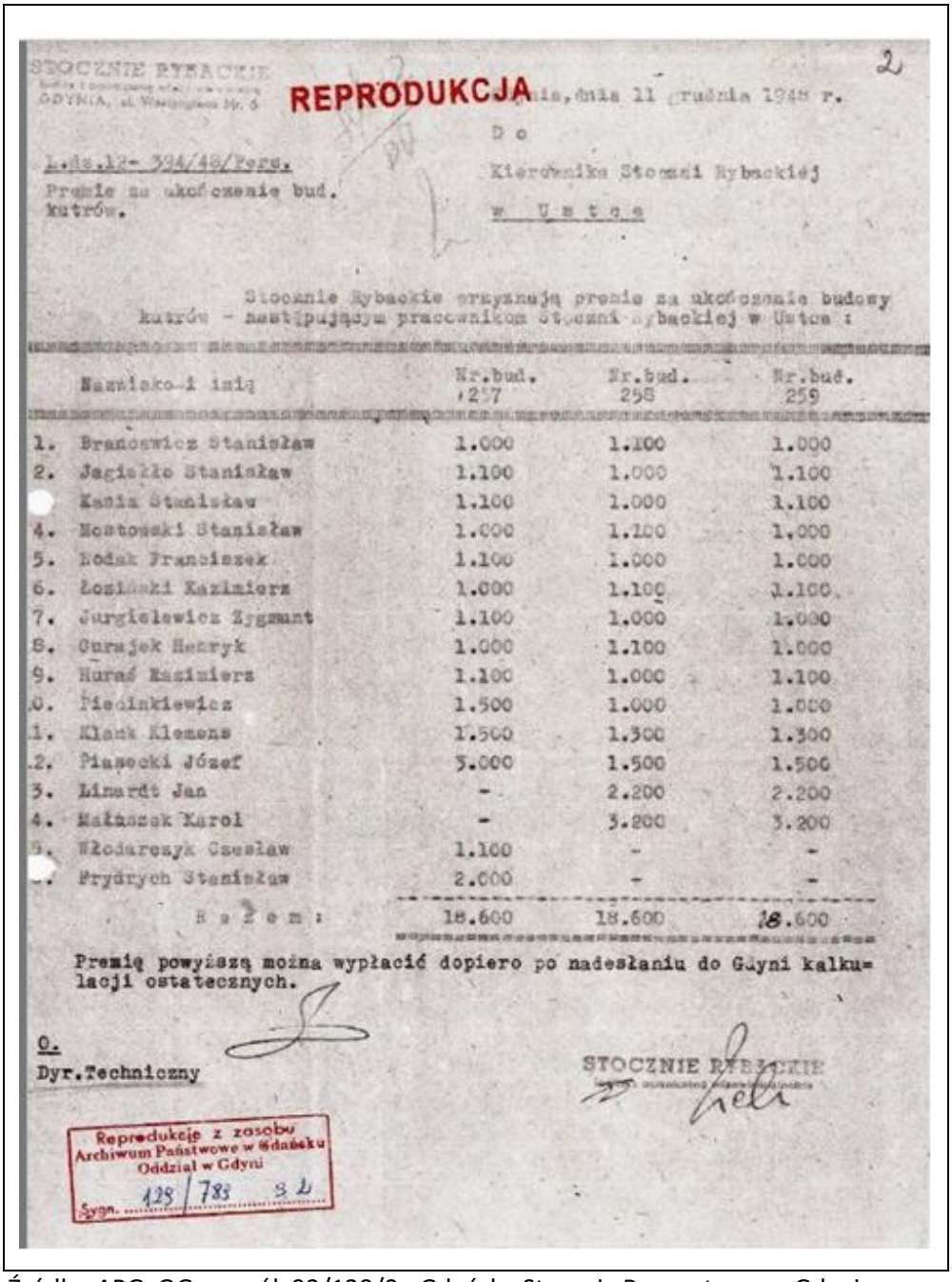
---

[267] Likwidacja stoczni w Darłowie nastąpiła we wrześniu 1948 r.
[268] Kazimierz Huras był absolwentem Państwowej Wyższej Szkoły Technicznej w Warszawie – patrz nota biograficzna z okazji XXX-lecia stoczni.
[269] Kazimierz Huras wraz z Józefem Wyszyńskim są uznawani za wykonawców projektu kutra 16-metrowego dostosowanego do warunków portu w Łebie.
[270] Wiele źródeł pomija ten epizod w historii stoczni.
[271] APG, OG, zespół 93/129/0 - Gdyńska Stocznia Remontowa w Gdyni, sygn. 129/789, pismo Stoczni Rybackiej znak 2001 z 19.11.1948 r.
[272] „Dziennik Bałtycki" 18.11.1948 r., nr 318.

Wybrane ceny podstawowych artykułów spożywczych:

- mąka – od 36.- do 48 .- zł;
- kasza – od 48.- do 61.- zł;
- chleb żytni – od 33.- do 47.- zł;
- mięso wołowe b/k – 240.- zł;
- schab kotletowy – 310.- zł;
- masło mleczarskie – 640.- zł;
- kiełbasa zwyczajna – 330.- zł;
- kiszka kaszana – 100.- zł.

Ryc. nr 122. Wielkość premii w stoczni w 1948 r.



STOCZNIE RYBACKIE
GDYNIA, ul. Waszyngtona Nr. 6

REPRODUKCJA

2

Gdynia, dnia 11 grudnia 1948 r.

Do
Kierownika Stoczni Rybackiej
w Ustce

L.dz.KP- 394/48/Perg.
Premie za ukończenie bud. kutrów.

Stocznie Rybackie przyznają premie za ukończenie budowy kutrów - następującym pracownikom Stoczni Rybackiej w Ustce :

	Nazwisko i imię	Nr.bud. 257	Nr.bud. 258	Nr.bud. 259
1.	Brancewicz Stanisław	1.000	1.100	1.000
2.	Jagiełło Stanisław	1.100	1.000	1.100
	Kania Stanisław	1.100	1.000	1.100
4.	Mostowski Stanisław	1.000	1.100	1.000
5.	Rodak Franciszek	1.100	1.000	1.000
6.	Łosiński Kazimierz	1.000	1.100	1.100
7.	Jurgielewicz Zygmunt	1.100	1.000	1.000
8.	Gurajek Henryk	1.000	1.100	1.000
9.	Hurać Kazimierz	1.100	1.000	1.100
0.	Pieślakiewicz	1.500	1.000	1.000
1.	Klank Klemens	1.500	1.300	1.300
2.	Piasecki Józef	3.000	1.500	1.500
3.	Linardt Jan	-	2.200	2.200
4.	Małaszek Karol	-	3.200	3.200
5.	Włodarczyk Czesław	1.100	-	-
6.	Frydrych Stanisław	2.000	-	-
	Razem :	18.600	18.600	18.600

Premię powyższą można wypłacić dopiero po nadesłaniu do Gdyni kalkulacji ostatecznych.

O.
Dyr.Techniczny

STOCZNIE RYBACKIE

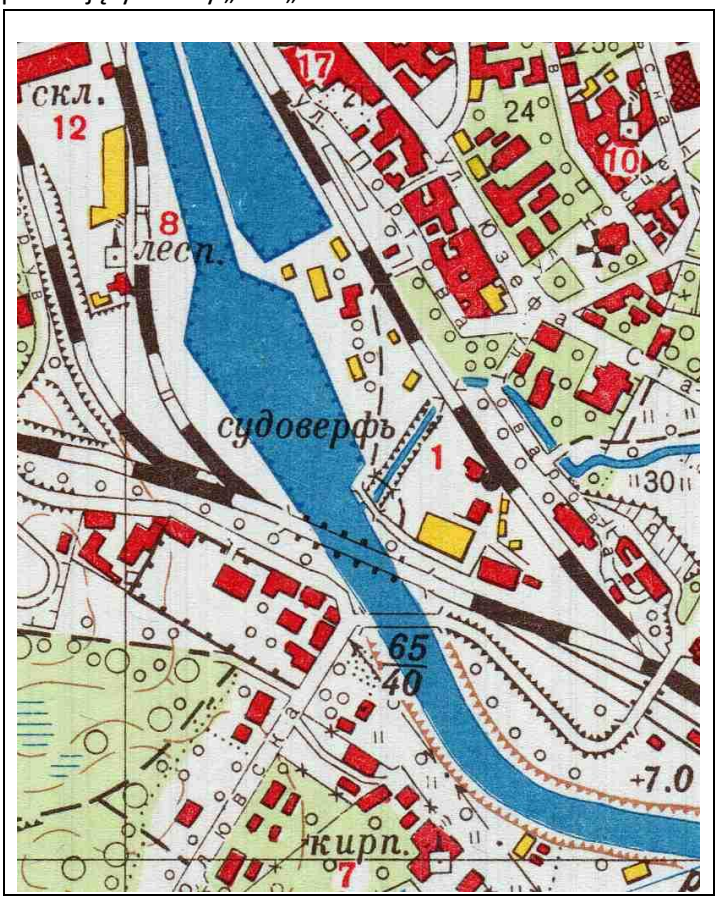
Reprodukcje z zasobu Archiwum Państwowego w Gdańsku Oddział w Gdyni
Sygn. 129/789 s. 2

Źródło: APG, OG, zespół 93/129/0 - Gdyńska Stocznia Remontowa w Gdyni, sygn. 129/789, s. 2.

8. Rozbudowa stoczni.

W roku 1948 na terenie „A" wybudowano trasernię z pomieszczeniami na biuro produkcji i biuro prefabrykacji[273]. Zamieszczony poniżej fragment radzieckiej mapy z 1949 roku nie obejmuje jednak w/w budynku. Również nie ma pokazanego murowanego budynku na stronie „A", w którym znajdował się warsztat mechaniczny (później określany jako W1/10), stolarnia i cynkownia.

Ryc. nr 123. Fragment mapy sztabowej wydanej w 1949 roku, pokazujący tereny „A" i „B" stoczni.



Źródło: http://maps.mapywig.org/m/City_plans/Central_Europe/PLAN_G._USTKA_10K_1949

Na stronie „A" wyraźnie jest uwidoczniona drewniana hala, która była wybudowana jeszcze w 1942 roku. Teren strony „B" (zachodni), objęty w 1947 r., jest ograniczony widocznym na planie murem. Na radzieckiej mapie z 1949 roku nie jest dokładnie oznakowany teren stoczni „A" (nr 1). Ponadto, również zabudowa nie jest niepełna na ten czas.

Przy rozbiórce tej hali w latach 70 - tych XX w. odkryto podłogę wykonaną z kostki dębowej (~100x100x100 mm) wklejanej na lepik. Chodziło zapewne o uzyskanie nieiskrzącego podłoża. Tego z pewnością nie wiemy - przypuszczenie jest jednak wielce prawdopodobne – że prowadzono tam produkcję lub tylko magazynowano torpedy. Obecność powojenna łodzi podwodnych w porcie Ustka świadczyć może o wyposażaniu ich tu w torpedy.

Przy skrzyżowaniu ulic Westerplatte i Darłowskiej również istniał ogrodzony murem teren przemysłowy i to właśnie ten teren „B" został przejęty przez stocznię w 1947 roku.

[273] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

Brak na tej mapie z 1949 r. zabudowy drewnianej (późniejszy warsztat głównego mechanika i narzędziowni oraz późniejszej prototypowni).

9. Powołanie Przedsiębiorstwa Państwowego „Stocznie Rybackie”[274] .

Jak wcześniej podaliśmy, zarządzeniem z dnia 30 listopada 1948 r. Minister Żeglugi utworzył przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą "Stocznie Rybackie" z siedzibą w Gdyni, obejmujące oddziały pod nazwami:

1) Stocznia Rybacka w Gdyni;
2) Stocznia Rybacka w Ustce;
3) Stocznia Rybacka w Świnoujściu.

W tym kształcie Stocznia Rybacka w Gdyni będzie działała do 3 marca 1950 r., tj. dnia kiedy nadzór nad jej działalnością przejmie Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego (CZPO)[275] .

10. Rok 1949. Sprawozdania z prowadzenia przedsiębiorstwa „Stocznia Rybacka w Ustce”[276].

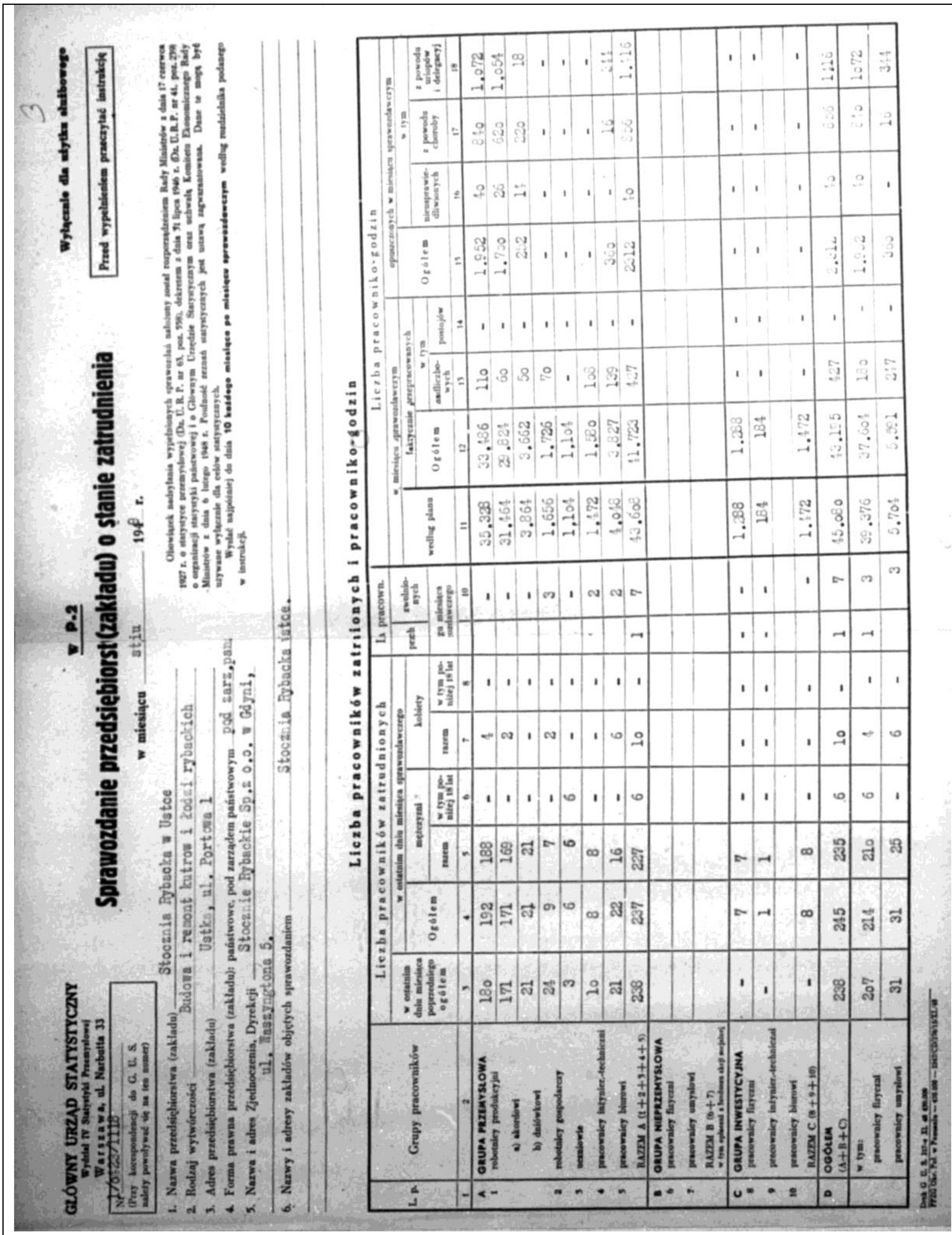
Ze sprawozdania Stoczni Rybackiej w Ustce[277] za miesiąc styczeń 1949 dowiadujemy się, że w stoczni pracowało 245 osób, w tym:

- robotników produkcyjnych – 192;
- robotników gospodarczych – 9;
- uczniów – 6;
- pracowników inżynieryjno-technicznych – 8;
- pracowników biurowych – 22;
- grupa inwestycyjna – 8.

Sprawozdanie zawiera również dane określane jako „liczba pracowniko- godzin”, w tym faktycznie przepracowanych i opuszczonych – nieusprawiedliwionych, z powodu choroby oraz z powodu urlopów i „delegacji”.

[274] „Monitor Polski” z 14 marca 1949 r., nr 14, poz. 196.
[275] „Monitor Polski” z 20 lutego 1950 r., nr 24, poz. 260.
[276] Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej APS), zespół 65/317 - Urząd Wojewódzki Szczeciński, sygn. 4407, Produkcja i zatrudnienie w Stoczni Rybackiej w Ustce – powiat Słupsk.
[277] Stocznia nosiła wówczas nazwę „Stocznia Rybacka w Ustce” ul. Portowa, znajdowała się pod zarządem państwowym, a jej jednostką nadrzędną była spółka z ograniczoną odpowiedzialnością „Stocznie Rybackie”, Gdynia, ul. Waszyngtona 5.

Ryc. nr 124. Sprawozdanie przedsiębiorstwa o stanie zatrudnienia w miesiącu styczniu 1949 r.



GŁÓWNY URZĄD STATYSTYCZNY
Wydział IV Statystyki Przemysłowej
Warszawa, ul. Narbutta 33
Nr 1/6123/1118
(Przy korespondencji do G. U. S. należy powoływać się na ten numer)

W P-2

Wyłącznie dla użytku służbowego

Przed wypełnieniem przeczytać instrukcję

Sprawozdanie przedsiębiorst(zakładu) o stanie zatrudnienia

w miesiącu stiu 1949 r.

1. Nazwa przedsiębiorstwa (zakładu) Stocznia Rybacka w Ustce
2. Rodzaj wytwórczości Budowa i remont kutrow i łodzi rybackich
3. Adres przedsiębiorstwa (zakładu) Ustka, ul. Portowa 1
4. Forma prawna przedsiębiorstwa (zakładu): państwowe, pod zarządem państwowym pod zarz.pań
5. Nazwa i adres Zjednoczenia, Dyrekcji Stocznie Rybackie Sp.z o.o. w Gdyni, ul. Waszyngtona 5.
6. Nazwy i adresy zakładów objętych sprawozdaniem Stocznia Rybacka Ustce.

Obowiązek nadsyłania wypełnionych sprawozdań nałożony został rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 17 czerwca 1927 r. o statystyce przemysłowej (Dz. U. R. P. nr 63, poz. 558), dekretem z dnia 31 lipca 1946 r. (Dz. U. R. P. nr 41, poz. 238 o organizacji statystyki państwowej i o Głównym Urzędzie Statystycznym oraz uchwałą Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 6 lutego 1948 r. Poufność zeznań statystycznych jest ustawą zagwarantowana. Dane te mogą być używane wyłącznie dla celów statystycznych.
Wysłać najpóźniej do dnia 10 każdego miesiąca po miesiącu sprawozdawczym według rozdzielnika podanego w instrukcji.

Liczba pracowników zatrudnionych i pracowniko-godzin

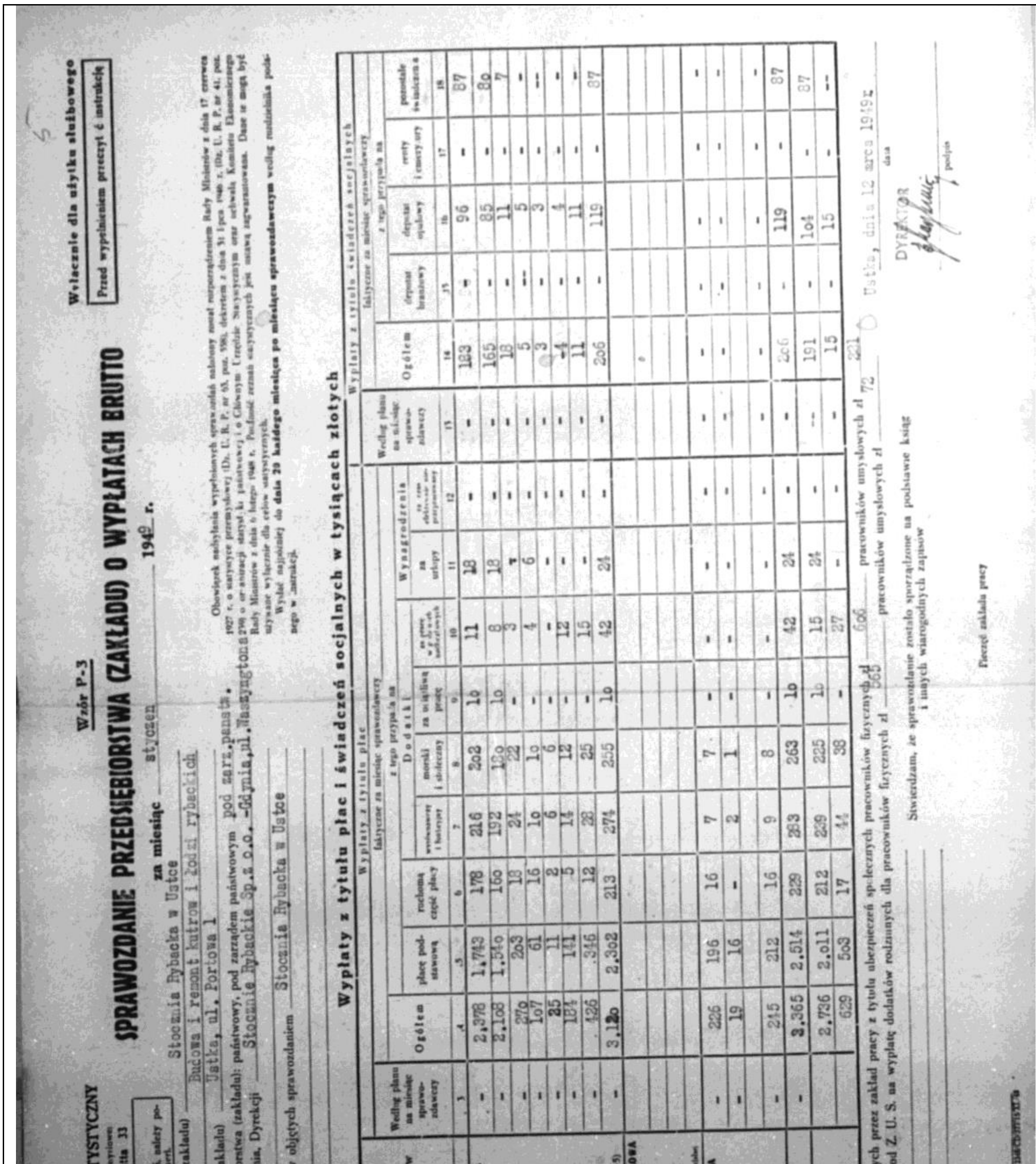
L. p.	Grupy pracowników	w ostatnim dniu miesiąca poprzedniego ogółem	Ogółem (w ostatnim dniu miesiąca sprawozdawczego)	mężczyźni razem	mężczyźni w tym poniżej 18 lat	kobiety razem	kobiety w tym poniżej 18 lat	Ił. pracown. przyjętych w ciągu miesiąca sprawozdawczego	Ił. pracown. zwolnionych w ciągu miesiąca sprawozdawczego
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
A 1	GRUPA PRZEMYSŁOWA robotnicy produkcyjni	18o	192	188	-	4	-		-
	a) akordowi	171	171	169	-	2	-		-
	b) dniówkowi	21	21	21	-	-	-		-
2	robotnicy gospodarczy	24	9	7	-	2	-		3
3	uczniowie	3	6	6	6	-	-		-
4	pracownicy inżynier.-techniczni	1o	8	8	-	-	-		2
5	pracownicy biurowi	21	22	16	-	6	-		2
	RAZEM A (1+2+3+4+5)	238	237	227	6	1o	-	1	7
B 6	GRUPA NIEPRZEMYSŁOWA pracownicy fizyczni								
7	pracownicy umysłowi								
	RAZEM B (6+7) w tym opłacani z funduszu akcji socjalnej								
C 8	GRUPA INWESTYCYJNA pracownicy fizyczni	-	7	7	-	-	-	-	-
9	pracownicy inżynier.-techniczni	-	1	1	-	-	-	-	-
10	pracownicy biurowi								
	RAZEM C (8+9+10)	-	8	8	-	-	-		-
D	OGÓŁEM (A+B+C)	238	245	235	6	1o	-	1	7
	w tym: pracownicy fizyczni	2o7	214	21o	6	4	-	1	3
	pracownicy umysłowi	31	31	25	-	6	-		3

L. p.	Grupy pracowników	Liczba pracowniko-godzin w miesiącu sprawozdawczym według planu	faktycznie przepracowanych ogółem	w tym nadliczbowych	w tym postojów	opuszczonych w miesiącu sprawozdawczym ogółem	w tym nieusprawiedliwionych	w tym z powodu choroby	w tym z powodu urlopów i delegacyj
1	2	11	12	13	14	15	16	17	18
A 1	GRUPA PRZEMYSŁOWA robotnicy produkcyjni	35.328	33.486	11o	-	1.952	4o	84o	1.o72
	a) akordowi	31.464	29.824	6o	-	1.7oo	26	62o	1.o54
	b) dniówkowi	3.864	3.662	5o	-	252	14	22o	18
2	robotnicy gospodarczy	1.656	1.726	7o	-	-	-	-	-
3	uczniowie	1.1o4	1.1o4	-	-	-	-	-	-
4	pracownicy inżynier.-techniczni	1.472	1.58o	1o8	-	-	-	-	-
5	pracownicy biurowi	4.o48	3.827	139	-	36o	-	16	344
	RAZEM A (1+2+3+4+5)	43.6o8	41.723	427	-	2312	4o	856	1.416
B 6	GRUPA NIEPRZEMYSŁOWA pracownicy fizyczni								
7	pracownicy umysłowi								
	RAZEM B (6+7) w tym opłacani z funduszu akcji socjalnej								
C 8	GRUPA INWESTYCYJNA pracownicy fizyczni	1.288	1.288	-	-	-	-	-	-
9	pracownicy inżynier.-techniczni	184	184	-	-	-	-	-	-
10	pracownicy biurowi								
	RAZEM C (8+9+10)	1.472	1.472	-	-	-	-	-	-
D	OGÓŁEM (A+B+C)	45.08o	43.195	427	-	2.312	4o	856	1416
	w tym: pracownicy fizyczni	39.376	37.6o4	18o	-	1.952	4o	84o	1o72
	pracownicy umysłowi	5.7o4	5.591	247	-	36o	-	16	344

Źródło: APS, zespół 65/317 - Urząd Wojewódzki Szczeciński, sygn. 4407, Produkcja i zatrudnienie w Stoczni Rybackiej w Ustce – powiat Słupsk.

Kolejne zestawienie zawiera z kolei dane obejmujące zarobki w poszczególnych grupach zatrudnienia za styczeń 1949 r.

Ryc. nr 125. Sprawozdanie przedsiębiorstwa o wypłatach brutto za styczeń 1949 r.



GŁÓWNY URZĄD STATYSTYCZNY
Wydział IV Statystyki Przemysłowej
Warszawa, ul. Narbutta 33
Nr 1/0423/1118
Przy korespondencji do G. U. S. należy powoływać się na ten numer.

Wzór P-3

Wyłącznie dla użytku służbowego
Przed wypełnieniem przeczyt ć instrukcję

SPRAWOZDANIE PRZEDSIĘBIORSTWA (ZAKŁADU) O WYPŁATACH BRUTTO

za miesiąc styczeń 1949 r.

Nazwa przedsiębiorstwa (zakładu) Stocznia Rybacka w Ustce
Rodzaj wytwórczości Budowa i remont kutrów i łodzi rybackich
Adres przedsiębiorstwa (zakładu) Ustka, ul. Portowa 1
Forma prawna przedsiębiorstwa (zakładu): państwowy, pod zarządem państwowym pod zarz.panstw.
Nazwa i adres Zjednoczenia, Dyrekcji Stocznie Rybackie Sp.z o.o. -Gdynia,ul.Waszyngtona
Nazwy i adresy zakładów objętych sprawozdaniem Stocznia Rybacka w Ustce

Obowiązek nadsyłania wypełnionych sprawozdań nałożony został rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 17 czerwca 1927 r. o statystyce przemysłowej (Dz. U. R. P. nr 65, poz. 598), dekretem z dnia 31 lipca 1946 r. (Dz. U. R. P. nr 41, poz. 238) o organizacji statystyki państwowej i o Głównym Urzędzie Statystycznym oraz uchwałą Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 6 lutego 1948 r. Podawać zeznań statystycznych jest ustawą zagwarantowana. Dane te mogą być używane wyłącznie dla celów statystycznych.
Wysłać najpóźniej do dnia 20 każdego miesiąca po miesiącu sprawozdawczym według rozdzielnika podanego w instrukcji.

Wypłaty z tytułu płac i świadczeń socjalnych w tysiącach złotych

L.p.	Grupy pracowników	Według planu na miesiąc sprawozdawczy	Ogółem	płace podstawową	ruchomą część płacy	wysługowy i batażowy	morski i słoneczny	za uciążliwą pracę	za pracę w godz. nadliczbowych	za urlopy	za czas ...	Według planu na miesiąc sprawozdawczy	Ogółem	deputat branżowy	deputat węglowy	renty i emerytury	pozostałe świadczenia
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
A	GRUPA PRZEMYSŁOWA	-	2,378	1,743	178	216	2o2	1o	11	18	-	-	183	-	96	-	87
1	robotnicy produkcyjni	-	2,1o8	1,54o	16o	192	18o	1o	8	18	-	-	165	-	85	-	8o
	a) akordowi	-	27o	2o3	18	24	22	-	3	[illegible]	-	-	18	-	11	-	7
	b) dniówkowi	-	1o7	61	16	1o	1o	-	4	6	-	-	5	-	5	-	-
2	robotnicy gospodarczy	-	25	11	2	6	6	-	-	-	-	-	3	-	3	-	-
3	uczniowie	-	184	141	5	14	12	-	12	-	-	-	4	-	4	-	-
4	pracownicy inż.-techn.	-	426	346	12	28	25	-	15	-	-	-	11	-	11	-	-
5	pracownicy biurowi																
	RAZEM A (1+2+3+4+5)	-	3,12o	2,3o2	213	274	255	1o	42	24	-	-	2o6	-	119	-	87
B	GRUPA NIEPRZEMYSŁOWA																
6	robotnicy fizyczni																
7	pracownicy umysłowi																
	RAZEM B (6+7)																
C	GRUPA INWESTYCYJNA	-	226	196	16	7	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	pracownicy fizyczni	-	19	16	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	pracownicy inż.-techn.																
10	pracownicy biurowi																
	RAZEM C (8+9+10)	-	215	212	16	9	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D	OGÓŁEM (A+B+C)	-	3,365	2,514	229	283	263	1o	42	24	-	-	2o6	-	119	-	87
	w tym: pracownicy fizyczni		2,736	2,o11	212	239	225	1o	15	24	-	--	191	-	1o4	-	87
	pracownicy umysłowi		629	5o3	17	44	38	-	27	-	-	-	15	-	15	-	--

Suma składek płaconych przez zakład pracy z tytułu ubezpieczeń społecznych pracowników fizycznych zł 6o6 pracowników umysłowych zł 221
Ile zakład otrzymuje od Z. U. S. na wypłatę dodatków rodzinnych dla pracowników fizycznych zł 565 pracowników umysłowych zł 72
Uwagi:

Ustka, dnia 12 marca 1949r
data

Stwierdzam, że sprawozdanie zostało sporządzone na podstawie ksiąg i innych wiarogodnych zapisów

DYREKTOR
podpis

Pieczęć zakładu pracy

Źródło: APS, zespół 65/317 - Urząd Wojewódzki Szczeciński, sygn. 4407, Produkcja i zatrudnienie w Stoczni Rybackiej w Ustce – powiat Słupsk.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie wg danych za styczeń 1949 wynosiło 13.734 zł brutto, w tym:
- w grupie pracowników fizycznych – 12.785 zł brutto;
- w grupie pracowników umysłowych – 20.290 zł brutto;

Zarobki indywidualne pracowników były bardzo zróżnicowane. Na podstawie „Bilansu likwidacyjnego na 30 kwietnia 1949 r." można wnioskować, że najlepiej opłacani byli pracownicy techniczni i kadra zarządzająca[278]. Struktura zarobków wyglądała następująco:

- zarobki powyżej 30 tys. – 9 osób;
- zarobki między 10 tys. do 20 tys. – 138 osób;
- zarobki do 10 tys. – 50 osób.

Dla orientacji o poziomie wynagrodzeń w tym czasie podajemy, że dolny próg skali podatkowej wynosił 13.000 zł brutto/ miesiąc[279], a więc były one na bardzo niskim poziomie wśród pracowników fizycznych:

Ryc. nr 126. Skale podatkowe w 1949 r.

SKALE PODATKOWE.

Art. 10. 1. Podatek oblicza się z wyłączeniem podatników, określonych w art. 11, według następujących skal:

A. od wynagrodzeń z okresem wypłaty miesięcznym:

Stopień wynagrodzenia	Wysokość wynagrodzenia w okresie wypłaty w złotych		Stopa proc. podatku
	ponad	do	
1	13.000	14.000	0,75
2	14.000	15.000	1
3	15.000	17.000	2
4	17.000	19.000	3
5	19.000	21.000	4
6	21.000	23.000	5
7	23.000	25.000	6
8	25.000	28.000	7
9	28.000	31.000	8
10	31.000	34.000	9
11	34.000	38.000	11
12	38.000	42.000	13
13	42.000	50.000	15
14	50.000	60.000	17
15	60.000	70.000	19
16	70.000	80.000	21
17	80.000	100.000	23

Źródło: Dziennik Ustaw z 16.02.1949 r., nr 7, poz. 41.

W grudniu 1949 zatrudnienie ogółem zmalało do 223 osób (zmniejszenie o 22 osoby), a struktura zatrudnienia uległa zmianie, j.n.:

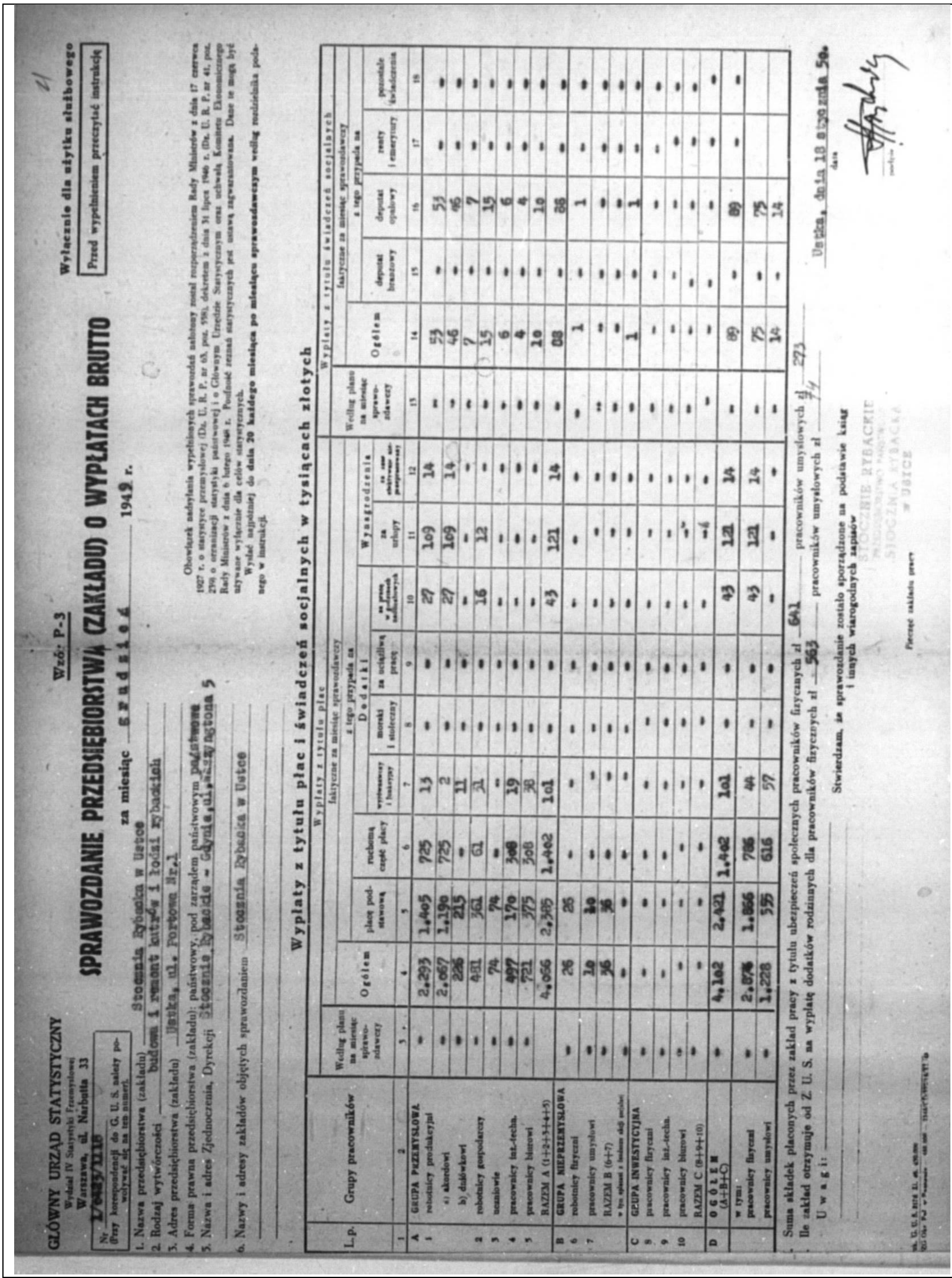
- robotnicy produkcyjni – 133 (zmniejszenie o 59);
- robotnicy gospodarczy – 38 (zmniejszenie o 29);
- uczniowie – 15 (zwiększenie o 9);
- pracownicy inżynieryjno-techniczni – 10 (zwiększenie o 2);
- pracownicy biurowi – 24 (zwiększenie o 2);
- grupa inwestycyjna – 0 (zmniejszenie o 8);
- grupa nieprzemysłowa (w styczniu niewystępująca) – 3.

[278] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 32, Bilans likwidacyjny na 30 kwietnia 1949 r.; zestawienie zawiera wszystkie zobowiązania płacowe wobec pracowników na dzień 30 kwietnia 1949 r.

[279] Zgodnie z ustawą z dnia 4 lutego 1949 r. o podatku od wynagrodzeń (Dz.U. z 16.02.1949 r., nr 7 poz. 41).

Dla porównania, przedstawiamy zestawienie wypłat za grudzień 1949 roku:

Ryc. nr 127. Sprawozdanie przedsiębiorstwa o wypłatach brutto za grudzień 1949 r.



GŁÓWNY URZĄD STATYSTYCZNY
Wydział IV Statystyki Przemysłowej
Warszawa, ul. Narbutta 33

Nr 1/6425/1118
(Przy korespondencji do G. U. S. należy powoływać się na ten numer).

Wzór: P-3

Wyłącznie dla użytku służbowego

Przed wypełnieniem przeczytać instrukcję

SPRAWOZDANIE PRZEDSIĘBIORSTWA (ZAKŁADU) O WYPŁATACH BRUTTO

za miesiąc grudzień 1949 r.

1. Nazwa przedsiębiorstwa (zakładu) Stocznia Rybacka w Ustce
2. Rodzaj wytwórczości budowa i remont kutrów i łodzi rybackich
3. Adres przedsiębiorstwa (zakładu) Ustka, ul. Portowa Nr.1
4. Forma prawna przedsiębiorstwa (zakładu): państwowy, pod zarządem państwowym państwowe
5. Nazwa i adres Zjednoczenia, Dyrekcji Stocznie Rybackie - Gdynia, ul. Waszyngtona 5
6. Nazwy i adresy zakładów objętych sprawozdaniem Stocznia Rybacka w Ustce

Obowiązek nadsyłania wypełnionych sprawozdań nałożony został rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 17 czerwca 1927 r. o statystyce przemysłowej (Dz. U. R. P. nr 65, poz. 558), dekretem z dnia 31 lipca 1946 r. (Dz. U. R. P. nr 41, poz. 239) o organizacji statystyki państwowej i o Głównym Urzędzie Statystycznym oraz uchwałą Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 6 lutego 1948 r. Podście zeznań statystycznych jest ustawą zagwarantowana. Dane te mogą być używane wyłącznie dla celów statystycznych.
Wysłać najpóźniej do dnia 20 każdego miesiąca po miesiącu sprawozdawczym według rozdzielnika podanego w instrukcji.

Wypłaty z tytułu płac i świadczeń socjalnych w tysiącach złotych

L.p.	Grupy pracowników	Według planu na miesiąc sprawozdawczy	Wypłaty z tytułu płac – faktyczne za miesiąc sprawozdawczy – Ogółem	z tego przypada na: płacę podstawową	ruchomą część płacy	Dodatki: wyrównawczy i funkcyjny	morski i stołeczny	za uciążliwą pracę	za pracę w godzinach nadliczbowych	Wynagrodzenia: za urlopy	za czas nieprzepracowany	Wypłaty z tytułu świadczeń socjalnych – Według planu na miesiąc sprawozdawczy	faktyczne za miesiąc sprawozdawczy – Ogółem	z tego przypada na: deputat branżowy	deputat opałowy	renty i emerytury	pozostałe świadczenia
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
A	GRUPA PRZEMYSŁOWA																
1	robotnicy produkcyjni	-	2.293	1.405	725	13	-	-	27	109	14	-	53	-	53	-	-
	a) akordowi	-	2.067	1.190	725	2	-	-	27	109	14	-	46	-	46	-	-
	b) dniówkowi	-	226	215	-	11	-	-	-	-	-	-	7	-	7	-	-
2	robotnicy gospodarczy	-	481	361	61	51	-	-	16	12	-	-	15	-	15	-	-
3	uczniowie	-	74	74	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	6	-	-
4	pracownicy inż.-techn.	-	497	170	308	19	-	-	-	-	-	-	4	-	4	-	-
5	pracownicy biurowi	-	721	375	308	38	-	-	-	-	-	-	10	-	10	-	-
	RAZEM A (1+2+3+4+5)		4.066	2.385	1.402	101	-	-	43	121	14	-	88	-	88	-	-
B	GRUPA NIEPRZEMYSŁOWA																
6	robotnicy fizyczni	-	26	26	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-
7	pracownicy umysłowi	-	10	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	RAZEM B (6+7)	-	36	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	w tym wypłacone z funduszu akcji socjalnej	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-
C	GRUPA INWESTYCYJNA																
8	pracownicy fizyczni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	pracownicy inż.-techn.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	pracownicy biurowi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	RAZEM C (8+9+10)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D	OGÓŁEM (A+B+C)	-	4.102	2.421	1.402	101	-	-	43	121	14	-	89	-	89	-	-
	w tym: pracownicy fizyczni	-	2.874	1.866	786	44	-	-	43	121	14	-	75	-	75		
	pracownicy umysłowi	-	1.228	555	616	57	-	-	-	-	-	-	14	-	14		

Suma składek płaconych przez zakład pracy z tytułu ubezpieczeń społecznych pracowników fizycznych zł 641 pracowników umysłowych zł 273
Ile zakład otrzymuje od Z. U. S. na wypłatę dodatków rodzinnych dla pracowników fizycznych zł 563 pracowników umysłowych zł 74
Uwagi:

Stwierdzam, że sprawozdanie zostało sporządzone na podstawie ksiąg i innych wiarogodnych zapisów

Ustka, dnia 18 stycznia 50.
data

Pieczęć zakładu pracy

podpis

Źródło: APS, zespół 65/317 - Urząd Wojewódzki Szczeciński, sygn. 4407, Produkcja i zatrudnienie w Stoczni Rybackiej w Ustce – powiat Słupsk.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie za grudzień 1949 r. wynosiło 18.394 zł brutto (wzrost o 34%), w tym:

- w grupie pracowników fizycznych – 15.287 zł brutto (wzrost o 20%);
- w grupie pracowników umysłowych – 35.085 zł brutto (wzrost o 73%).

W strukturze funduszu płac można zauważyć duży wzrost tzw. części ruchomej wynagrodzenia, co może świadczyć o wypłacie premii rocznej w miesiącu grudniu 1949 r.

Wielkości nominalne nie dają możliwości oceny siły nabywczej, bez odniesienia do poziomu cen na dobra konsumpcyjne. Dla przykładu posłużymy się wybranymi cenami z lat 1946-1950[280] na terenie Gdyni[281]:

1946-12-30- *MRN ustaliła nowy cennik na usługi szpitalne na rzecz chorego: prześwietlenie płuc – 200 zł, prześwietlenie żołądka – 200 zł, wlew kontrastowy – 500 zł, analiza plwocin – 25 zł, zdjęcie kontrastowe woreczka żółciowego – 600 zł, pyelografia – 1.000 zł, górskie słońce – 30 zł, badanie krwi na cukier – 150 zł, skrócone badanie moczu – 25 zł, badanie morfologiczne krwi – 100 zł. Chorzy samopłacący winni byli koszt leczenia i utrzymania opłacać za 10 dni (z góry zaliczkowo). Ubezpieczalnia Społeczna i gminy uiszczały opłaty za ubogich na podstawie rachunków szpitala.*

1947-02-19- *Ceny biletów autobusowych: na trasie Gdynia-Gdańsk – 60 zł, Gdynia-Sopot – 30 zł, Gdynia-Grabówek-15 zł, Gdynia-Chylonia- 25 zł, Grabówek-Chylonia-15 zł.*

1947-09-28- *W ramach Dnia Spółdzielczości na Międzynarodowych Targów Gdańskich (MTG) odbyła się zabawa ludowa, wstęp kosztował 10 zł dla członków spółdzielni i 20 zł dla pozostałych uczestników.*

1948-05-26- *„Dziennik Bałtycki" podał, że e Gdyni otwarto plażę. Bilet normalny kosztował 10 zł, ulgowy dla dzieci – 5 zł, na legitymację związków zawodowych – 10 zł.*

1952-12.31- *W latach 1950-1952 czarnorynkowy kurs dolara wynosił ok. 26 zł.*

Przyjmując więc czarnorynkowy kurs dolara (26 zł) w 1950 roku, to pracownik Stoczni w Ustce zarabiał 15.287 zł: 100 x 3 : 26 = ok. 17 USD brutto[282].

W 1949 r. radioodbiornik „Pionier" (prod. ZSRR) był dobrem luksusowym, a jego cena 25.000.- zł przewyższała znacznie zarobki pracowników technicznych.

[280] Data graniczna wynika z faktu wprowadzenia reformy pieniężnej w dniu 30 października 1950, kiedy ceny i płace skorygowano wg zasady: 3 nowe złote za 100 starych złotych.
[281] Dane pochodzą z Kalendarium Gdynia 1939-2005 oprac. Jacek Ostapkiewicz, Muzeum Miasta Gdyni, Gdynia 2006, s. 29, 31, 33, 35, 51.
[282] Dla porównania, średnia płaca w gospodarce narodowej w 1980 roku wynosiła 6.040 zł brutto, równowartość ok. 50 USD.

Ryc. 128. Umowa sprzedaży na raty radioodbiornika „Pionier”.

Umowa sprzedaży na raty

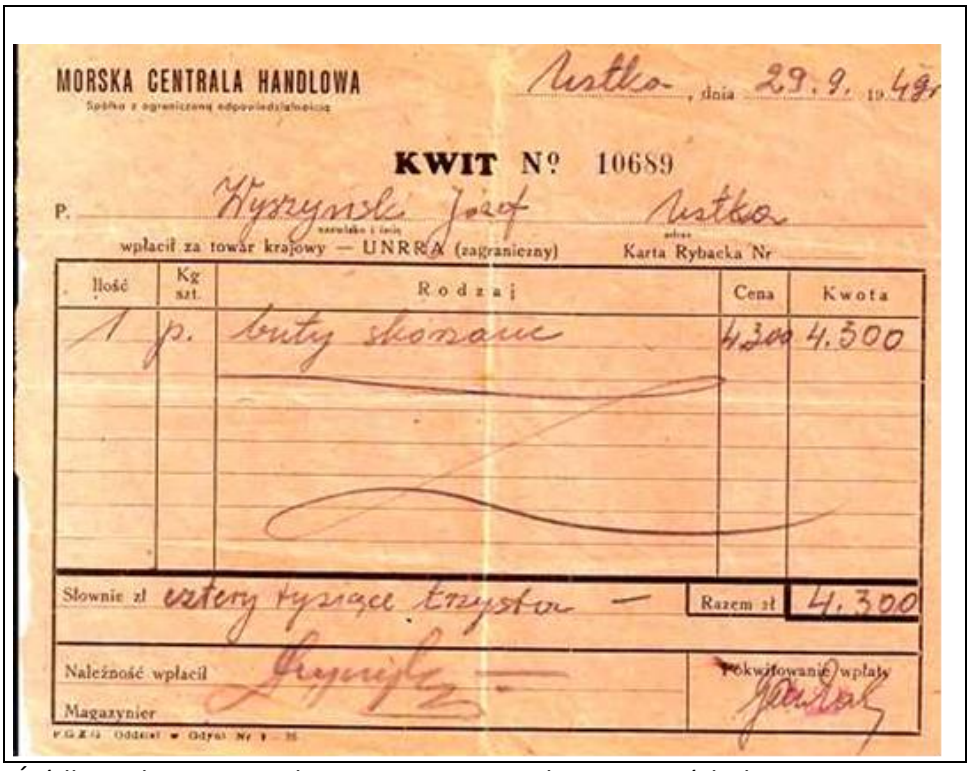
Pomiędzy centralą Handlową Przemysłu Elektrotechnicznego Oddział w Koszalinie przy ul. Kanałowej 5 jako sprzedającym, a Ob. Wyszyńskim Józefem zam. Ustka ul. Kwiatka 25 jako kupującym, zawarta została umowa kupna sprzedaży na raty treści następującej:

§ 1. C. H. P. E. sprzeda Ob. Wyszyńskiemu Józefowi pracownikowi Stoczni Rybackiej w Ustce leg. Nr. 167352 radioodbiornik typ „Pionier” Nr. 19457 za cenę zł 45.000

Źródło: Dokument z archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

Niezwykły rarytas owych czasów – buty skórzane, za jedyne 4.300 zł.

Ryc. nr 129. Paragon zakupu butów skórzanych.



MORSKA CENTRALA HANDLOWA
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Ustka, dnia 29.9.1949

KWIT Nº 10689

P. Wyszyński Józef Ustka
nazwisko i imię adres

wpłacił za towar krajowy — UNRRA (zagraniczny) Karta Rybacka Nr

Ilość	Kg szt.	Rodzaj	Cena	Kwota
1	p.	buty skórzane	4300	4.300

Słownie zł cztery tysiące trzysta — Razem zł 4.300

Należność wpłacił Wyszyński

Pokwitowanie wpłaty

Magazynier

Źródło: Dokument z archiwum Iwony i Witosława Wyszyńskich.

11. Współzawodnictwo pracy.

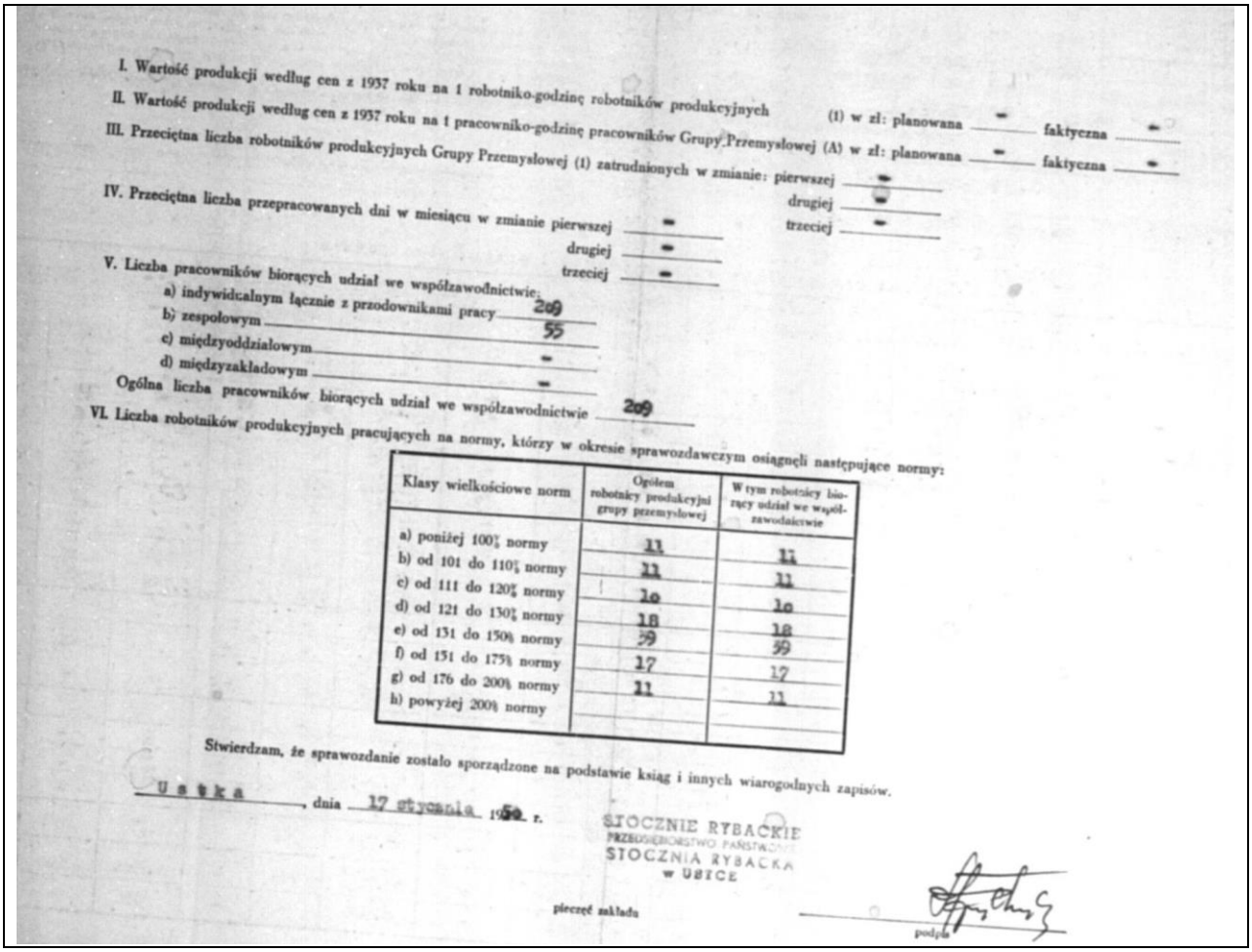
W przedsiębiorstwie państwowym ważną, z politycznego punktu widzenia, istotną rzeczą było współzawodnictwo pracy.

Jak informował „Dziennik Bałtycki” z roku 1949 „zainicjowane w początkach 1948 r. współzawodnictwo pracy w morskich stoczniach rybackich miało początkowo charakter eksperymentalny i propagandowy. Z każdym miesiącem krystalizowały się jednak formy organizacyjne współzawodnictwa.

W sierpniu ubiegłego roku [1948] powołano w stoczniach rybackich Komitet Współzawodnictwa Pracy. Udział robotników, który początkowo wynosił 20 proc, wzrósł do 80 proc. Stocznie rybackie posiadały w tym czasie 23 przodowników pracy, którzy w grudniu 1948 r. otrzymali nagrody w postaci butów, materiałów na ubrania, rowerów, itp." [283].

Wg sprawozdania GUS ze stycznia 1950, w Stoczni w Ustce brało udział w takiej rywalizacji ponad 200 osób.

Ryc. nr 130. Sprawozdanie dot. współzawodnictwa w 1949 r. - poziom wykonania norm.



I. Wartość produkcji według cen z 1937 roku na 1 robotniko-godzinę robotników produkcyjnych (1) w zł: planowana - faktyczna -

II. Wartość produkcji według cen z 1937 roku na 1 pracowniko-godzinę pracowników Grupy Przemysłowej (A) w zł: planowana - faktyczna -

III. Przeciętna liczba robotników produkcyjnych Grupy Przemysłowej (1) zatrudnionych w zmianie: pierwszej -, drugiej -, trzeciej -

IV. Przeciętna liczba przepracowanych dni w miesiącu w zmianie pierwszej -, drugiej -, trzeciej -

V. Liczba pracowników biorących udział we współzawodnictwie:
a) indywidualnym łącznie z przodownikami pracy 209
b) zespołowym 55
c) międzyoddziałowym -
d) międzyzakładowym -
Ogólna liczba pracowników biorących udział we współzawodnictwie 209

VI. Liczba robotników produkcyjnych pracujących na normy, którzy w okresie sprawozdawczym osiągnęli następujące normy:

Klasy wielkościowe norm	Ogółem robotnicy produkcyjni grupy przemysłowej	W tym robotnicy biorący udział we współzawodnictwie
a) poniżej 100% normy	11	11
b) od 101 do 110% normy	11	11
c) od 111 do 120% normy	10	10
d) od 121 do 130% normy	18	18
e) od 131 do 150% normy	59	59
f) od 151 do 175% normy	17	17
g) od 176 do 200% normy	11	11
h) powyżej 200% normy		

Stwierdzam, że sprawozdanie zostało sporządzone na podstawie ksiąg i innych wiarogodnych zapisów.

Ustka, dnia 17 stycznia 1950 r.

STOCZNIE RYBACKIE
PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE
STOCZNIA RYBACKA
w USTCE

pieczęć zakładu

podpis

APS, zespół 65/317 - Urząd Wojewódzki Szczeciński, sygn. 4407, Produkcja i zatrudnienie w Stoczni Rybackiej w Ustce – powiat Słupsk.

[283] „Dziennik Bałtycki" 31.05.1949, nr 148.

Jak relacjonował wówczas Kurier Szczeciński[284] - *wśród przodowników pracy w stoczni wyróżniały się brygady szkutników, którzy w tym okresie budowali III serię kutrów dorszowo-śledziowych w liczbie 8 sztuk, które miały być ukończone do maja 1950 r. Brygada Władysława Jakowczyka i Wiktora Olechnowicza – dawnych cieśli spod Szydłowca – najbardziej posunęła budowę kadłuba kutra[285]. Muszą się pilnować, by nie wyprzedziła ich brygada instruktora Władysława Olana i Markiewicza. Praca byłaby jeszcze szybsza, gdyby nie brak pewnych narzędzi… Brygadzista Jakowczyk narzeka na magistrat ustecki. Wysłał 4 listy do władz miejskich, by wstawiono w mieszkaniu piec, lecz zbliża się zima i nie ma żadnej odpowiedzi. Wydaje się, że Jakowczyk jako przodownik pracy, zasłużył na lepszą opiekę ze strony magistratu, tym bardziej że rodzina jego niebawem powiększy się o trzecie dziecko* - konstatu dziennikarz.

W „Dzienniku Bałtyckim" podkreślono, że „stocznia ma wielu dobrych pracowników, a między innymi racjonalizatorów, których projekty ulepszeń oraz nowych maszyn znacznie oszczędzających czas i zwiększających wydajność pracy, zostały już przesłane Komisji Technicznej w Gdyni do zatwierdzenia. Meldunki z ostatnich wyników współzawodnictwa pracy stwierdzają, że na czoło pracowników Stoczni, których ogólna liczba wynosi około 230, wysunęły się 4 brygady, a mianowicie:
- Jakowczyka – 142.5 % normy;
- Soszyńskiego – 136,64 % normy;
- Hertleina Franciszka – 132,69 % normy.

Do wyróżniających się pracowników stoczni zaliczali się wtedy również:

- Mieczysław Motyka[286], wielokrotny przodownik pracy, brygadzista, którego brygada uzyskała miano „brygady najlepszej jakości";
- Józef Karlikowski;
- Stanisław Mostowski;
- Antoni Jędryszek;
- Stanisław Markowski;
- Franciszek Hertlein;
- Stefan Niedźwiecki, który dzięki współzawodnictwu pracy otrzymał awans społeczny (został stoczniowym kalkulatorem)[287].

12. Szkuner „Janek Krasicki" - produkcja o wysokim stopniu trudności. Restauracja szkunera budowanego przez Niemców dla Hitlerjugend.

We wczesnej historii stoczni w Ustce wszystkie zdarzenia można uznać za wyjątkowe lub niezwykłe, takie to były czasy. Niewątpliwie do spektakularnych wydarzeń należy zaliczyć **restaurację** drewnianego szkunera nazwanego „**Janek Krasicki**". Historia ta zaczęła się w 1948 roku o czym świadczy wykaz prac Stoczni Rybackich w czerwcu 1948 r, gdzie pod pozycją „Wykonywanie remontów" pojawia się zapis o remoncie „1 szkunera szkolnego"[288] oraz wspomnienia Józefa Piaseckiego.

[284] „Kurier Szczeciński" 09.10.1949 r., nr 278.
[285] Chodzi o kutry KU-134, które były już budowane seryjnie; z powodu warunków technicznych jednostki te (pewnie także inne) były wodowane przy pomocy holownika „Jan", obsługującego pracujące w porcie pogłębiarki.
[286] W latach późniejszych działacz społeczny w Stoczni.
[287] „Kurier Szczeciński" 09.02.1950 r., nr 40.
[288] Kopia dokumentu jest umieszczona na stronie 136.

12.1. Historia szkunera Janek Krasicki według czasopisma „Nasze Morze”[289].

Podjęta w 1949 r. budowa drewnianego poszycia kadłuba gaflowego szkunera szkolnego była dla stoczni zupełną nowością i dużym wyzwaniem. Zaczęło się od tego, że Państwowe Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni (PCWM) znalazło w dwóch stoczniach poniemieckich, najpierw w Dziwnowie, a później w Nowym Warpnie, dwa niewykończone kadłuby jednostek typu szkuner, które były budowane jako jednostki szkolne dla Marine – „Hitlerjugend”. Jednostkę z Dziwnowa przetransportowano do Stoczni Północnej w 1947 r. Otrzymała ona nazwę **„s/y Zew Morza”.**

Ryc. 131. Kadłub szkunera „Zew Morza” w trakcie holowania do Gdyni w 1947 r.

Źródło: „Nasze Morze” 2008 r., nr 6, s. 49.

Bliźniacza jednostka była w fazie wykonanego szkieletu kadłuba – bez poszycia kadłuba i pokładu. Trudne warunki spowodowały, że już wykonaną konstrukcję kadłuba rozmontowano, przewieziono do Ustki i tam znów złożono w Stoczni Rybackiej, w 1949 r. Po położeniu poszycia kadłuba i pokładu, tak wykonany kadłub przeholowano do Stoczni Gdyńskiej i dokończono rok później wg dokumentacji i doświadczeń uzyskanych na szkunerze Zew Morza.

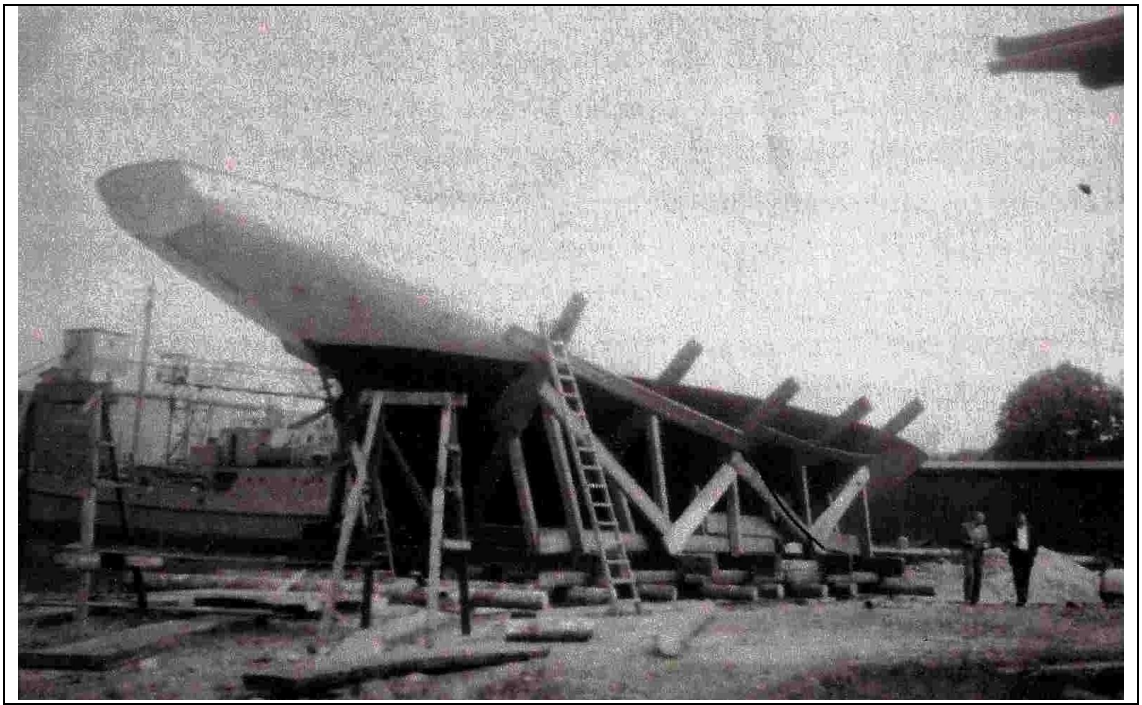
12.2. Proces budowy szkunera według wspomnień Józefa Piaseckiego[290].

Piotr [Niewmierzycki], *na początku 1948 r. przywiózł informację, że pod Szczecinem[291] stoi niedokończony przez Niemców szkielet jachtu. Zaprojektowany dla uczniów Hitlerjugend, dwumasztowy szkuner, długość ok. 30 m…Wysłaliśmy brygadę cieśli i monterów, którzy szkielet szkunera rozebrali, a części ponumerowali. Kompletny, łącznie z kilkutonowym kilem załadowali na pociąg i przywieźli do Ustki. O budowie jachtu w hali nie było oczywiście mowy. Kadłub był za duży, za szeroki i za wysoki…Po drugiej stronie basenu, na brzegu Słupi zbudowaliśmy specjalną konstrukcję. Tam zaczęliśmy składanie szkieletu i budowę szkunera. Równolegle z normalną produkcją prowadziliśmy prace przy szkunerze. Zajmowało nam to sporo czasu. Brakowało dokumentacji, na której moglibyśmy się wesprzeć. Staraliśmy się o wyselekcjonowanie odpowiedniego materiału..*

[289] „Nasze Morze” 2008 r., nr 6, s. 49.
[290] Radosław Piasecki, *Nasza Ustka*…, w. cyt.
[291] Chodzi o stocznię w Nowym Warpnie.

Wykonanie: poszycie - sosna na styk, pokład i elementy konstrukcyjne - dębina. Pod koniec lata 1949 kadłub był gotowy do wodowania. Podejmując decyzję o budowie szkunera nie wiedzieliśmy, jak go zwodujemy. Wybrano miejsce niedaleko żurawia na brzegu rzeki… Dopiero, gdy budowa kadłuba miała się ku końcowi, nurkowie zbadali dno rzeki. Okazało się, że Słupia jest w tym miejscu za płytka, by dźwig mógł podejść wystarczająco blisko. Wodowanie boczne z tego samego powodu nie wchodziło w grę, a pomysł o pogłębieniu dna od razu został odrzucony. Jedynym wyjściem wydawało się przetransportowanie kadłuba pod brzeg większego basenu. Do pokonania mielibyśmy jakieś 150 metrów i obrócenie kadłuba o 90 stopni. Postanowiłem wykorzystać metodę stosowaną przez Egipcjan do transportu bloków... Zaprojektowałem podbudowę do transportu kadłuba wraz z usztywnieniami i podporami. Powoli, metr po metrze przetaczaliśmy kadłub. Zastosowaliśmy wielokrążkowy podnośnik, który zamocowany był do istniejącego polera przy basenie, liny stalowej o średnicy 16 milimetrów i samochodu ciężarowego. Naszym stoczniowym samochodem, amerykańskim trzyipółtonowym Dodge'm WC 51 3-4T kierował ***Surdek.*** *Operację przeciągania skończyliśmy na kilka dni przed przybyciem dźwigu. W obecności tłumnie zgromadzonych mieszkańców dźwig uniósł kadłub i osadził na wodzie. Później wodowałem wiele jednostek nieporównywalnie większych i poważniejszych, ale to było moje pierwsze. Po jakimś czasie kadłub odholowano do Gdyni na końcowe wyposażenie*[292]*.*

Ryc. nr 132. Kadłub szkunera gotowy do przetoczenia na miejsce wodowania.



Źródło: Radosław Piasecki „*Nasza Ustka*…" w. cyt.

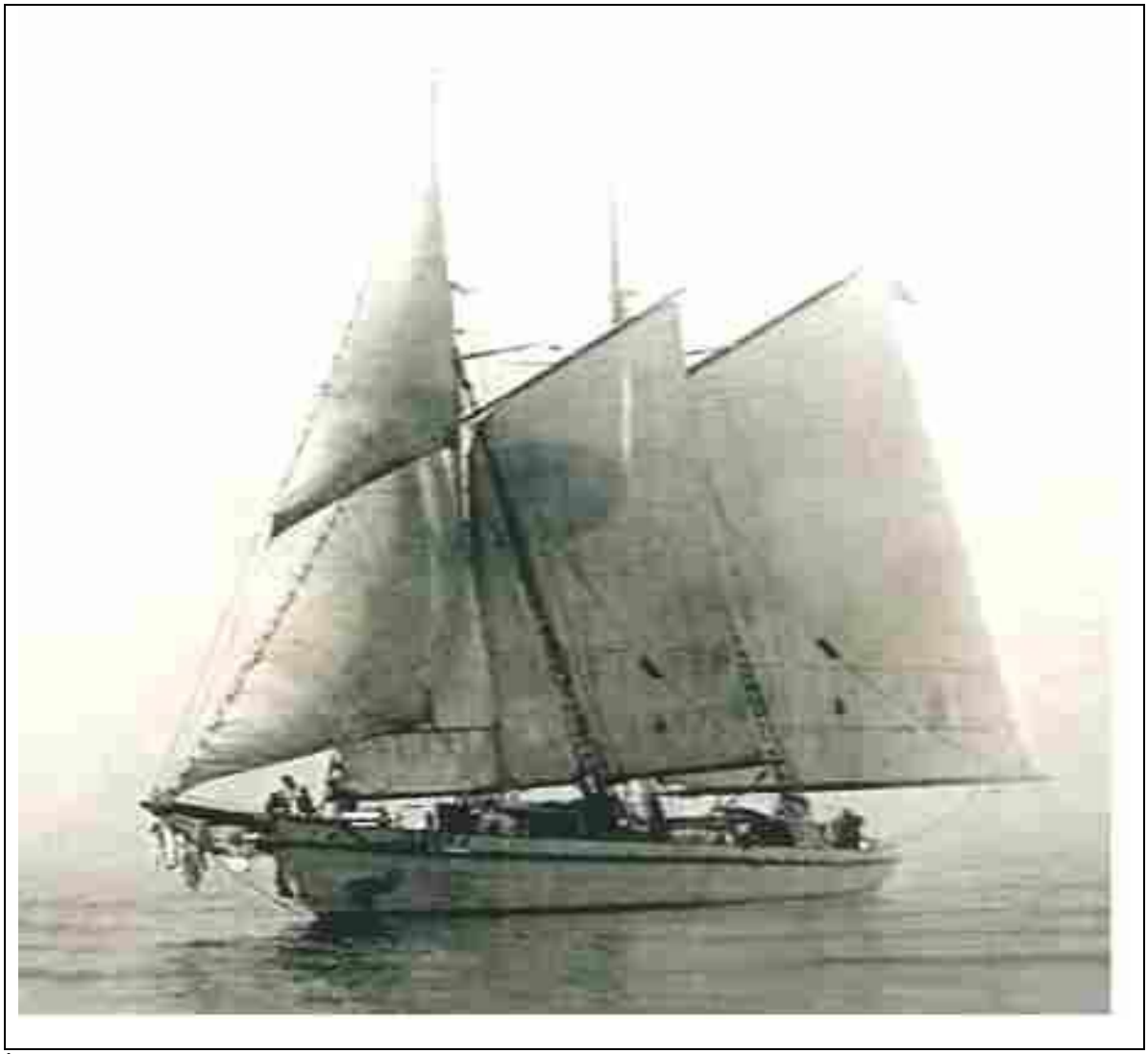
Nowy statek miał się nazywać Junga, lecz podczas uroczystego podniesienia bandery 19 kwietnia 1951 roku nadano mu bardziej ideologicznie zaangażowane imię - **s/y Janek Krasicki**[293].

Wraz z bliźniaczym szkunerem **Zew Morza** uczestniczył w „Rejsie Pokoju" w 1951 roku.

[292] Jako oficjalny termin wykonania i dostawy kadłuba podaje się rok 1950; zob. https://umg.edu.pl/armator/krasicki

[293] Janek Krasicki, patron szkunera s/y Janek Krasicki (ur. 18 09 1919 w Sowlinach, zm. 2.09.1943 w Warszawie), był polskim działaczem młodzieżowym ruchu komunistycznego, został zamordowany przez Niemców; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Jan_Krasicki

Ryc. nr 133. S/y Janek Krasicki pod żaglami.



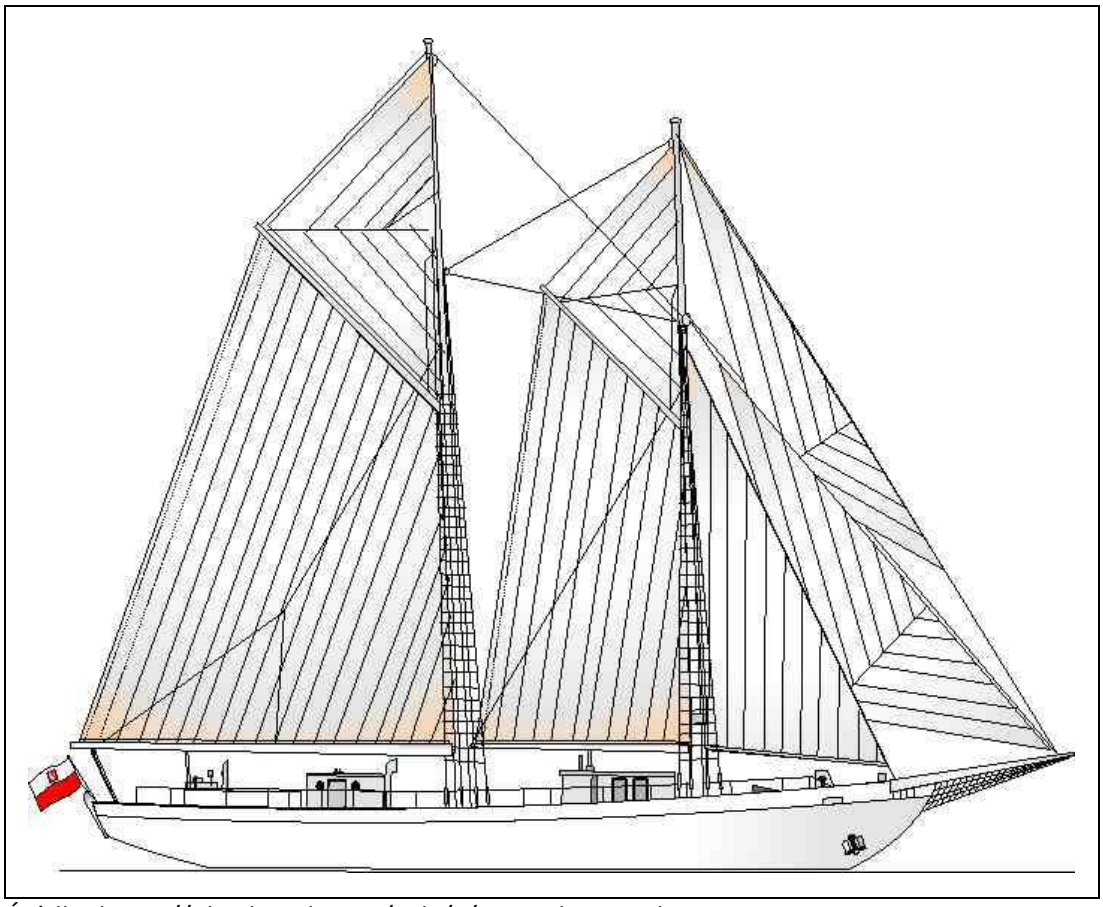
Źródło: „Nasze Morze” 2008 r., nr 6, s. 51.

1 sierpnia 1956 roku jednostkę s/y Janek Krasicki przydzielono do nieco wcześniej utworzonej Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Gdyni. Nadano jej numer rybacki **Gdy-1** i skierowano do praktycznej nauki nawigacji oraz do rejsów kandydackich. W latach 1957-1959 szkuner pływał również z młodzieżą wywodzącą się z Klubu „Neptun”, działającego w całej Polsce w oparciu o miesięcznik „Morze”. Pływał po Bałtyku zachodząc do polskich portów oraz wypuszczając się na obce wody - np. latem 1958 roku opłynął Bornholm. Od 1962 roku Janek Krasicki stacjonował w Trzebieży jako statek szkolny szczecińskiej Szkoły Rybołówstwa, potem zawijał do Jastarni, a po połączeniu Szkół Rybołówstwa z PSM w 1968 roku przekazano go do Ośrodka Szkolenia Morskiego LOK w Jastarni. Rok wcześniej - w 1967 roku - w rejs do portów NRD popłynęło na nim 18 redaktorów - członków Stowarzyszenia Publicystów Morskich.

W 1974 roku s/y Janek Krasicki (obsadzony załogą gdyńskiego Jacht Klubu Morskiego „Gryf” pod dowództwem kpt. Feliksa Pulińskiego) uczestniczył w „Operacji Żagiel” i w regatach wówczas zorganizowanych zajmując 17, przedostatnie, miejsce. Po regatach wziął udział w paradzie żaglowców na redzie w Gdyni. W następnych latach pływał jeszcze w czarterze Akademickiego Związku Sportowego. Dowodzili nim kpt. Teresa Remiszewska i kpt. Jan Ludwig. Dawał się już wówczas we znaki wiek jachtu i brak solidniejszych napraw.

Plan remontu, sporządzony przez Biuro Projektów „Prorem" sprowadzał się do odbudowy jednostki. Przekraczało to możliwości finansowe LOK-u i latem 1976 roku Janka Krasickiego przeholowano z Gdańska do Stoczni Remontowej „Nauta" w Gdyni, gdzie na polecenie właściciela został rozebrany.

Ryc. nr 134. Sylwetka szkunera „Janek Krasicki".



Źródło: https://pl.wikipedia.org/wiki/S/y_Janek_Krasicki

Charakterystyka jednostki:

Data budowy - 1950; 1945 (kadłub);
Data wodowania – 1951;
Data wycofania – 1975;
Materiał – drewno;
Typ ożaglowania – szkuner;
Pow. Ożaglowania - 365 m^2;
Liczba masztów – 2;
Długość całkowita (L) - 31,3 m;
Szerokość (B) - 6,4 m;
Zanurzenie (D) - 3,1 m;
Pojemność - 7 BRT;
Prędkość - 5 w;
Napęd pomocniczy - Callesen, 3 cylindry, 75 KM;
Załoga 9 + 20.

Ryc. nr 135. Model szkunera „Janek Krasicki” prezentowany w Muzeum Ziemi Usteckiej.

Źródło: http://muzeumustka.pl/galeria

13. Produkcja kutrów według projektów MIR.

Kutry KU-134 i KU-135 budowano w latach 1949-1954 w stoczniach rybackich w Gdyni i w Ustce. Projekt kutra wykonali inż. Giełdzik i inż. Rakowski z MIR w Gdyni. Łącznie w stoczni w Ustce wybudowano od 51[294] do 58 jednostek[295].

Przywołujemy listę jednostek według opracowania Wiesława Bladego z Morskiego Instytutu Rybackiego, w którym podane ilości są w dużej mierze zgodne ze sprawozdaniami stoczni[296].

[294] Jerzy Miciński i Stefan Kolicki, *Pod polską banderą*, Wydawnictwo Morskie Gdynia 1962, s. 75.
[295] Wiesław Blady, *Polska flota…*, w. cyt., s. 56.
[296] 1949 r. – brak danych stoczni, W.Blady – 11 szt., 1950: stocznia – 11 szt., 1951: stocznia -21szt., W.Blady – 20 szt.; 1952: stocznia (plan) – 3 szt., W.Blady – 5 szt.

Ryc. nr 136. Zestawienie produkcji kutrów KU-134 i KU-135.

Kutry typu KU-134 i KU-135. W latach 1949-1953 w stoczniach rybackich w Gdyni i w Ustce zbudowano 58 kutrów typu KU-134 i KU-135. Kadłuby i nadbudówki tych kutrów wykonywano z drewna. Na pierwszych kutrach typu KU-134, tj. GDY 14 i GDY 61 zamontowano 2-cylindrowe silniki June Munktell o mocy 64 KM, a na kutrze GDY 177 2-cylindrowy silnik Völund o mocy 70 KM. Na pozostałych kutrach silniki dysponowały mocą 75 KM (Miciński i Kolicki 1962).

Kutry typu KU-134
1949 r.: GDY 5 dla SPRM „Jedność Rybacka", Gdynia,
GDY 14 dla Leona Najdera, Gdynia,
GDY 61 dla Augustyna Semmerlinga, Gdynia,
GDY 177 dla Stanisława Jabłczyńskiego, Gdynia,
JAS 52 dla Maksymiliana Rachau, Jastarnia,
JAS 74 dla Andrzeja Kohnke, Jastarnia,
ŁEB 5 i ŁEB 15 dla SPRM im. „10-lecia PRL", Łeba,
WŁA 21 dla Pawła Schmidta, Władysławowo,
WŁA 75 dla Józefa Labudy, Władysławowo,
WŁA 101 dla SPRM „Gryf", Władysławowo;
1950 r.: DZI 26 dla SPRM „Belona", Dziwnów,
ŁEB 10 dla SPRM im. „10-lecia PRL" Łeba,
WŁA 85, WŁA 88 i WŁA 98 dla SPRM „Gryf", Władysławowo,
WSG 14 dla SPRM „Front Narodowy", Gdańsk-Przeróbka.

Kutry typu KU-134A
1949 r.: GDY 12 dla SPRM „Jedność Rybacka", Gdynia,
KOŁ 8 i KOŁ 17 dla SPRM „Bałtyk", Kołobrzeg;
1950 r.: DZI 30 dla SPRM „Belona", Dziwnów.

Kutry typu KU-134B
1950 r:. ŁEB 1, ŁEB 2 i ŁEB 4 dla SPRM im. „10-lecia PRL", Łeba,
WŁA 89 dla SPRM „Gryf", Władysławowo,

Kutry typu KU-135
1951 r.: DZI 4, DZI 5, DZI 7, DZI 10, DZI 16, DZI 89 i DZI 90 dla SPRM „Belona", Dziwnów,
KOŁ 5 i KOŁ 15 dla SPRM „Bałtyk", Kołobrzeg,
ŁEB 3, ŁEB 6, ŁEB 8, ŁEB 9, ŁEB 12 dla SPRM im. „10-lecia PRL", Łeba,
WŁA 82, WŁA 83, WŁA 84, WŁA 86, WŁA 87 i WŁA 100 dla SPRM „Gryf", Władysławowo
1952 r.: DZI 3 i DZI 24 dla SPRM „Belona", Dziwnów,
KOŁ 7 i KOŁ 14 dla SPRM „Bałtyk", Kołobrzeg,
WŁA 80 dla SPRM „Gryf", Władysławowo,
1953 r.: WSG 3, WSG 5, WSG 12, WSG 22, WSG 23, WSG 24 , WSG 25 i WSG 26
dla SPRM „Front Narodowy", Gdańsk-Przeróbka.

Źródło: Wiesław Blady, *Polska flota rybacka w latach 1921-2001*, MIR, Gdynia 2002, s. 56.

Między innymi, z roku 1950 pochodziła jednostka **UST-15** widoczna na poniższym zdjęciu wykonanym w porcie w Ustce w 2008 r. Jest to jeden z kutrów typu **KU-134 B**. Aby zwiększyć żywotność jednostki, drewniane poszycie kadłuba zostało pokryte laminatem.

Ryc. nr 137. Kuter rybacki KU-134 B w porcie w Ustce.

Źródło: Ze zbiorów Władysława Golińskiego.

W późniejszym czasie, jednostka UST-15 została diametralnie „przebudowana" do tego stopnia, że powstała całkowicie inna konstrukcja, o kadłubie wykonanym z laminatu poliestrowo-szklanego. Zachowano przy tym jeden z elementów konstrukcyjnych drewnianych starego kutra, aby zadość uczynić przepisom morskim o przebudowie i rejestracji jednostek rybackich w Polsce. Przebudowa została wykonana w firmie „Hubar" w roku 2016.

Ryc. nr 138. Kuter Ust 15 po przebudowie w Stoczni „Szkuner: we Władysławowie.

Źródło: www.naszbaltyk.com; zdjęcie Antoni Dubowicz.

Kutry projektu KU-134 i KU-135 były bardzo podobne do siebie. Stanowiły one oryginalną polską konstrukcję. Jednostki pierwszej wersji wykazywały wiele braków i musiały być poprawiane. Jak mówił Dyrektor Stoczni Rybackich (inż. Jasiński) na naradzie w Szczecinie (20 sierpnia 1949 roku) miały małe ładownie i złą konstrukcję ustawienia silnika (rama kutra osiadała pod wpływem jego ciężaru), nie mogły łowić trałem, a tylko haczykowo. Morska Centrala Handlowa (MCH) wzbraniała się odebrać jeden z trzech pierwszych kutrów[297].

Miały dwie grodzie wodoszczelne, kadłub był zbudowany z drewna dębowego, pokład - z sosnowego. Miały dwa maszty: grot (o wys. 10 m) i bezan (6,5 m). Zbiornik na paliwo ciekłe miał pojemność 1,5 m^3, na wodę pitną - 0,2 m^3. Załogę stanowiło 4 ludzi: szyper, motorzysta, rybak i praktykant (środki ratownicze: 2 koła ratunkowe i 4 pasy korkowe). Początkowo napędzane były importowanymi silnikami: duńskimi Callesen o mocy 75 KM i Dangren M 10 firmy Möller (50/60 KM) oraz szwedzkimi Bolinder firmy Juno-Munktell (45 KM)[298].

Pierwsze 3 kutry typu KU-134 zaczęto budować od sierpnia 1948 roku pod numerami budowy: 261/404, 262/404 i 263/404 na zlecenie (221/48, 222/48 i 223/48) zgodnie z umową z 19 lipca 1948 r. Były budowane dla PPK "Arka" i zgłoszono je do odbioru przez MCH 28 III 1949 r. (262/404 spuszczony na wodę 5 dni wcześniej) oraz 15 IV 1949 r. (dwa pozostałe). Jako jedyny do eksploatacji wszedł nr 263/404, otrzymał nazwę ARKA-71 i oznakę rybacką **Ust-31.** Wszystkie kutry wróciły w maju do Stoczni, gdzie zainstalowano silniki i wzmocniono ich fundamenty.

Kuter nr 261 wszedł do eksploatacji 5 IX 1949 r. jako ARKA 73 (**Ust-33),** nr 262 - 5 I 1950 r. jako ARKA-72 (**Ust-32**). ARKA 71 miał silnik Dangren, ARKA-72 - Callesen, ARKA-73 - Bolinder.

---

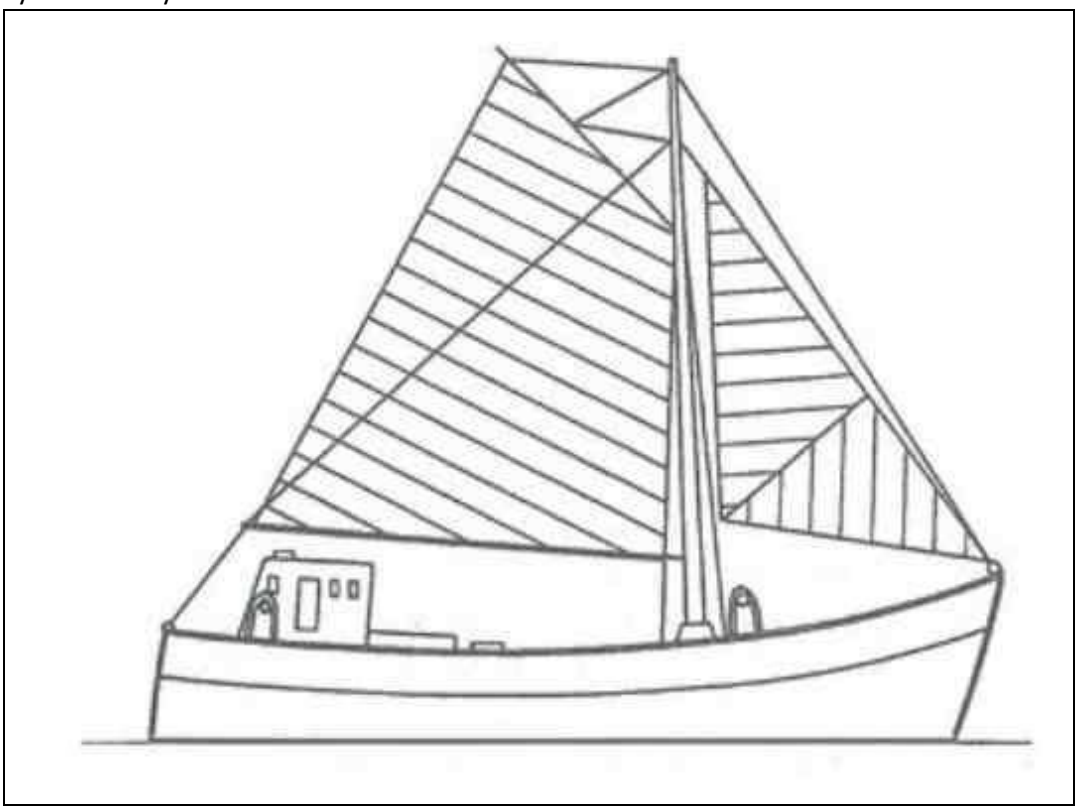
[297] https://fow.pl/forum/viewtopic.phpt=7348, Kutry projektu KU-134 i KU-135
[298] Tamże.

Zgodnie z umową z 19 lipca 1948 roku Stocznia miała wybudować 10 kutrów tego typu, z tego 8 dla "Arki", po kłopotach z serią prototypową pozostałych 7 ukończono jako typ KU-134A (II wersja KU-134)[299].

Charakterystyka techniczna kutra typ KU-134 i KU-135[300].

	KU-134	**KU-135**
Długość całkowita	14,40 m;	13,45-13,35 m;
Długość między pionami	12,96 m;	13,05-13,15 m;
Szerokość	4,96 m;	4,46 m;
Zanurzenie	1,90 m;	
Wysokość boczna	2,20 m;	
Pojemność:		
brutto	17-18 RT;	
netto	5-6 RT;	
Nośność	8 t;	
Pojemność ładowni	16 m^3;	
Silnik: 3-cyl. Callesen lub 3-cyl. Puck o mocy	75 KM;	
Prędkość	7 węzłów;	
Ożaglowanie pomocnicze typu slup o powierzchni ok.	43 m^3.	

Ryc. nr 139. Sylwetka kutra KU-134.



Źródło: Jerzy Miciński i Stefan Kolicki*, Pod polską banderą*, Wydawnictwo Morskie Gdynia 1962, s. 75.

[299] Tamże.
[300] Wiesław Blady, *Polska flota*..., w. cyt., s. 57.

Ryc. nr 140. Model kutra KU-135.

Źródło: https://pl.wikipedia.org/wiki/Muzeum_Rybołówstwa_w_Helu

14. Sprawozdanie Stoczni Rybackiej w Ustce z działalności od 1 stycznia do 1 maja 1949 r.

Z tego okresu zachowało się „Sprawozdanie Stoczni Rybackiej w Ustce z działalności od 1 stycznia do 1 maja 1949 r.”, przedstawiające mizerny obraz niedoinwestowanej technicznie stoczni i innych uwarunkowań jej funkcjonowania.

Stocznia Rybacka w Ustce na podstawie planu pracy obejmującego działalność wszystkich 3-ch stoczni rybackich na wybrzeżu, podlegających Centrali (poprawnie Zarządowi – uwaga autorów, dalej u.a.) Stoczni Rybackich w Gdyni, w roku 1949 ma przewidziane wykończenie 12-stu kutrów typu KU-134, oraz doprowadzenie prac przy następnej serii składającej się z 8-miu jednostek typu KU-134, do 60% zaawansowania budowy.

Budowana seria, w ilości 12 jednostek typu KU-134 została zlecona przez Morską Centralę Handlową w Gdyni w dniu 23. 10. [19]48 r.

Z serii 12-stu sztuk KU-134, pierwsze 3 jednostki zostały zwodowane w pierwszych dniach marca br. Z przyczyn konstrukcyjnych, niezależnych od samej budowy w tutejszej Stoczni, na 3-ch wymienionych jednostkach o numerach budowy 263, 262 i 261/404, przeprowadzana były dodatkowe prace, szczególnie z zakresu ufundamentowania silników, wynikłe z niefortunnego zaprojektowania tych rozwiązań w planach konstrukcyjnych. Termin ponownego ukończenia montażu statków i zdania tych jednostek do eksploatacji wyznaczono na dzień 10 maja br. nr 266 i na 17. 5. br. nr 262 i 261.

Poza będącymi w budowie kutrami, stocznia w Ustce budowała 100 tonowy szkuner - jacht o długości 28 m wzdłuż pokładu, którego całkowite ożaglowanie wg pierwotnego planu konstrukcyjnego miała wynosić 1 480 m^2. Roboty przy szkunerze prowadzono na zlecenie Państwowego Centrum Wyszkolenia Morskiego. W miesiącu czerwcu br. szkuner miał zostać spuszczony na wodę.

Trudności jakie stocznia napotykała podczas budowy i remontów kutrów rybackich:
1. Brak odpowiedniego urządzenia wyciągowego /slipu/;
2. Brak miejsca przy nabrzeżu i zamulenie kanału uniemożliwia podstawianie kutrów do nabrzeża stoczniowego, a co za tym idzie uniemożliwia wodowanie nowych jednostek;
3. Niska i ciemna hala kadłubowa /nr 1/ w bardzo dużym stopniu utrudnia pracę, przez co opóźnia się budowa kutrów;
4. Rysunki budowanych obecnie kutrów są niedokładne, rozwiązania konstrukcyjne są źle pomyślane, przez co stocznia musi wykonywać wiele prac nieprzewidzianych w planie, co z kolei powoduje opóźnienie w budowie następnych jednostek;
5. Niemożność uzyskania od WOP zezwoleń na wyjazdy próbne w morze nowo wybudowanymi jednostkami rybackimi;
6. Brak fachowców /szkutników i mechaników/;
7. Brak kontrolerów produkcji na kadłubowni i [wydziale] mechanicznym;
8. Brak narzędzi specjalnych, jak wiertarek elektrycznych typu ciężkiego;
9. Zbyt daleka odległość warsztatów mechanicznych od kadłubowni i kadłubowni od magazynu;
10. Brak kolejki terenowej na placu przy kadłubowni"[301].

15. Budowa kutrów przyjętych z Darłowa.

W 1949 roku przekazano do eksploatacji 5 kutrów KD-153 (kadłuby z Darłowa)[302].

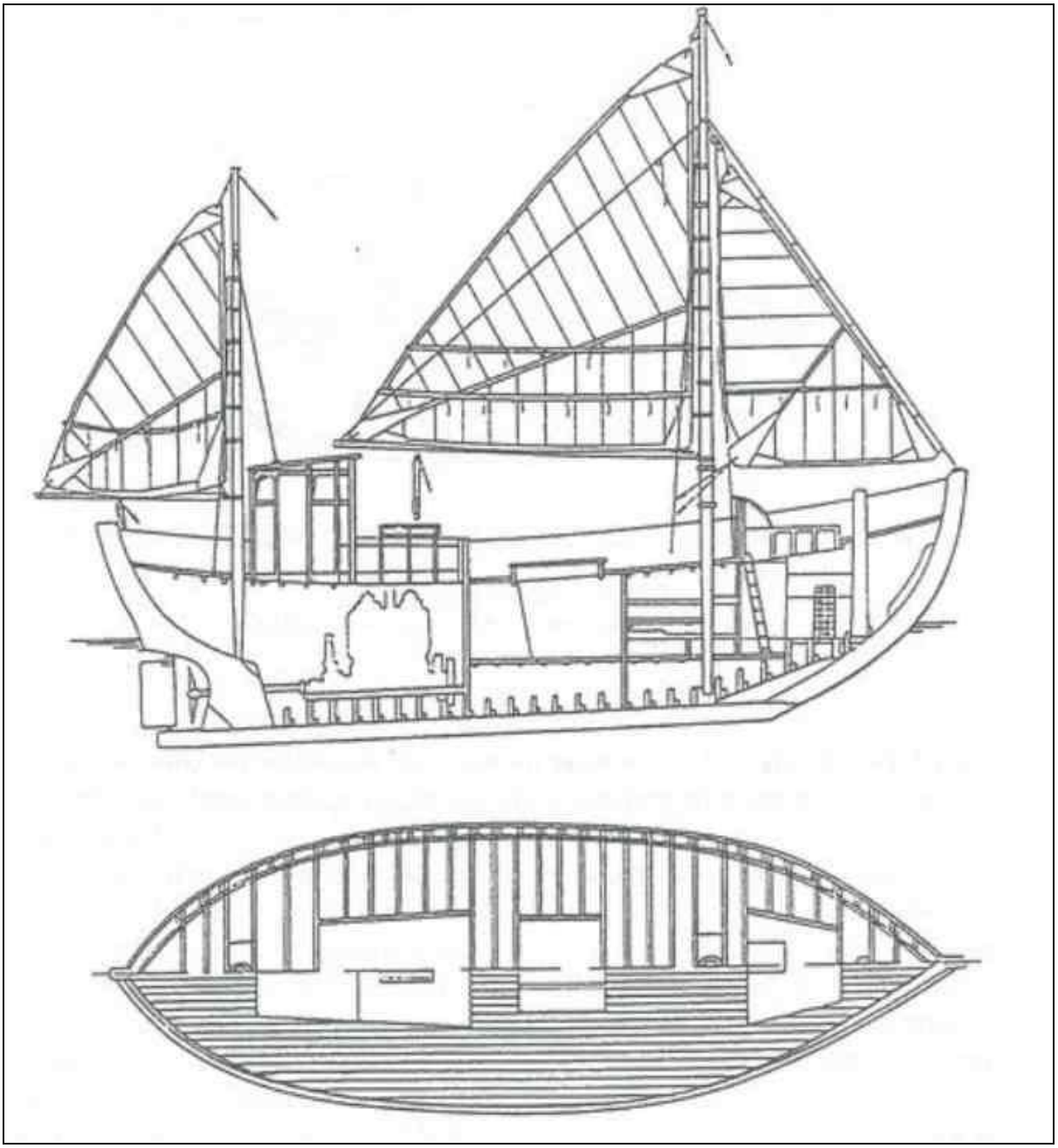
Charakterystyka techniczna kutra typ KD-153 (13 kadłubów zbudowano w stoczni w Darłowie)[303]:

Długość całkowita	15,3 m;
Szerokość	5,0 m;
Zanurzenie	śr. 2,20 m;
Pojemność:	
brutto	25 RT;
netto	7 RT;
Silnik (różne typy)	70-100 KM;
Prędkość	7-9 węzłów;
Załoga	4 osoby;
Zasięg pływania	4 dni;

Ożaglowanie pomocnicze typu kecz.

[301] APS, MUR, sygn. 288, Sprawozdanie Stoczni Rybackiej w Ustce z działalności od 1 stycznia do 1 maja 1949 r., s. 71.
[302] Biblioteka Miejska w Ustce, sygn. III 3.2/4, *Stocznia Ustka 1945-1949*, s. 8 (bez podpisu autora).
[303] Wiesław Blady, *Polska flota*…, w. cyt., s. 35, 36.

Ryc. nr 141. Sylwetka kutra typu KD-153.



Źródło: Jerzy Miciński i Stefan Kolicki, *Pod polską…,* w. cyt., s. 75.

16. Pozostała produkcja w 1949 roku.

Ponadto, w 1949 roku przekazano do eksploatacji:

- 3 kutry KU-110 (były to kutry o nr bud. 257-259/404; jednostki te miały oznakowanie projektowe MIR K 10);[304]

[304] https://fow.pl/forum/viewtopic.phpt=7353, *Małe kutry z Ustki*

Charakterystyka techniczna kutra typ KU-110:

Długość między pionami	10,60-11,95 m;
Szerokość	3,40-3,58 m;
Głębokość	1,20-1,45 m;
Pojemność:	
brutto	9-10 RT;
netto	3 RT;
Prędkość	6 węzłów;
Silnik:	ok. 36 KM.

oraz:

- 4 kutry KU-915;[305]
- 8 łodzi rybackich o dług. 8,5 m typ 8PJ[306]**.**

17. Przyjęcia do pracy w 1949 roku.

W 1949 przyjęto do pracy w stoczni, między innymi[307]:

Tabela nr 11. Przyjęcia do pracy w 1949 r.

L.p.	Nazwisko i imię	Uwagi
1.	**Kayser Andrzej**	Ze Stoczni Rybackiej w Gdyni
2.	Okołotowicz Czesław	
3.	Pac-Pomarnacki Henryk	
4.	Słoma Stanisław	
5.	Wąsik Stanisław	
6.	Wełpa Jan	

18. Andrzej Kayser - pracownik ze Stoczni Rybackiej w Gdyni.

Andrzej Kayser urodził się w 1924 r. w Gdyni. Był więźniem obozu koncentracyjnego w Stutthofie, gdzie przebywał do końca jego funkcjonowania. Uczestniczył w Marszu Śmierci zorganizowanym przez Niemców zimą 1945 roku.

Po przybyciu do stoczni w Ustce współpracował blisko z Józefem Piaseckim, który poświęcił mu część swoich wspomnień[308].

*Wtedy też bliżej poznałem **Andrzeja Kajzera** (poprawnie Kaysera – u.a. **)**. Był mniej więcej w moim wieku, inteligentny, kulturalny. W 1949 r. przyjechał do Ustki z Gdyni, z Centrali Stoczni Rybackich[309]. Doskonale prowadził cały **dział zarządzania i planowania**.*

[305] Biblioteka Miejska w Ustce, sygn. III 3.2/4, *Stocznia Ustka 1945-1949*, s. 8 (bez podpisu autora).
[306] Tamże.
[307] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.
[308] Radosław Piasecki, *Nasza Ustka…*, w. cyt.
[309] Poprawna nazwa: PP Stocznie Rybackie w Gdyni Sp. z o.o.

Kiedy w 1954 roku wyjeżdżałem do Gdańska, ministerstwo nie miało jeszcze nikogo na moje miejsce. Nie miałem więc komu przekazać stoczni. Nie obawiałem się jednak.

Wiedziałem, że Andrzej wszystko prowadził na bieżąco i w idealnym porządku. Mogłem mu zawierzyć. I rzeczywiście. Nowy dyrektor Szłapka[310] *nie miał się do czego przyczepić i przejął stocznię bez uwag.*

Ryc. nr 142. Pochód z okazji 1 Maja w Ustce, ok. 1950 r.

Na zdjęciu: Andrzej Kayser (idzie pierwszy z prawej). Obok niego - Tadeusz Nycz.
Źródło: https://www.facebook.com/ UstkaNaPrzestrzeniWiekow

W późniejszym okresie **Andrzej Kayser** pracował jako Kierownik Działu Planowania, a następnie w Dziale Eksportu i Biurze Handlowym. Był między innymi organizatorem rejsów marketingowych do krajów skandynawskich, z wykorzystaniem sprzętu wyprodukowanego w stoczni, w latach 1964 i 1967[311].

W 1975 roku otrzymał Medal XXX-lecia Stoczni „Ustka" w Ustce z okazji uroczystych obchodów rocznicy jej powstania. Medal wręczał dyrektor Leszek Dulski.

[310] Postać dyrektora Szłapki nie pojawia się wśród nazwisk dyrektorów w trakcie obchodów XXX-lecia stoczni.
[311] Sprawozdanie z obu rejsów przedstawiamy w tomie II.

Ryc. nr 143. Medal XXX-lecia Stoczni Ustka dla Andrzeja Kaysera.

Źródło: Album z obchodów 30-lecia Stoczni, zasoby Muzeum Ziemi Usteckiej w Ustce.

19. Lata 1950-1951. Utworzenie Stoczni „Ustka" w Ustce.

Dnia 20 lutego 1950 r., minister żeglugi utworzył „Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego"[312] podporządkowując mu Stocznię Gdańską, Stocznię Północną, Stocznię Szczecińską oraz Stocznie Rybackie, wszystkie jako wyodrębnione przedsiębiorstwa państwowe[313].

Równocześnie, PP Stocznie Rybackie w Gdyni, funkcjonujące od 20 listopada 1948 r. jako Przedsiębiorstwo Państwowe wraz ze swoimi Oddziałami, zostaje na podstawie zarządzenia ministra żeglugi z dnia 20 lutego 1950 r. podporządkowane Centralnemu Zarządowi Przemysłu Okrętowego (CZPO)[314].

Ten okres w historii stoczni został tak opisany w referacie wygłoszonym w trakcie obchodów 35-lecia Stoczni Ustka w roku 1980:

[312] Centralny Zarząd – nazwa organu zarządzania daną branżą przemysłu lub usług w początkowym okresie PRL (do 1958); zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Centralny_zarząd
[313] „Monitor Polski" 1950 r., nr A-24, poz. 255.
[314] „Monitor Polski" 1950 r., nr A-24, poz. 258 - 260.

*W latach 1949-50 uruchomiono produkcję 16 metrowego kutra **KU-160**[315], pełno-pokładowej łodzi łososiowej **KU-9,15**, jak również nowej grupy wyrobów szkutniczych - łodzi ratunkowych i łodzi ćwiczebnych zapotrzebowanych przez uruchamiane Stocznie w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie jako wyposażenie budowanych przez nie statków.*

*Ta ostatnia produkcja wywarła pozytywny wpływ na dalsze losy Stoczni w Ustce. Kiedy bowiem Stocznie Rybackie w Gdyni w styczniu 1951 przekształciły się w Gdańską Stocznię Remontową[316], Stocznia Rybacka w Ustce na mocy decyzji Ministra Przemysłu Ciężkiego[317] podporządkowana została Centralnemu Zarządowi Przemysłu Okrętowego, jako samodzielna jednostka gospodarcza pod nazwą Stocznia „Ustka", mająca za zadanie pokrywanie . zapotrzebowanie kraju na wyposażenie okrętowego. Wolne moce produkcyjne wykorzystywane były na produkcję kutrów i łodzi rybackich. Niestety, zapotrzebowanie na tego rodzaju jednostki, przy radykalnie ostrych pociągnięciach rządowych mających na celu ochronę zdewastowanego drzewostanu, ciągle malało wypieranie przez kutry stalowe uruchomione w Szczecinie. Okres ten…nie sprzyjał dynamicznemu rozwojowi Stoczni w Ustce, tak pod względem wzrostu załogi jak i potencjału produkcyjnego. Dominowały przeważnie **inwestycje uzupełniające park maszynowy, dyktowane** najpierw polityką inwestycyjną Stoczni [Rybackiej] w Gdyni, a później brakiem perspektyw rozwoju[318].*

Z chwilą utworzenia Gdyńskiej Stoczni Remontowej, powstałej na mocy zarządzenia ministra żeglugi z 2 grudnia 1952 r., stała się ona członkiem Centralnego Zarządu Morskich Stoczni Remontowych[319].

Nie zostały przez nas ustalone właściwie opublikowane akty prawne, na podstawie których doszło do likwidacji PP Stocznie Rybackie w Gdyni Sp. z o.o. i wydzielenia z niej Stoczni Rybackiej w Ustce. Nie ma jednak wątpliwości, że Stocznia „Ustka" stała się samodzielnym organizmem gospodarczym w dniu 1 stycznia 1952 r.

Jednakże, w swoim referacie „Historia i Rozwój Zakładu" opracowanym w 1975 r. inż. Kazimierz Huras, były dyrektor techniczny Stoczni Ustka, podaje inną datę[320]:

31.12.1950 r. na mocy decyzji Ministra Przemysłu Ciężkiego Stocznia została włączona do Centralnego Zarządu Przemysłu okrętowego uzyskując samodzielność organizacyjną jako przedsiębiorstwo na pełnym rozrachunku gospodarczym, działające pod nazwą Stocznia „Ustka" w Ustce.

Z kolei, w Archiwum Państwowym w Gdańsku Oddział w Gdyni znajduje się opracowanie, w którym podaje się datę 1 stycznia 1951 roku[321].

---

[315] Faktycznie, produkcję KU-160 uruchomiono w terminie późniejszym, a sprzedaż rozpoczęto w 1954 r. – por. Wiesław Blady, *Polska flota…*, w. cyt. s. 49.

[316] W rzeczywistości, chodzi o „**Gdyńską Stocznię Remontową",** która powstała z połączenia Stoczni Rybackiej w Gdyni i Remontowej Obsługi Statków GAL-u [Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe SA] **w dniu 2 grudnia 1952** r.; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Stocznia_Remontowa_Nauta.; także – Kalendarium Gdynia 1939-2005 oprac. Jacek Ostapkiewicz, Muzeum Miasta Gdyni, Gdynia 2006, s. 51.

[317] Chodzi o decyzję ministra przemysłu ciężkiego z 31 grudnia 1951 r. – patrz Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt; *Dzieje Ustki*, w. cyt., s. 154.

[318] Biblioteka Miejska w Ustce, sygn. III 3.2/11, Jerzy Karolczuk, *Stocznia Ustka w 35-leciu*, s. 2.

[319] www.nauta.pl.

[320] Biblioteka Miejska w Ustce, sygn. III 3.2/9, Kazimierz Huras, *Historia i rozwój zakładu*, s 2.

[321] APG, OG, zespół 93/129/0 - Gdyńska Stocznia Remontowa w Gdyni, sygn. 1091/5470, s. 8.

Pamiętną datą w historii Stoczni był dzień 1 stycznia 1951 z tym dniem bowiem na mocy decyzji ministra przemysłu ciężkiego Stocznia w Ustce została włączona do Centralnego Zarządu Przemysłu Okrętowego i jako samodzielna jednostka otrzymała nazwę Stocznia „Ustka" w Ustce.

Można przyjąć, że są to daty tożsame, ale nie można nie uwzględnić faktu włączenia do CZPO wszystkich trzech stoczni rybackich, tj. w Ustce, Gdyni i Świnoujściu, tworzących PP Stocznie Rybackie W Gdyni, ani faktu, że CZPO zostało powołane zarządzeniem ministra żeglugi 20 lutego 1950 r.[322], (wtedy też Stocznie Rybackie w Gdyni zostały podporządkowane CZPO), a nie ministra przemysłu ciężkiego. Podporządkowanie przemysłu okrętowego ministrowi przemysłu ciężkiego nastąpiło na mocy Uchwały Rady Ministrów z dnia 14 grudnia 1950 r.[323], która weszła w życie dnia 12 stycznia 1951 r. Jednocześnie, ministrowi przemysłu ciężkiego zaczęły podlegać wszystkie krajowe przedsiębiorstwa kooperujące ze stoczniami[324].

Poza faktem powołania CZPO i włączenia do jego struktury Stoczni w Ustce, drugim decydującym powodem likwidacji Stoczni Rybackiej w Gdyni i powstania Stoczni Ustka była Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 12.05.1950 r. w sprawie struktury organizacyjnej uspołecznionych przedsiębiorstw przemysłu kluczowego, centralnych zarządów przemysłu i zjednoczeń[325]. W Uchwale tej znajduje się fundamentalna decyzja, zgodnie z którą uznano, że **„podstawową jednostkę gospodarczą przemysłu kluczowego powinno stanowić przedsiębiorstwo jednozakładowe, działające w ramach narodowego planu gospodarczego, na zasadzie rozrachunku gospodarczego".** Dla przypomnienia w tym miejscu – przedsiębiorstwo Stocznie Rybackie w Gdyni składało się wówczas z trzech odrębnych terytorialnie stoczni (Gdynia, Ustka, Świnoujście).

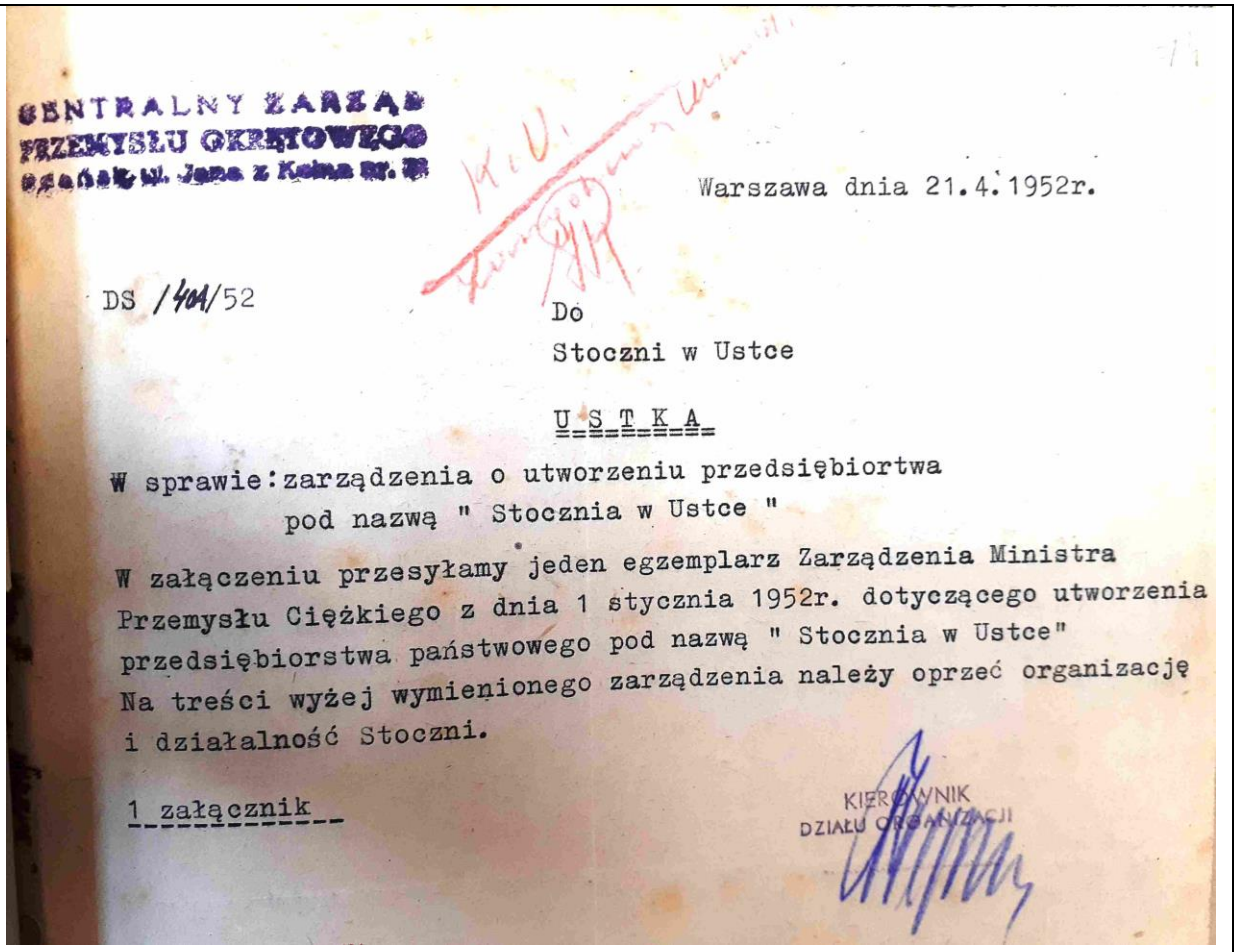
Należy też wspomnieć, że przedmiotowa Uchwała KERM-u zawierała ramowy schemat organizacji przedsiębiorstwa jednozakładowego, wg których została ukształtowana także organizacja pracy w Stoczni Ustka, praktycznie funkcjonująca przez cały czas jej działania.

Poprawną datę usamodzielnienia Stoczni (1 stycznia 1952 r.) podają autorzy Dziejów Ustki[326]. Data ta jest potwierdzona dokumentem znajdującym się w aktach w posiadaniu Archiwum Państwowego w Koszalinie Oddział w Słupsku[327].

---

[322] „Monitor Polski" 1950 r., nr A-24, poz. 253 - 255.
[323] „Monitor Polski" 1951 r., nr A-1, poz. 2.
[324] W następstwie ponownej reorganizacji ministerstw, w marcu 1952 roku, przemysł okrętowy podporządkowano nowo utworzonemu Ministerstwu Przemysłu Maszynowego; zob. https://gdansk.gedanopedia.pl/gdansk/?title=CENTRALNY_ZARZĄD_PRZEMYSŁU_OKRĘTOWEGO
[325] Archiwum Akt Nowych (dalej AAN), zespół archiwalny nr 274, sygn. 7941, Biuletyn Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z 12 czerwca 1950, nr 12, poz. 145, Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 12.5.1950 r. w sprawie struktury organizacyjnej uspołecznionych przedsiębiorstw przemysłu kluczowego, centralnych zarządów przemysłu i zjednoczeń.
[326] Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt, *Dzieje Ustki*, w. cyt. s. 153 - 154.
[327] APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 2, zarządzenia dyrektora stoczni 1949-1961.

Ryc. nr 144. Pismo CZPO w sprawie utworzenia Stoczni „Ustka”.



CENTRALNY ZARZĄD
PRZEMYSŁU OKRĘTOWEGO
Gdańsk ul. Jana z Kolna Nr. 28

Warszawa dnia 21.4.1952r.

DS /401/52

Do
Stoczni w Ustce

USTKA

W sprawie: zarządzenia o utworzeniu przedsiębiortwa
pod nazwą " Stocznia w Ustce "

W załączeniu przesyłamy jeden egzemplarz Zarządzenia Ministra Przemysłu Ciężkiego z dnia 1 stycznia 1952r. dotyczącego utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą " Stocznia w Ustce"
Na treści wyżej wymienionego zarządzenia należy oprzeć organizację i działalność Stoczni.

1 załącznik

KIEROWNIK
DZIAŁU ORGANIZACJI

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 2, zarządzenia dyrektora Stoczni 1949-1961.

Ostatecznym dokumentem potwierdzającym powstanie samodzielnego przedsiębiorstwa Stocznia „Ustka” jest decyzja Zarządzenie Ministra Przemysłu Okrętowego z 1 stycznia 1952 r., którego kopia umieszczona jest w Cz. IV, Rozdz. 1.

W swoich wspomnieniach Józef Piasecki opisuje proces usamodzielnienia stoczni w Ustce, w następujący sposób:

Na początku roku 1950 z ministerstwa z Warszawy ponownie przyjechało 2 panów. Przywieźli pismo informujące o przekształceniu naszego zakładu z filii na samodzielne przedsiębiorstwo „Stocznia Rybacka-Ustka” i nominujące mnie na jego dyrektora.

Jednocześnie włączono nas do nowo powstającego zjednoczenia (Centralne Zrzeszenie Przemysłu Okrętowego[328]) z siedzibą w Warszawie. Podlegaliśmy bezpośrednio Ministerstwu Przemysłu Maszynowego[329].

[328] Poprawna nazwa tego przedsiębiorstwa brzmiała **Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego**(CZPO), utworzony na mocy Zarządzenia Ministra Żeglugi 20 lutego 1950 r. z przekształcenia Zjednoczenia Stoczni Polskich; zgodnie z tym Zarządzeniem CZPO sprawowało ogólne kierownictwo działalności gospodarczej nad stoczniami: Gdańską i Północną w Gdańsku, Gdyńską w Gdyni, Szczecińską w Szczecinie **oraz Stoczniami Rybackimi w Gdyni, do której należała Stocznia Rybacka w Ustce.**

Przekazanie dokumentów założycielskich Stoczni, wręczenie angażu nominującego mnie na jej dyrektora i pełnomocnictw do tworzenia jej nowych struktur odbyło się w zaciszu mojego nowego gabinetu[330]*.*

Teraz czekała mnie ciężka, niewdzięczna i mało widoczna praca tworzenia struktur administracyjnych stoczni…Oparłem się przede wszystkim na ludziach, których dobrze znałem i którym mogłem zaufać. Stanowisko głównego księgowego powierzyłem ***Izbickiemu,*** *a po jego wyjeździe do Gdańska* ***Grygorewiczowi****, dotychczasowemu pracownikowi działu księgowości. Szefem produkcji mianowałem* ***Józefa Hertleina****. Szefem działu inwestycji i remontów został pełniący do tej pory te obowiązki* ***Jurek Flakowicz"***[331]

Z tego okresu pochodzi przedstawiony poniżej schemat organizacyjny Stoczni w Ustce[332]. Ze względu na czytelność dokumentu niniejszym przedstawiamy kopię schematu. Niestety, nie jest jasne, czy był to obraz rzeczywistości, czy projekt[333]. Możemy tylko żałować, że nie podano w schemacie liczby zatrudnionych osób, co pozwoliłoby porównać strukturę zatrudnienia z późniejszymi standardami. Posługując się danymi z grudnia 1949 (por. strona nr 147 opracowania), w grupie pracowników technicznych i „umysłowych" były zatrudnione 34 osoby, co stanowiło ok. 15% ogółu zatrudnionych.

---

[329] Przemysł okrętowy podporządkowano nowo utworzonemu **Ministerstwu Przemysłu Maszynowego w marcu 1952 r.**

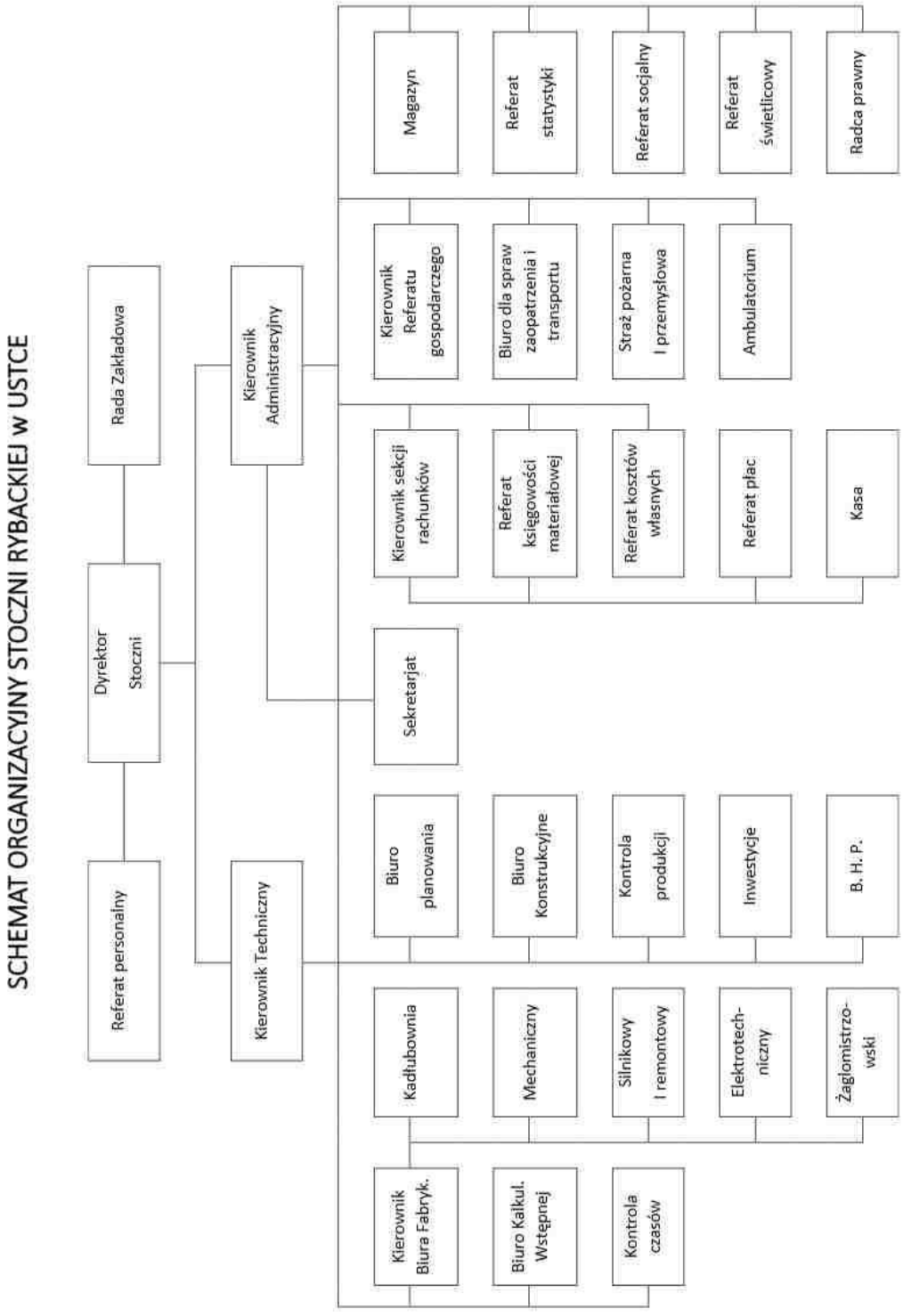
[330] Józef Piasecki został mianowany na stanowisko dyrektora stoczni w dniu **1 stycznia 1952 roku –** patrz nota biograficzna Józefa Piaseckiego z okazji XXX-lecia Stoczni.

[331] Radosław Piasecki, *Nasza Ustka* …, w. cyt.

[332] APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 2, zarządzenia dyrektora stoczni 1949-1961.

[333] Józef Piasecki wspomina o mianowaniu Jerzego Flakowicza Kierownikiem Inwestycji i Remontów – według schematu występuje tylko komórka „Inwestycje"; jest też możliwe, że decyzje Józefa Piaseckiego dotyczą okresu późniejszego tj. roku 1952, kiedy objął stanowisko Dyrektora Stoczni w Ustce.

Ryc. nr 145. Schemat organizacyjny Stoczni Rybackiej w Ustce.



Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 2, zarządzenia dyrektora stoczni 1949-1961.

W ciągu całego 1950 roku stocznia wyprodukowała **12 różnego typu kutrów** oraz zbudowała **8 łodzi rybackich o długości 8,5 m**. W stoczni obok produkcji nowych jednostek przeprowadzano remonty jednostek pływających znajdujących się w eksploatacji. Prace remontowe i produkcyjne były blokowane przez posiadanie tylko jednego slipu[334].

Wśród „różnych typów kutrów" było 11 kutrów KU-134/135, które miały decydujący udział w sprzedaży stoczni, bo wynoszący 40% produkcji globalnej[335]. Pozostałą część produkcji (w grupie „wyrobów gotowych") stanowiły łodzie i szalupy – 23%. Istotny był udział „Robót lub usług przemysłowych, który stanowił ok. 35 % sprzedaży[336].

Dyrektor Józef Piasecki tak zanotował w swoich wspomnieniach początkowy okres produkcji seryjnej łodzi ratunkowych:[337]

Z dużych stoczni krajowych systematycznie dostawaliśmy zamówienia na łodzi ratunkowe. Byliśmy chyba jedynymi producentami w kraju. Z początku traktowano nas z pobłażliwością, próbowano łapać na błędach. Jednak szybko przekonaliśmy odbiorców do jakości naszych łodzi, solidności wykonania i terminowości dostaw. Zaczęli się też pojawiać odbiorcy zagraniczni.

Przeważnie budowaliśmy łodzie sześcio- i siedmiometrowe. Miały wbudowane szafki, schowki, zbiorniki. Wyposażaliśmy je w komplety ratunkowe i sprzęty służące do przetrwania na morzu. Przydało nam się doświadczenie w budowie łodzi, produkcji masztów, wioseł, takielunku, a także pracownia szyjąca żagle. Nawiązaliśmy stałą współpracę z PRS-em. Początkowo inspektor z Gdyni przyjeżdżał raz w tygodniu…Z czasem ilość spływających na wodę łodzi i konieczność odbiorów, wymusiły na Towarzystwie założenie w Ustce stałej filii. O ile wiem, jednym z pierwszych stałych pracowników PRS-u był nasz sąsiad ***Gontarski****.*

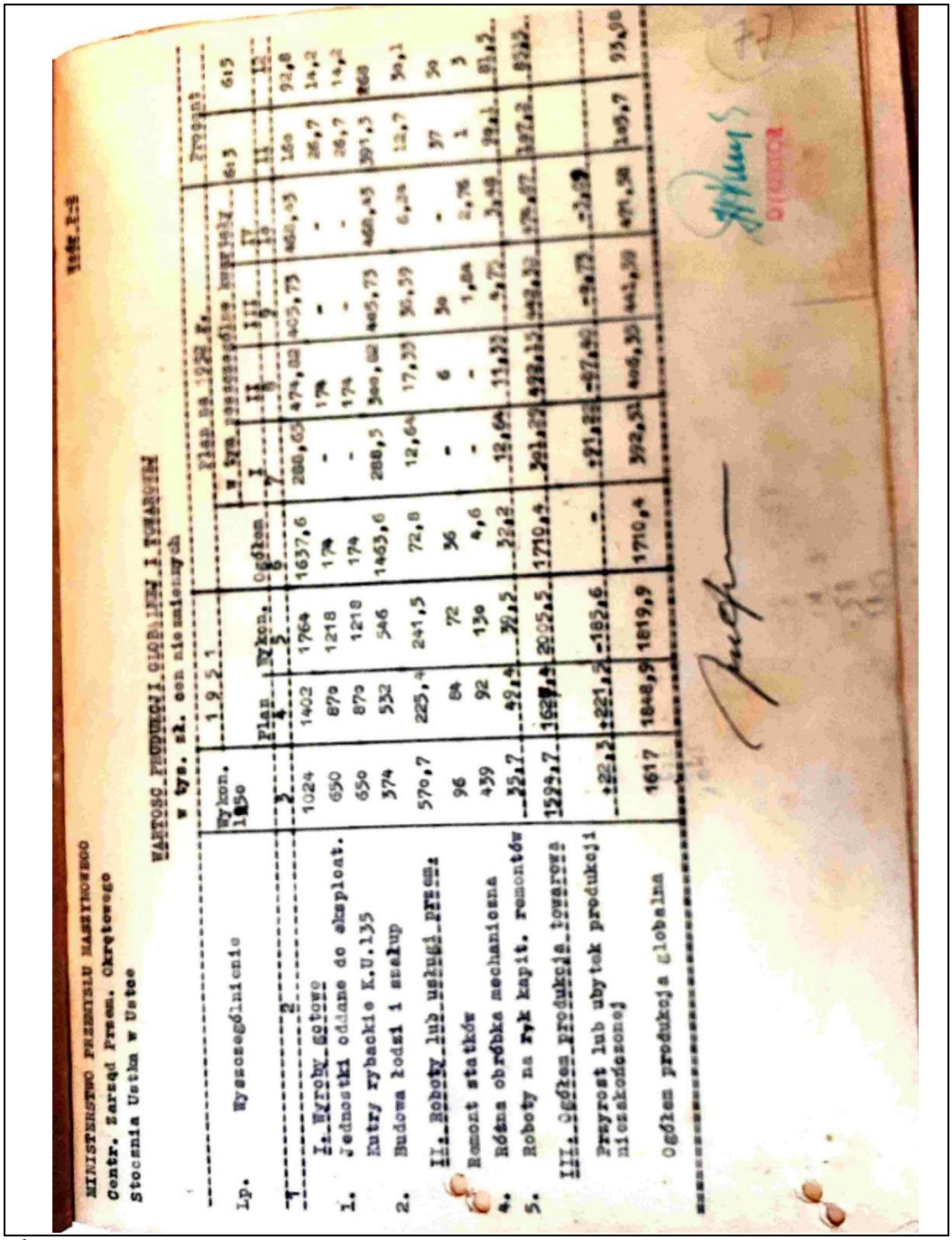
Zwraca uwagę dynamiczny wzrost ilościowy - 21 szt.- produkcji kutrów KU-134/135 w 1951 r., wyrażający się 60% udziałem w sprzedaży ogółem i równie gwałtowny spadek w 1952 r. do poziomu zaledwie 10%[338].

Odmiennie, można stwierdzić stopniowy w 1951 r. i bardzo wysoki planowany przyrost produkcji szalup i łodzi w 1952 r. dający aż 85% udziału w sprzedaży. W dalszej części przedstawiamy dane rzeczywiste. Z pewnością, należy tu uwzględnić fakt przejęcia stoczni przez Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego i ustanowienie stoczni jako zakładu kooperującego („kooperanta wewnętrznego") z morskimi stoczniami, w tym okresie.

---

[334] Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt, *Dzieje Ustki*, w. cyt., s. 153.
[335] „Prod.globalna" = prod. towarowa + przyrost lub ubytek produkcji niezakończonej.
[336] APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 17, Plany techniczno-przemysłowo-finansowe na lata 1952-1953 i sprawozdania z ich realizacji.
[337] Radosław Piasecki, *Nasza Ustka*…, w. cyt.
[338] W. Blady podaje, że wykonano 5 szt. jednostek KU135 w 1952 r.; zob. W.Blady, *Polska flota…*, w. cyt., s. 56.

Ryc. 146. Wartość produkcji globalnej i towarowej. Plan na 1952 r.



MINISTERSTWO PRZEMYSŁU MASZYNOWEGO
Centr. Zarząd Przem. Okrętowego
Stocznia Ustka w Ustce

Wzór P-2

WARTOŚĆ PRODUKCJI GLOBALNEJ I TOWAROWEJ
w tys. zł. cen niezmiennych

Lp.	Wyszczególnienie	Wykon. 1950	1951 Plan	1951 Wykon.	Plan na 1952 r. Ogółem	w tym poszczególne kwartały I	II	III	IV	Procent 6:3	6:5
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	I. Wyroby gotowe	1024	1402	1764	1637,6	288,65	474,82	405,73	468,43	160	92,8
1.	Jednostki oddane do eksploat.	650	870	1218	174	-	174	-	-	26,7	14,2
	Kutry rybackie K.U.135	650	870	1218	174	-	174	-	-	26,7	14,2
2.	Budowa łodzi i szalup	374	532	546	1463,6	288,5	300,82	405,73	468,43	391,3	268
	II. Roboty lub usługi przem.	570,7	225,4	241,5	72,8	12,64	17,33	36,59	6,24	12,7	30,1
	Remont statków	96	84	72	36	-	6	30	-	37	50
4.	Różna obróbka mechaniczna	439	92	130	4,6	-	-	1,84	2,76	1	3
5.	Roboty na ryk kapit. remontów	35,7	49,4	39,5	32,2	12,64	11,33	4,72	3,48	99,1	81,5
	III. Ogółem produkcja towarowa	1594,7	1627,4	2005,5	1710,4	301,29	492,15	442,32	474,67	107,2	85,15
	Przyrost lub ubytek produkcji niezakończonej	+22,3	+221,5	-185,6	-	+91,22	-87,40	-9,73	-3,89		
	Ogółem produkcja globalna	1617	1848,9	1819,9	1710,4	392,51	406,35	441,59	471,58	105,7	93,98

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 17, Plany techniczno-przemysłowo-finansowe na lata 1952-1953 i sprawozdania z ich realizacji.

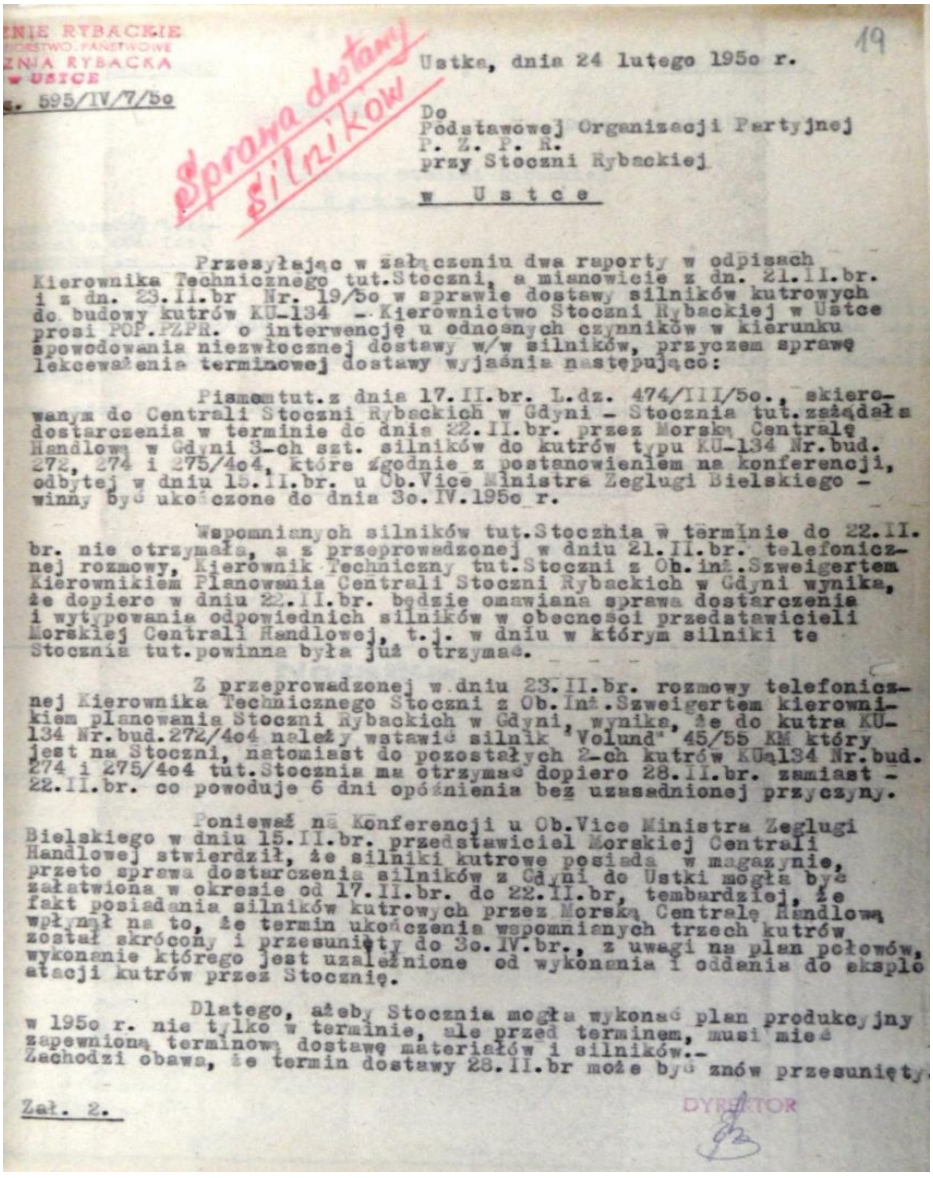
20. Perturbacje związane z produkcją kutrów KU 134/ 135

Z uwagi na dominującą pozycję w produkcji i funkcjonowaniu stoczni budowy jednostek KU134/135 uznajemy za ważne przywołanie tutaj okoliczności realizacji tego projektu z punktu widzenia stoczni w Ustce. Już 15 grudnia 1949 r. dyrektor stoczni E.Gołębiowski poinformował dyrekcję Stoczni Rybackich w Gdyni, że wstrzymanie z dniem 27 października 1949 r. budowy kutrów KU-134B może spowodować niewykonanie i konieczność korekty planu na 1950 r, z powodu braku wyników prób jednostki zbudowanej wcześniej oraz braku rysunków na planowane do wykonania 11 kutrów.

W tym czasie, w trakcie budowy na dwóch halach było 7 kutrów **KU-134**, których produkcji nie można było kontynuować. Wznowienie produkcji nastąpiło po decyzji centrali w Gdyni z dnia 7 stycznia 1950 roku, przy tym nie podano dokładnej daty przekazania do stoczni silników importowanych wówczas przez Morską Centralę Handlową. W tym czasie było już gotowych 9 kadłubów, których dalszej budowy nie można było prowadzić bez wstawienia silników i modyfikacji konstrukcji; rozpatrywano nawet ewentualność poprawiania linii teoretycznych, co jednak ostatecznie Komisja Normalizacyjna wykluczyła[339].

Sprawa dostawy silników do tych kutrów stała się kwestią polityczną, po tym jak dyrekcja stoczni włączyła w nią Podstawową Organizację Partyjną PZPR przy Stoczni Rybackiej w Ustce, co zrobiono pismem z dnia 24 lutego 1950 r.

Ryc. nr 147. Pismo interwencyjne w sprawie produkcji kutrów KU-134.



INIE RYBACKIE
GOSTWO PAŃSTWOWE
ZNIA RYBACKA
W USTCE
. 595/IV/7/5o

Sprawa dostawy silników

Ustka, dnia 24 lutego 195o r.

19

Do
Podstawowej Organizacji Partyjnej
P. Z. P. R.
przy Stoczni Rybackiej
w Ustce

Przesyłając w załączeniu dwa raporty w odpisach Kierownika Technicznego tut.Stoczni, a mianowicie z dn. 21.II.br. i z dn. 23.II.br Nr. 19/5o w sprawie dostawy silników kutrowych do budowy kutrów KU-134 - Kierownictwo Stoczni Rybackiej w Ustce prosi POP.PZPR. o interwencję u odnośnych czynników w kierunku spowodowania niezwłocznej dostawy w/w silników, przyczem sprawę lekceważenia terminowej dostawy wyjaśnia następująco:

Pismem tut.z dnia 17.II.br. L.dz. 474/III/5o., skierowanym do Centrali Stoczni Rybackich w Gdyni - Stocznia tut.zażądała dostarczenia w terminie do dnia 22.II.br. przez Morską Centralę Handlową w Gdyni 3-ch szt. silników do kutrów typu KU-134 Nr.bud. 272, 274 i 275/4o4, które zgodnie z postanowieniem na konferencji, odbytej w dniu 15.II.br. u Ob.Vice Ministra Żeglugi Bielskiego - winny być ukończone do dnia 3o.IV.195o r.

Wspomnianych silników tut.Stocznia w terminie do 22.II. br. nie otrzymała, a z przeprowadzonej w dniu 21.II.br. telefonicznej rozmowy, Kierownik Techniczny tut.Stoczni z Ob.inż.Szweigertem Kierownikiem Planowania Centrali Stoczni Rybackich w Gdyni wynika, że dopiero w dniu 22.II.br. będzie omawiana sprawa dostarczenie i wytypowania odpowiednich silników w obecności przedstawicieli Morskiej Centrali Handlowej, t.j. w dniu w którym silniki te Stocznia tut.powinna była już otrzymać.

Z przeprowadzonej w dniu 23.II.br. rozmowy telefonicznej Kierownika Technicznego Stoczni z Ob.Inż.Szweigertem kierownikiem planowania Stoczni Rybackich w Gdyni, wynika, że do kutra KU-134 Nr.bud.272/4o4 należy wstawić silnik "Volund" 45/55 KM który jest na Stoczni, natomiast do pozostałych 2-ch kutrów KU-134 Nr.bud. 274 i 275/4o4 tut.Stocznia ma otrzymać dopiero 28.II.br. zamiast - 22.II.br. co powoduje 6 dni opóźnienia bez uzasadnionej przyczyny.

Ponieważ na Konferencji u Ob.Vice Ministra Żeglugi Bielskiego w dniu 15.II.br. przedstawiciel Morskiej Centrali Handlowej stwierdził, że silniki kutrowe posiada w magazynie, przeto sprawa dostarczenia silników z Gdyni do Ustki mogła być załatwiona w okresie od 17.II.br. do 22.II.br, tembardziej, że fakt posiadania silników kutrowych przez Morską Centralę Handlową wpłynął na to, że termin ukończenia wspomnianych trzech kutrów został skrócony i przesunięty do 3o.IV.br., z uwagi na plan połowów, wykonanie którego jest uzależnione od wykonania i oddania do eksploatacji kutrów przez Stocznię.

Dlatego, ażeby Stocznia mogła wykonać plan produkcyjny w 195o r. nie tylko w terminie, ale przed terminem, musi mieć zapewnioną terminową dostawę materiałów i silników.- Zachodzi obawa, że termin dostawy 28.II.br może być znów przesunięty.

Zał. 2.

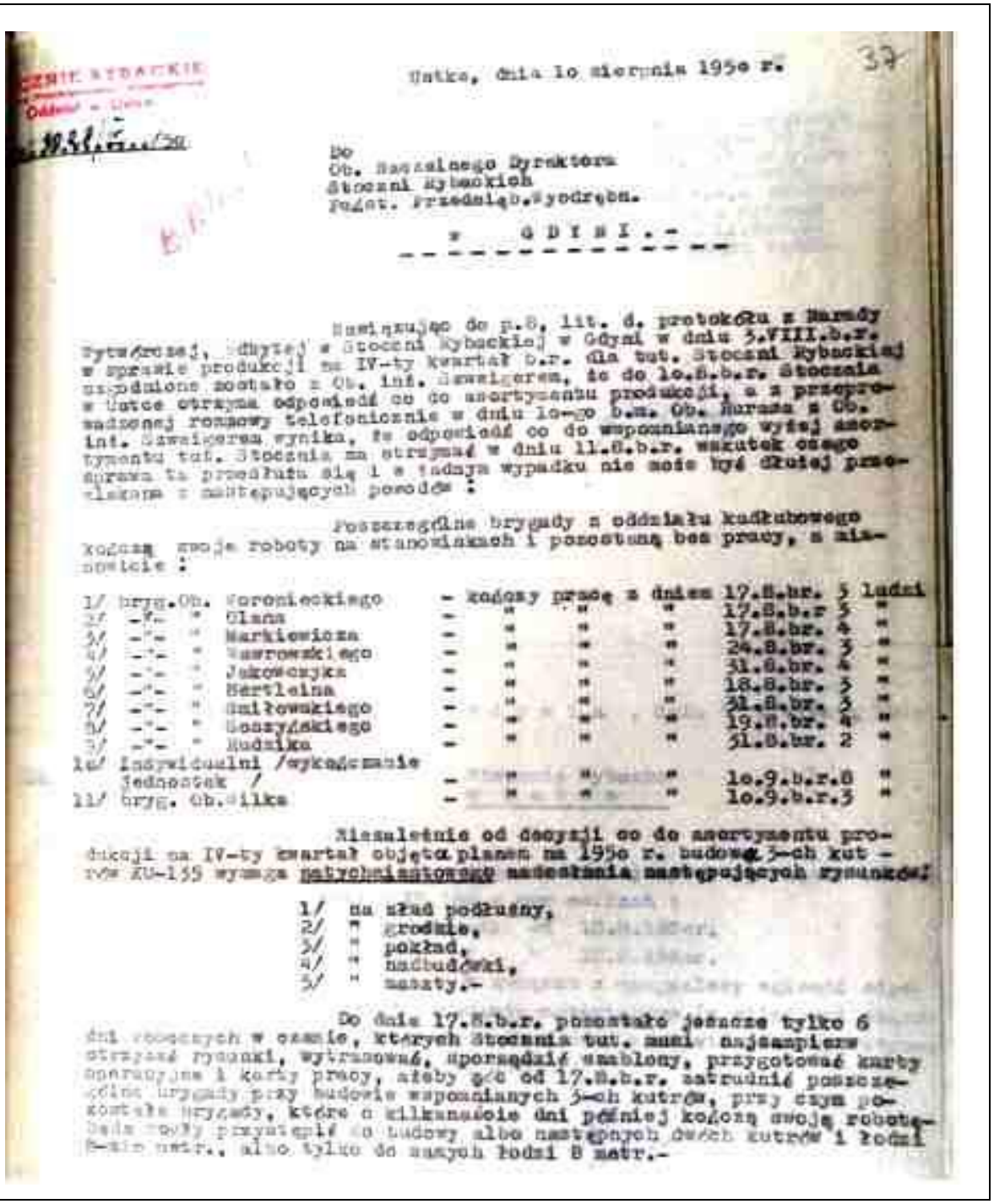
DYREKTOR

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 12, Plan produkcji na lata 1950-1951 i sprawozdanie z wykonania tegoż planu za 1951 r.

[339] Tamże.

Możemy domniemywać, że interwencja po linii partyjnej była skuteczna, gdyż kolejny problem pojawił się dopiero w sierpniu 1950 r., kiedy stocznia w Ustce nie otrzymała asortymentu produkcji na IV kwartał tego roku, co groziło przestojem w pracy 10 brygadom stoczniowym. Dla kilku jednostek brakowało także niektórych rysunków[340].

Ryc. nr 148. Pismo w sprawie planu produkcji na IV kwartał 1950 r.



Ustka, dnia 1o sierpnia 195o r.

37

Do
Ob. Naczelnego Dyrektora
Stoczni Rybackich
Pogot. Przedsiąb. Wyodrębn.

w G D Y N I .-

Nawiązując do p.8, lit. d. protokółu z Narady Wytwórczej, odbytej w Stoczni Rybackiej w Gdyni w dniu 3.VIII.b.r. w sprawie produkcji na IV-ty kwartał b.r. dla tut. Stoczni Rybackiej uzgodnione zostało z Ob. inż. Szweigerem, że do 1o.8.b.r. Stocznia w Ustce otrzyma odpowiedź co do asortymentu produkcji, a z przeprowadzonej rozmowy telefonicznie w dniu 1o-go b.m. Ob. Hurasa z Ob. inż. Szweigerem wynika, że odpowiedź co do wspomnianego wyżej asortymentu tut. Stocznia ma otrzymać w dniu 11.8.b.r. wskutek czego sprawa ta przedłuża się i w żadnym wypadku nie może być dłużej przewlekana z następujących powodów :

Poszczególne brygady z oddziału kadłubowego kończą swoje roboty na stanowiskach i pozostaną bez pracy, a mianowicie :

1/	bryg. Ob.	Woronieckiego	- kończy	pracę	z dniem	17.8.br.	3 ludzi
2/	-"- "	Olana	- "	"	"	17.8.b.r	3 "
3/	-"- "	Markiewicza	- "	"	"	17.8.br.	4 "
4/	-"- "	Wawrowskiego	- "	"	"	24.8.br.	3 "
5/	-"- "	Jakowczyka	- "	"	"	31.8.br.	4 "
6/	-"- "	Bertleina	- "	"	"	18.8.br.	3 "
7/	-"- "	Smiłowskiego	- "	"	"	31.8.br.	3 "
8/	-"- "	Soszyńskiego	- "	"	"	19.8.br.	4 "
9/	-"- "	Rudzika	- "	"	"	31.8.br.	2 "
1o/	Indywidualni /wykończanie jednostek /		- "	"	"	1o.9.b.r.	8 "
11/	bryg. Ob.	Wilka	- "	"	"	1o.9.b.r.	3 "

Niezależnie od decyzji co do asortymentu produkcji na IV-ty kwartał objęta planem na 195o r. budowa 3-ch kutrów KU-135 wymaga natychmiastowego nadesłania następujących rysunków:

1/ na skład podłużny,
2/ " grodzie,
3/ " pokład,
4/ " nadbudówki,
5/ " maszty.-

Do dnia 17.8.b.r. pozostało jeszcze tylko 6 dni roboczych w czasie, których Stocznia tut. musi najsampierw otrzymać rysunki, wytrasować, sporządzić szablony, przygotować karty operacyjne i karty pracy, ażeby móc od 17.8.b.r. zatrudnić poszczególne brygady przy budowie wspomnianych 3-ch kutrów, przy czym pozostałe brygady, które o kilkanaście dni później kończą swoją robotę będą mogły przystąpić do budowy albo następnych dwóch kutrów i łodzi 8-mio metr., albo tylko do samych łodzi 8 metr.-

Źródło: APK, OS, sygn. 12, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka" w Ustce, Plan produkcji na lata 1950-1951 i sprawozdanie z wykonania tegoż planu za 1951.

[340] APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 12, Plan produkcji na lata 1950-1951 i sprawozdanie z wykonania tegoż planu za 1951 r.

Według Kroniki Stoczni „w II kwartale [1950 r.] nastąpiły próby techniczne kutra KU-134 w wyniku których konstruktorzy zmuszenie zostali do dokonania zmian linii teoretycznych kadłuba[341]. Powstał w ten sposób nowy typ kutra **KU-135**, który został przyjęty do produkcji seryjnej[342].

Podaliśmy wcześniej, że pomimo obiektywnych przeszkód, stocznia wykonała plan, sprzedając 11 kutrów KU 134/135 w roku 1950, a już rok później nawet 21 sztuk.

Dla porządku podajemy, że według tejże Kroniki w roku 1950 „rozpoczęto budowę kutrów rybackich o długości 16 m wg projektu „Wodtrans”*[343],* ale ten typ kutra nie figuruje w przywołanym dokumencie na stronie 177, ani w wykonaniu roku 1950, ani w wykonaniu roku 1951, ani też planu na rok 1952[344].

W programie produkcji w roku 1950 występowały ponadto:
- łodzie rybackie ŁU 8 PJ – 15 sztuk, zwane „ósemkami”;
- łodzie MIR6 – 26 sztuk. zwane „szóstkami”;
- łodzie i szalupy.

W drugim półroczu 1950 r. zapadła decyzja scentralizowania w Stoczni budowy łodzi ratunkowych i roboczych dla potrzeb przemysłu okrętowego w Polsce. Wtedy, rozpoczęte zostały przygotowania techniczne do uruchomienia tej produkcji[345].

21. Z życia załogi stoczni.

Z okazji obchodów Święta 1 Maja, pracownicy Stoczni Rybackiej w Ustce zobowiązali się wykonać produkcję na kwiecień o 2 proc. więcej, co w efekcie da wielomilionowe oszczędności. Ci sami pracownicy, jako członkowie Zw. Zawodowego Metalowców, podjęli się pracy przy budowie stadionu sportowego[346]. Robotnicy warsztatów mechanicznych podjęli się poza normalną pracą produkcyjną, wyremontować własnymi siłami przyczepkę do motopompy Straży Pożarnej Stoczni, przez co zaoszczędzą 70.000 zł[347].

Na zdjęciu zawodnicy drużyny [prawdopodobnie Stali Stocznia] na boisku zbudowanym także przez pracowników Stoczni, zlokalizowanym przy skrzyżowaniu ul. Wróblewskiego i Grunwaldzkiej (w tle budynek przy Pl. Dąbrowskiego i domki przy ul Grunwaldzkiej).

---

[341] APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.
[342] Charakterystyki obu typów zamieszczamy na wcześniejszych stronach niniejszego opracowania. .
[343] Józef Piasecki podaje, że autorami projektu KU-160 byli: Piotr Niewmierzycki i Józef Wyszyński, pracownicy stoczni w Ustce.
[344] W. Blady podaje w swojej książce *Polska flota rybacka w latach 1921-2001* rok 1954, w którym zarejestrowano pierwszy kuter KU-160 z oznaką WSG-1; także, według „www.wiki.leba.eu. - kutry typów KU-160, KU-160Ł zbudowano w latach 1954 (9 szt.) i 1957 (4 szt.) w Stoczni Ustka.
[345] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.
[346] Mowa o stadionie na skrzyżowaniu ulicy Wróblewskiego z Grunwaldzką.
[347] „Dziennik Bałtycki” 30.04.1950 r., nr 108.

Ryc. nr 149. Mecz na stadionie przy ul. Grunwaldzkiej.

Źródło: https://www.facebook.com, strona „Ustka na przestrzeni wieków."

Tradycyjnie, na początku lata odbyły się uroczystości „Święta Morza". Z tej okazji, organizatorzy zaproponowali mieszkańcom szereg atrakcji. m.in. „występ zespołów świetlicowych Stoczni Rybackiej"

Ryc. nr 150. Plakat z okazji „Dni Morza" 1950 w Ustce.

Przez potęgę na morzu — do światowego pokoju

OBYWATELSKI KOMITET „DNI MORZA"

Jak rok rocznie tak i obecnie organizuje uroczystości poświęcone uczczeniu

ŚWIĘTA MORZA

W tym roku ŚWIĘTO MORZA jest poświęcone pogłębianiu

IDEI POKOJU

Jednym z elementów, nieodzownych do przeciwstawiania się różnym warcholskim i wstecznym siłom imperialistycznym, do ukrócenia podszeptów wojennych — to nasza siła wewnętrzna, to wzrost naszego BOGACTWA NARODOWEGO, to wzmożenie naszego potencjału Morskiego

OBYWATELE! W „DNIACH MORZA" bierzemy gremialnie udział w uroczystościach, manifestując swą łączność duchową z walką o Pokój, z walką o Socjalizm i Polskę Ludową.

Program uroczystości:

SŁUPSK

W piątek dn. 23. VI. 1950 r.
godz. 21[00] 1. „OGNISKO HARCERSKIE" na Placu Zwycięstwa
2. Capstrzyk na ulicach miasta

W sobotę dn. 24. VI. 1950 r.
godz. 19[00] 1. Zbiórka Organizacji Społecznych, Młodzieżowych, Szkolnej i innych na Placu Zwycięstwa
2. Przemarsz na wybrzeże Słupi przy ul. Kilińskiego
3. Produkcje artystyczne zespołów świetlicowych, koncerty orkiestr, śpiewy chóralne, ognie sztuczne, defilada udekorowanych łodzi
4. WIANKI
5. ZABAWA LUDOWA nad stawem obok C.W.M.O.
6. Zabawy taneczne w gospodach „CENTRALNEJ" i „FRANCISZKANÓW" oraz restauracji „Bałtyk"

W środę dn. 28. VI. 1950 r.
godz. 20[00] Uroczysta Akademia w Teatrze Miejskim z programem artystycznym.

USTKA

W piątek dn. 23. VI. 1950 r.
godz. 21[00] WIANKI

W środę dn. 28. VI. 1950 r.
godz. 20[00] „NOC NA WYBRZEŻU" obok „Bajki", z udziałem zespołów świetlicowych Stoczni Rybackiej

W czwartek dn. 29. VI. 1950 r.
ZAKOŃCZENIE „DNI MORZA" w Ustce
1. Wyjazd Organizacji i Delegacji ze Słupska do Ustki ze sztandarami od godz. 6-ej
2. Zbiórka o godz. 10.30 na Pl. Wolności
3. Przemarsz na Wybrzeże Morskie
4. Popisy artystyczne — koncerty
5. Wycieczki kutrami na morze
6. Zabawy Ludowe — Tańce
7. Zawody sportowe

KOMITET

Źródło: https://zbc.ksiaznica.szczecin.pl/dlibra/publication/24523/edition/26824/content

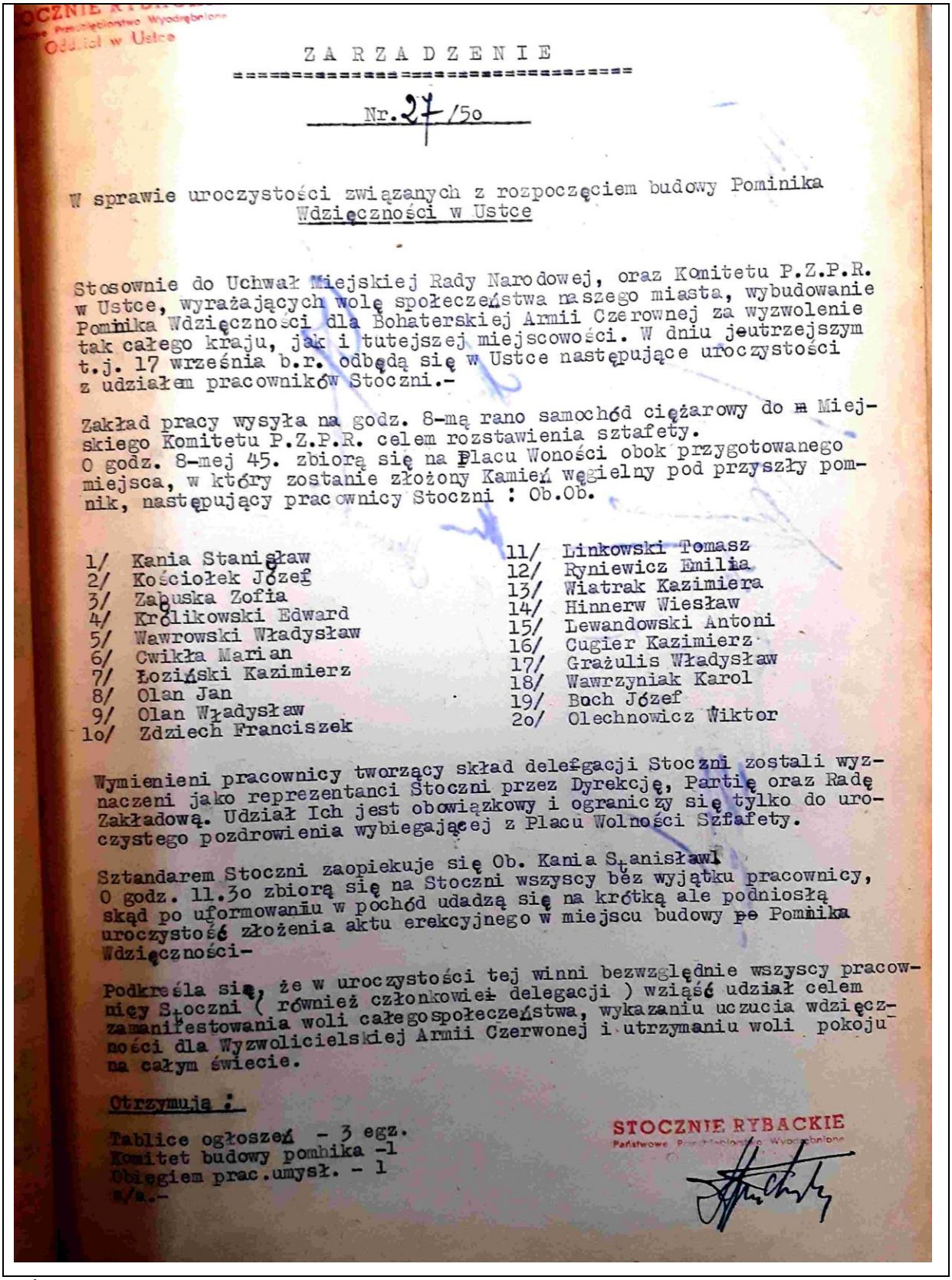
Ryc. nr 151. Stoczniowcy z Ustki na wycieczce samochodem ciężarowym z demobilu.

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

W dniu 17 września 1950 r., [tj. w rocznicę napaści ZSRR na Polskę w 1939 r.], zgodnie z Uchwałą Miejskiej Rady Narodowej, odbyła się w Ustce uroczystość związana z rozpoczęciem budowy Pomnika Wdzięczności Armii Radzieckiej, na którą „zaproszono” wybranych pracowników Stoczni w Ustce. Uroczystość odbyła się na Pl. Wolności, gdzie ów pomnik przetrwał ok. 40 lat[348].

[348] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 2, zarządzenia dyrektora Stoczni 1949-1961.

Ryc. nr 152. Zarządzenie dyrektora Stoczni w sprawie uroczystości o okazji rozpoczęcia budowy Pomnika Wdzięczności w Ustce.



STOCZNIE RYBACKIE
Państwowe Przedsiębiorstwo Wyodrębnione
Oddział w Ustce

Z A R Z A D Z E N I E

Nr. 27/50

W sprawie uroczystości związanych z rozpoczęciem budowy Pominika Wdzięczności w Ustce

Stosownie do Uchwał Miejskiej Rady Narodowej, oraz Komitetu P.Z.P.R. w Ustce, wyrażających wolę społeczeństwa naszego miasta, wybudowanie Pominika Wdzięczności dla Bohaterskiej Armii Czerownej za wyzwolenie tak całego kraju, jak i tutejszej miejscowości. W dniu jeutrzejszym t.j. 17 września b.r. odbędą się w Ustce następujące uroczystości z udziałem pracowników Stoczni.-

Zakład pracy wysyła na godz. 8-mą rano samochód ciężarowy do m Miejskiego Komitetu P.Z.P.R. celem rozstawienia sztafety.
O godz. 8-mej 45. zbiorą się na Placu Woności obok przygotowanego miejsca, w który zostanie złożony Kamień węgielny pod przyszły pomnik, następujący pracownicy Stoczni : Ob.Ob.

1/ Kania Stanisław
2/ Kościołek Józef
3/ Zabuska Zofia
4/ Królikowski Edward
5/ Wawrowski Władysław
6/ Cwikła Marian
7/ Łoziński Kazimierz
8/ Olan Jan
9/ Olan Władysław
1o/ Zdziech Franciszek
11/ Linkowski Tomasz
12/ Ryniewicz Emilia
13/ Wiatrak Kazimiera
14/ Hinnerw Wiesław
15/ Lewandowski Antoni
16/ Cugier Kazimierz
17/ Grażulis Władysław
18/ Wawrzyniak Karol
19/ Boch Józef
2o/ Olechnowicz Wiktor

Wymienieni pracownicy tworzący skład delegacji Stoczni zostali wyznaczeni jako reprezentanci Stoczni przez Dyrekcję, Partię oraz Radę Zakładową. Udział Ich jest obowiązkowy i ograniczy się tylko do uroczystego pozdrowienia wybiegającej z Placu Wolności Sztafety.

Sztandarem Stoczni zaopiekuje się Ob. Kania Stanisław
O godz. 11.3o zbiorą się na Stoczni wszyscy bez wyjątku pracownicy, skąd po uformowaniu w pochód udadzą się na krótką ale podniosłą uroczystość złożenia aktu erekcyjnego w miejscu budowy pe Pominka Wdzięczności-

Podkreśla się, że w uroczystości tej winni bezwzględnie wszyscy pracownicy Stoczni (również członkowie delegacji) wziąść udział celem zamanifestowania woli całegospołeczeństwa, wykazaniu uczucia wdzięczności dla Wyzwolicielskiej Armii Czerwonej i utrzymaniu woli pokoju na całym świecie.

Otrzymują :

Tablice ogłoszeń - 3 egz.
Komitet budowy pomnika -1
Obiegiem prac.umysł. - 1
a/a.-

STOCZNIE RYBACKIE
Państwowe Przedsiębiorstwo Wyodrębnione

Źródło: APK, OS, sygn. 2, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, zarządzenia dyrektora Stoczni 1949-1961.

W 1950 r. kontynuowana była polityka współzawodnictwa pracy. Jak donosił „Dziennik Bałtycki”[349] na tablicy ogłoszeń w holu portierni stoczni pojawiło się „wezwanie” o treści:

Odpowiadając na apel ob. ***Markiewki***[350] *pracownicy warsztatu mechanicznego wzywają Biuro Techniczne oraz Magazyn Główny do współzawodnictwa. Warsztaty Mechaniczne zobowiązują się do terminowego, należytego i dokładnego wykonania poleconych wszelkich prac i wzywa Biuro Techniczne oraz Magazyn Główny do naśladownictwa.*

Inną formą mobilizacji załogi był ruch racjonalizatorski. Ten sam dziennik podaje, że „od października 1949 roku wpłynęły na ręce Komisji Usprawnień i Wynalazczości cztery wnioski, z czego trzy uznała Komisja za dobre. Są to: pomysł ob. **Flakowicza Leszka**, dotyczący rozplanowania druków kart kontroli czasu, nagrodzony sumą 1.000 zł. Drugi pomysł, ob. **Flakowicza Jerzego i Wyszyńskiego [Józefa],** dotyczący wykonanej wiertarki, przystosowanej do wiercenia otworów w stewach[351] pod wał śrubowy, nagrodzony został sumą 45.000 zł. Oszczędność zastosowania wiertarki wynosi w stosunku rocznym 489.000 zł. Trzeci pomysł zespołowy ob. ob. **Ryniewicza, Łozińskiego, Stecia i Górajka** dotyczący gwinciarki, daje 1.200.000 zł do 2.353.000 zł w stosunku rocznym. Komisja wystąpiła z wnioskiem do Centrali o nagrodzenie tego pomysłu kwotą 80.000 zł. Dla autora tej relacji „powyższe ogłoszenia świadczą o zrozumieniu przez pracowników idei pracy socjalistycznej.”

Jedną z bolączek stoczniowców była „akcja socjalna”. Mówią o tym ob. **Karcz** - Przewodniczący Rady Zakładowej i sekretarz POP PZPR ob. **Chmiel** – *centrala naszej firmy w Gdyni wykazuje mało troski o potrzeby pracowników. Kasa pożyczkowa i zapomogowa nie spełnia swojego zadania. Nie mamy pieniędzy na utrzymanie świetlicy w Słupsku, dla dzieci naszych pracowników uczących się w tym mieście*. Ob. **Chmiel** mówi o nieterminowym wypłacaniu premii racjonalizatorom przez centralę w Gdyni. Ob. **Karcz** – gdyby dostarczono nam więcej narzędzi i materiału stocznia ustecka osiągnęłaby większą wydajność”[352].

Nasuwa się myśl, że wówczas, na początku 1950 r., rozpad Stoczni Rybackich z centralą w Gdyni był nieuchronny. Zwłaszcza, że rola stoczni w Ustce była w centrali marginalizowana[353].

22. Planowane inwestycje w Stoczni Rybackiej w Ustce[354].

Jak już wcześniej wskazaliśmy, polityka inwestycyjna PP Stocznie Rybackie w Gdyni nie dawała możliwości rozwojowych oddziałowi w Ustce. Jeszcze dobitniej przedstawiono tę politykę w tekście zamieszczonym w Albumie fotograficznym z roku 1965[355], cyt.:

---

[349] „Dziennik Bałtycki” 17.03.1950 r., nr 76.

[350] Poprawnie [Wiktor] Markiefka - pracował jako górnik w kopalni "Matylda", a następnie "Polska". Był jednym z najbardziej znanych przodowników pracy, przerabiając 577 proc. normy i będąc w latach 1948-1952 inicjatorem nowej formy współzawodnictwa pracy – długofalowego zobowiązania produkcyjnego. W latach 1952-1956 piastował mandat bezpartyjnego posła na Sejm; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Wiktor_Markiefka.

[351] **Stewa** – część szkieletu statku lub łodzi. Przedłużenie stępki w kierunku dziobu (stewa dziobowa, dziobnica) albo rufy (stewa rufowa, tylnica). Stewa rufowa kończy rufową część kadłuba statku, łącząc poszycie burt. W przypadku statków wykonana jest zwykle jako staliwny odlew lub stalowa konstrukcja spawana, zawierająca wyjście okrętowego wału napędowego i zawieszenie steru.

[352] „Kurier Szczeciński” 09.02.1950 r., nr 40.

[353] Zwięzła ocena polityki inwestycyjnej centrali zawarta jest między innymi w referacie *Stocznia Ustka w 35-leciu*; zob. Biblioteka Miejska w Ustce, sygn. III 3.2/11, Jerzy Karolczuk, *Stocznia Ustka w 35-leciu*, s. 3.

[354] APG, OG, zespół 93/129/0 - Gdyńska Stocznia Remontowa w Gdyni, sygn. 1091/1013, Protokół 227 z posiedzenia odbytego dnia 16 marca 1951 roku, s. 1 - 3.

[355] APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

W roku 1949 rozpoczęta zostaje budowa warsztatów mechanicznych z kuźnią i montownią silników. Jest to pierwszy obiekt przemysłowy Stoczni – murowany, odpowiadający potrzebom dyktowanym procesem produkcyjnym specyficznego profilu. Jednocześnie rozpoczęta zostaje budowa kotłowni i suszarni tarcicy.

Okres ten jest pełen ciągłego łatania palących potrzeb prowizorkami na skutek polityki inwestycyjnej, jaką prowadziły Stocznie Rybackie w Gdyni, aż do momentu przekształcenia się na Gdyńską Stocznię Remontową.

Generalizując zagadnienie – wszystkie środki inwestycyjne wykorzystywano dla modernizacji własnej Stoczni w Gdyni, traktując Oddział w Ustce jako obiekt uzyskiwania kredytów[356].

Trudno o bardziej zdecydowaną i krytyczną ocenę roli właściciela w zachowaniu stagnacji w rozwoju Stoczni w Ustce. Sytuacja ulega zmianie po włączeniu Stoczni do Centralnego Zarządu Przemysłu Okrętowego w 1950 r. Powstają wielowariantowe plany inwestycyjne dotyczące majątku produkcyjnego w Stoczni. Plany te są przedmiotem działania Komisji Oceny Projektów Inwestycyjnych (KOPI) przy CZPO.

Między innymi, w Protokole 227 z posiedzenia KOPI odbytego dnia 16 marca 1951 r. (tj. na ok. rok przed usamodzielnieniem się przedsiębiorstwa Stocznia Ustka) znajdujemy, co następuje:

Obecni:	Dyr. Żółtowski-	KOPI
	Inż. Kwaskowski-	KOPI
	Inż. Kapuściński-	KOPI
	Ob. Noceń-	KOPI
	Dyr. Piekarski-	N5
	Inż. Jastrzębski-	N5
	Inż. Mandziuk-	N8
	Ob. Pastewka-	N8
	Inż. Jabłoński-	PBPBM[357]
	Inż. Pykało-	PBPBM
	Inż. Mickiewicz-	PBPBM
	Ob. Woźniak-	PBPBM
	Inż. Kamienski-	N8

W części protokołu dotyczącej usteckiej Stoczni ustalono:

……

[…] 6. Założenie warsztatów mechanicznych Stoczni rybackich w Ustce nasza lp. 1217.

---

[356] Warto tu przywołać także fragment relacji Józefa i Franciszka Hertleinów z 1964 roku (obszerne fragmenty przedstawiliśmy na stronach 99 - 100**)**, zawartej w wywiadzie dla Głosu Koszalińskiego z 1964 r. nr 310, cyt. *W okresie swojej pracy przeżyli dwa dramatyczne zdarzenia związane z próbami likwidacji Stoczni, najpierw w 1947 r. i później w 1950 r.. W swojej relacji podają, że Stocznia Rybacka w Gdyni, po rozbudowie swojego zakładu w 1947 r., postanowiła zlikwidować małe stocznie. W ten sposób przestała istnieć Stocznia w Darłowie. W Ustce załoga nie pozwoliła. Wysłała delegację do Warszawy, a komisarycznego dyrektora załoga po prostu przepędziła**. **Sytuacja powtórzyła się w 1950 r**., kiedy zamierzano zlikwidować stocznie w Ustce, a część załogi przenieść do Pleniewa. Były już gotowe listy tych „wybranych". I tym razem załoga na to nie zezwoliła.*

[357] Państwowe Biuro Projektów Budownictwa Morskiego.

Zważywszy, że budynek wykonywany na zasadzie zatwierdzenia Ministerstwa Żeglugi z dnia 21.6.49 r. znak RM-IV-9c/92/49 został już wybudowany i jest w stadium ukończenia - Komisja postanowiła założenia przyjąć do zatwierdzenia, dołączając do nich wykaz obciążenia maszyn, sporządzony przez Stocznię Rybacką w Ustce dnia 16.3.51 r. jako podstawę do wyposażenia Warsztatu Mechanicznego.

7. Projekt wstępny rozbudowy Stoczni Rybackiej w Ustce, nasza lp. 1344.

Komisja po rozpatrzeniu wstępnego projektu rozbudowy Stoczni w Ustce wziąwszy pod uwagę protokół z narady nad planem zabudowy Stoczni Rybackich w Ustce, odbytej w dn. 16.3.51 r. Kier. Techn. Zarządu Stoczni Rybackich w Gdyni i Kier. Stoczni w Ustce postanawiła proj. wstępny przedłożyć do zatwierdzenia w I-ej alternatywie z następującymi zastrzeżeniami:

1) *Obecnie zajmowany przez stocznię teren na lewym brzegu rzeki Słupi włączyć do terenów rozbudowy, rezerwując go na poszerzenie składu drzewa, urządz. socjalne i ew. garaże.*
2) *Magazyn drzewa U-101 w miarę możliwości poszerzyć.*
3) *Usytuowanie remizy strażackiej i garaży U-105 pozostawia się do późniejszego ustalenia.*
4) *Ilość stanowisk remontowanych musi ulec przeanalizowaniu na bazie procesu technologicznego i ustalonego planu produkcji (remontów).*
5) *Realizacja inwestycji odbywać się musi w kolejności faz w ramach posiadanych limitów inwestycyjnych.*
6) *W wypadku możliwości wcześniejszego otrzymania dźwigu, instalowanie dźwigu należy przyspieszyć.*
7) *Ponieważ alternatywa I-sza oparta jest na wstępnie omówionym zlikwidowaniu bunkra U-15 należącego do C.P.N.'u, o ile likwidacja ta nie będzie mogła być wykonana, to lokalizacją bud. U-106 i U-107 zrealizować wg. alternatywy II-ej. […][358].*

…….

W Protokole z narady nad planem zabudowy Stoczni Rybackiej w Ustce, odbytej w dniu 16. Marca 1951 r. zawarto następujące ustalenia:

Obecni: Naczelny Inżynier - Piekarski Tadeusz
Ob. Piasecki Józef
Ob. Groński Bronisław
Ob. Pawlicki Kazimierz
Ob. Inż. Schweiger Stefan
Ob. Kosiecz Saturnin

[…] P.B.P.B.M. nadesłało następujące rysunki, dotyczące zabudowy Stoczni Rybackiej w Ustce.

1) Plan sytuacyjny
2) Plan likwidacji budynków w trakcie rozbudowy
3) Plan rozbudowy (alternatywa I - 1 faza
2 faza
3 faza)
4) Plan rozbudowy (alternatywa II - 1 faza
2 faza
3 faza)

[358] APG, OG, zespół 93/129/0 - Gdyńska Stocznia Remontowa w Gdyni, sygn. 1091/1013, Protokół 227 z posiedzenia odbytego dnia 16 marca 1951 roku, s. 1 - 3.

Po rozpatrzeniu obu alternatyw i dyskusji zdecydowano, że najodpowiedniejszą będzie alternatywa I – o ile CPN zgodzi się na likwidację bunkra paliw płynnych, znajdującego się w obrębie terenu Stoczni. Przy realizacji alternatywy I należałoby wprowadzić następujące poprawki:

a) *Wobec stwierdzenia szczupłości składów drzewa, proponuje się rozszerzyć je na teren Up.1, likwidując U4;*
b) *Wobec małych wymiarów stolarni ręcznej, należałoby ją powiększyć przez likwidację odcinka toru pod dachem U3;*
c) *Należałoby włączyć zainstalowanie dźwigu kolejowego (5 ton) oraz budowę odcinka linii kolejowej, powiązanego z torem nowej bocznicy, z równoczesnym wzmocnieniem części nabrzeża przeznaczonego do obsługi dźwigu;*
d) *W związku z tym, że tereny Stoczni, znajdujące się po drugiej stronie Kanału pozostają w dalszym ciągu w jej użytkowaniu, wskazanym by było przenieść tam garaże U 105, jak również przewidzieć na tym terenie pomieszczenia na świetlicę, hotel robotniczy, ewent. przedszkole i szkołę zawodową. W miejsce przewidywanych garaży należałoby postawić remizę straży pożarnej U 111;*
e) *Zmiana wylotu kanału ściekowego, przechodzącego przez teren stoczni, będzie wymagać wykonania osadnika poza terenem stoczni ażeby zabezpieczyć przed zamulaniem torów slipowych.*

Przy omawianiu I alternatywy 3 Faza, nasunęły się następujące zastrzeżenia i uwagi:
Teren magazynu drzewa wydaje się za mały w stosunku do obciążenia produkcyjnego terenów stoczni, jest to jednakże do przyjęcia, jeżeli założy się, że główne składy drzewa będą się mieścić po drugiej stronie kanału portowego wraz z odpowiednią bocznicą i warsztatem prefabrykacyjnym.

To duże zagęszczenie stanowisk pracy spowoduje wielkie zapotrzebowanie na pracowników, co może być utrudnione brakiem odpowiedniego obsadzenia miejsc pracy.

-----	*-----*
/-/ inż. Piekarski Tadeusz	*/-/ Piasecki Józef*
-----	*-----*
/-/ Groński Bronisław	*/-/ Pawlicki Kazimierz*
-----	*-----*
/-/inż. Schweiger Stefan	*/-/ Kosiecz Saturnin*

Podpisy w dokumencie nieczytelne.

Gdynia, dnia 16 marca 1951 r. […][359].

W powyższych protokołach ustalających zakres prac inwestycyjnych jest wyraźna dbałość ze strony Stoczni Rybackiej w Ustce o zwiększanie bazy produkcyjnej, tym samym, o zwiększanie liczby pracowników wytwarzających coraz to bardziej złożone wyroby.

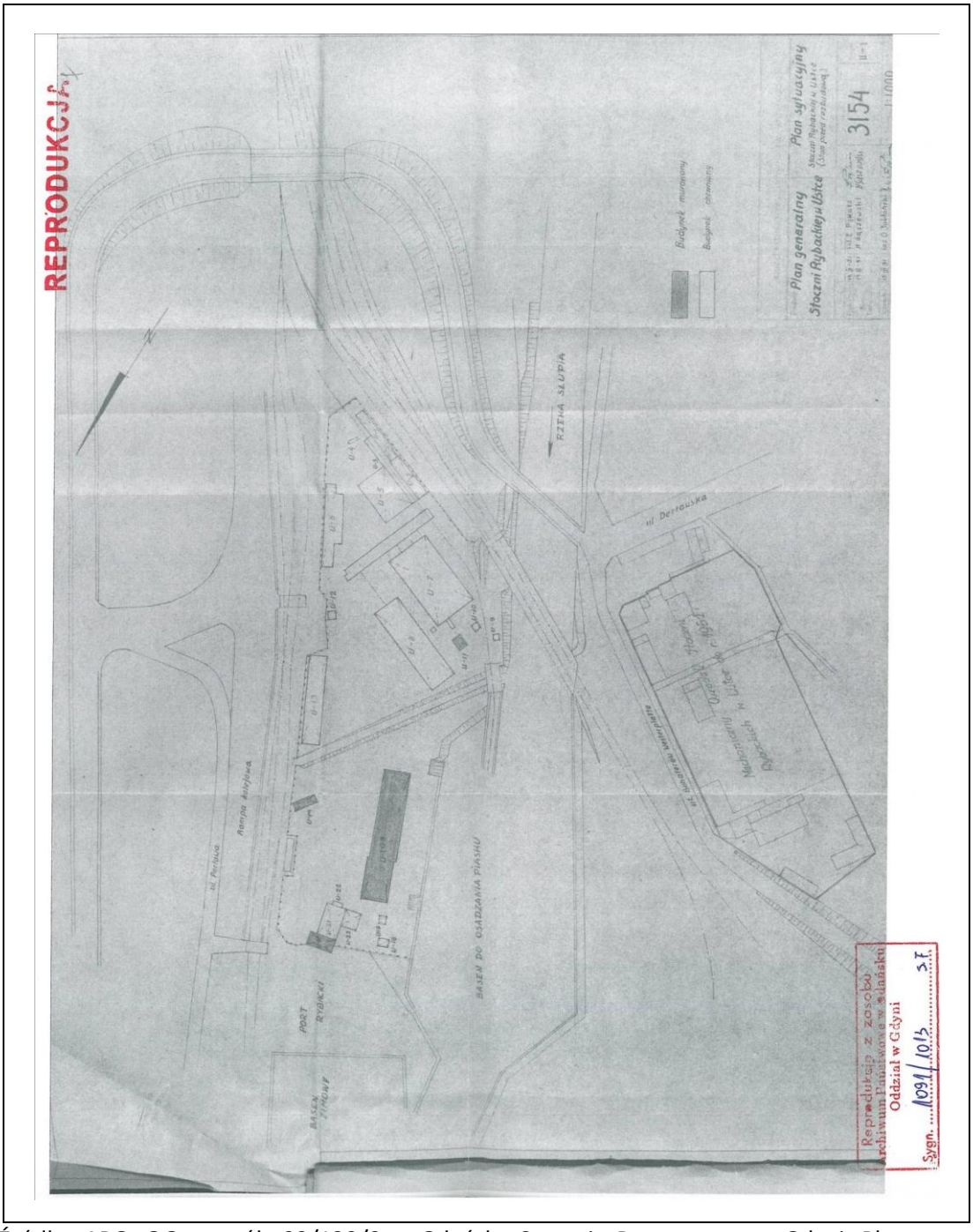
Zachowane do dzisiaj mapy, które stanowiły dokument dostarczony do dyskusji nad rozbudową, nie są, niestety, kompletne, a te zachowane są na tyle nieczytelne, aby je w tym miejscu chętnie przedkładać – mapy te pokazują jednak faktyczny stan stoczniowej zabudowy, jak i obrazują projektowaną rozbudowę, stąd tylko niektóre mapy przedłożymy.

[359] Tamże, s. 4 i 5.

Na pierwszy plan kwalifikuje się teren, o którym jest wspomniane w powyższym protokole - *Obecnie zajmowany przez stocznię teren na lewym brzegu rzeki Słupi włączyć do terenów rozbudowy, rezerwując go na poszerzenie składu drzewa, urządzenia. socjalne i ew. garaże*[360].

Na załączonym Planie generalnym Stoczni Rybackiej w Ustce teren włączony do terenów rozbudowy został nazwany „Mechanicznym Ośrodkiem Stoczni Rybackiej w Ustce do r. 1951”- patrz załączona mapa.

Ryc. nr 153. Plan generalny Stoczni Rybackiej w Ustce. Teren „A” i „B”.

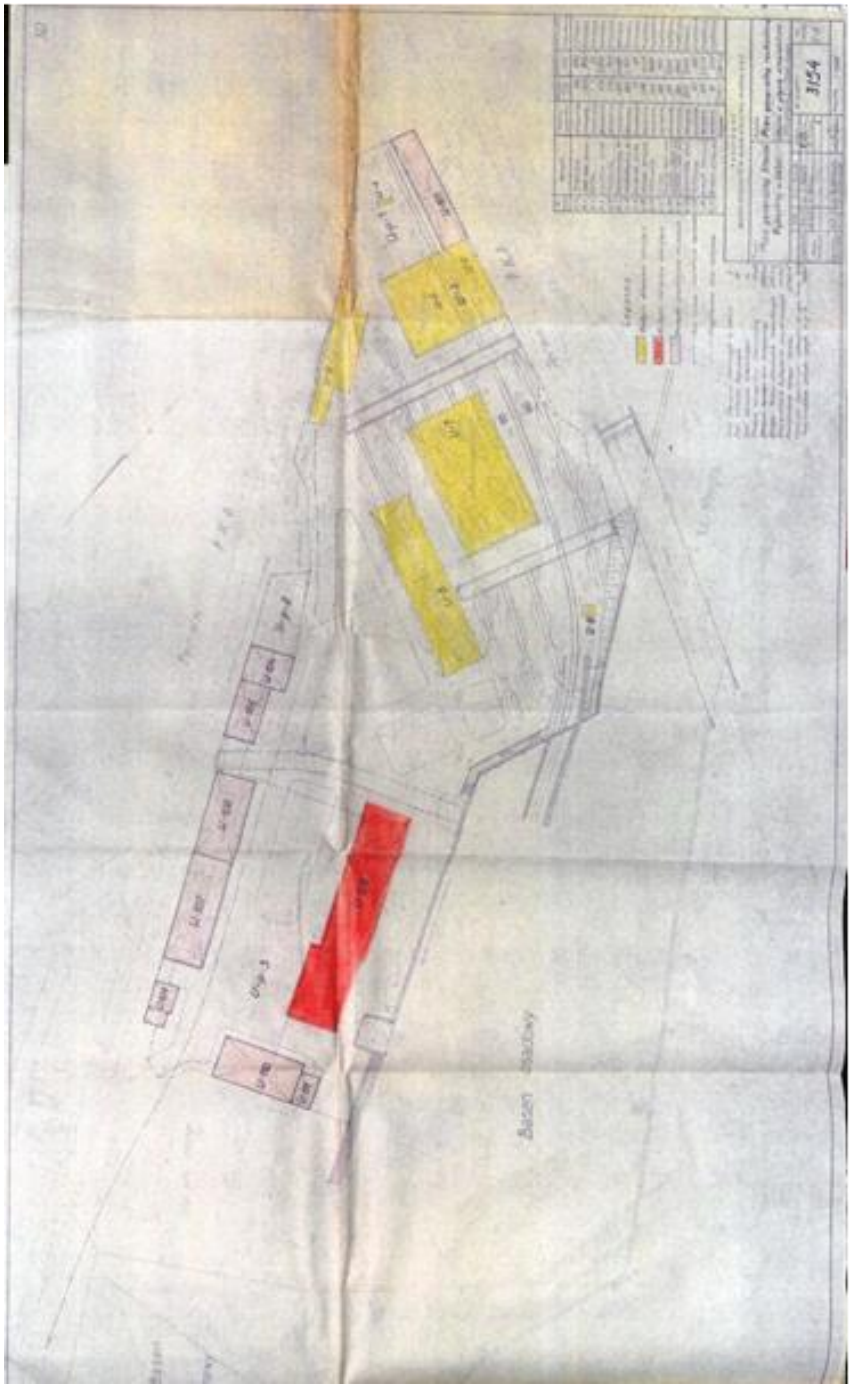


Źródło: APG, OG, zespół 93/129/0 - Gdyńska Stocznia Remontowa w Gdyni, Plan generalny Stoczni Rybackiej w Ustce, sygn. 1091/1013, s. 7.

[360] Tamże, s. 1.

Teren otoczony murem mieszczący się przy skrzyżowaniu ulic Darłowskiej i Westerplatte, został w planach wskazany jako Ośrodek Stoczni Rybackiej w Ustce. Umieszczono tam między innymi warsztaty narzędziowni i Gł. Mechanika, stolarnię, suszarnię drewna…[361]. Na stronie wschodniej, teren „A", również planowano rozbudowę. Wskazuje to mapa tego terenu[362].

Ryc. nr 154. Plan generalny Stoczni Rybackiej w Ustce. Teren „A".



Źródło: APG, OG, zespół 93/129/0 - Gdyńska Stocznia Remontowa w Gdyni, sygn. 1091/1013, Plan generalny Stoczni Rybackiej w Ustce, s. 10.

[361] Obiekty, o których tu mowa opisane są w raporcie technicznym, który przedstawimy w części IV, rozdz. 1.
[362] Tamże, s. 10.

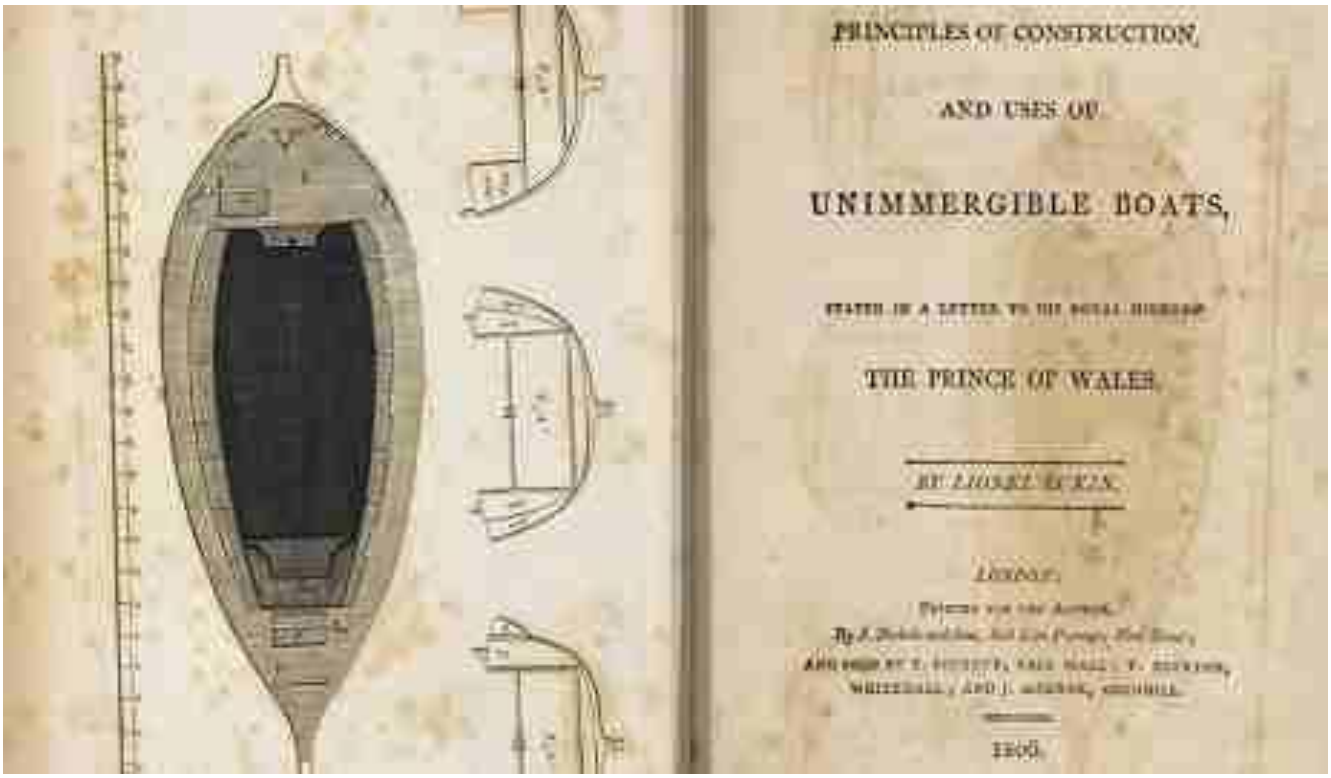
Rozdział 3. Powstanie ratownictwa morskiego w Europie.

Zanim przedstawimy początki i rozwój produkcji sprzętu ratunkowego w Stoczni w Ustce, proponujemy zapoznanie się z historią powstania ratownictwa morskiego w Europie.

1. Produkcja sprzętu ratunkowego i ratowniczego w ujęciu historycznym[363].

Pierwszą niezatapialną łódź ratunkową zaprojektował angielski konstruktor wagonów Lionel Lukin w 1785 r.[364] Jako bazę wykorzystał norweską dwumasztową łódź żaglową. Projekt swój opatentował. Łódź pełniła funkcję łodzi ratowniczej w m. Bamburgh w hrabstwie Northumberland, na północ od Newcastle, Anglia[365].

Ryc. nr 155. Łódź ratownicza zaprojektowana przez Lionela Lukina.


PRINCIPLES OF CONSTRUCTION,

AND USES OF

UNIMMERGIBLE BOATS,

THE PRINCE OF WALES.

Źródło: https://rnli.org/about-us/our-history/timeline/1785-the-first-lifeboats

Projektant osiągnął niezatapialność łodzi poprzez umieszczenie kieszeni powietrznych w wodoszczelnych przegrodach, pływalnościowych nadburci i użycie korka, i innych lekkich materiałów w konstrukcji łodzi. Zastosował również żelazny kil dla dodatkowego obciążenia, aby utrzymać łódź w pozycji pionowej[366].

---

[363] Na podstawie **Royal National Lifeboat Institution** (**RNLI**), (Królewski Narodowy Instytut Łodzi Ratunkowych) – organizacja pozarządowa zajmująca się ratownictwem wodnym w Wielkiej Brytanii i Irlandii. Założona została w 1824 roku i od momentu powstania uratowała życie ponad 142 000 osobom. Jej siedziba mieści się w Poole.

[364] https://rnli.org/about-us/our-history/timeline/1785-the-first-lifeboats

[365] Tamże.

[366] Tamże.

W 1789 r., po tragedii jaka miała miejsce u ujścia rzeki Tyne (nad nią leży Newcastle), ogłoszono konkurs na zaprojektowanie od podstaw łodzi ratunkowej. Jednym z wynalazców był urzędnik parafialny William Wouldhave, który zaproponował łódź w wykonaniu z miedzi i korka, posiadającą zdolność samoodwracalności. Drugi projekt zgłosił budowniczy łodzi Henry Francis Greathead, który zaproponował łódź w wykonaniu z drewna, posiadającą inne zalety, ale niemającej zdolności samodwracania. Ostatecznie, po tym jak komitet konkursu wykorzystał obie idee do wykonania projektu łodzi, Henry Francis Greathead zbudował nową łódź ratunkową, dzięki czemu jest uznawany za wynalazcę łodzi ratunkowych[367].

Pierwsza łódź o nazwie „The Original" została zbudowana w 1802 r. i była użytkowana do 1830 roku. Jej model znajduje się Muzeum Łodzi Ratunkowych (Ratowniczych) w Redcar.

Ryc. nr 156. Model łodzi ratowniczej Zetland „the Original".

Źródło: https://rnli.org/about-us/our-history/timeline/1785-the-first-lifeboats

Wymiary łodzi wynosiły:
- długość – 9 m;
- szerokość – 3 m;
- ilość osób – 20 wraz z załogą 12 osobową;
- konstrukcja – drewniana z bokami pokrytymi korkiem i zabezpieczonymi miedzianymi płytkami, co znacznie zwiększyło jej pływalność; zakrzywiona stępka ułatwiała jej sterowanie.

[367] Tamże.

Ryc. nr 157. Oryginalna łódź Zetland.

Źródło: https://rnli.org/about-us/our-history/timeline/1880-zetlands-final-launch

Łącznie zbudowano 31 łodzi wg projektu Zetland, który nigdy nie był opatentowany przez jego autora[368]. W późniejszym okresie, około 1877 roku, projekt lodzi uległ modyfikacjom - na zdjęciu łódź EMMA i jej załoga[369]:

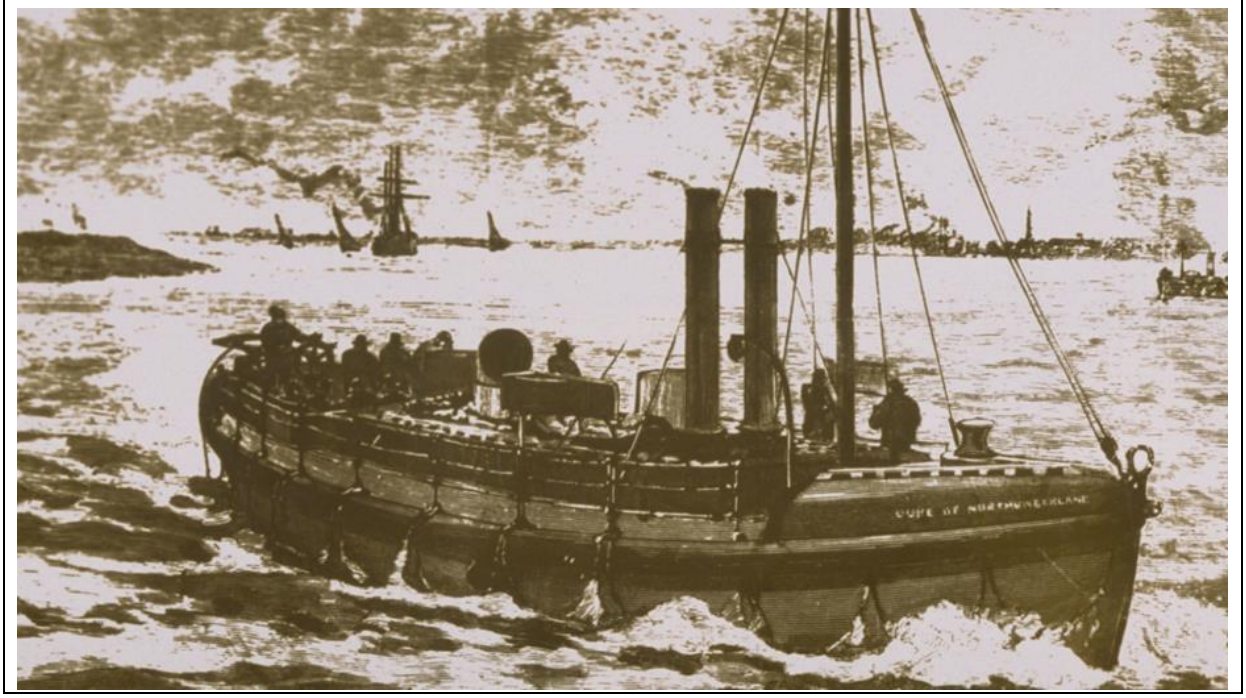
Ryc. nr 158. Zdjęcie łodzi EMMA.

Źródło: https://rnli.org/about-us/our-history/timeline/1880-zetlands-final-launch

Po okresie produkcji łodzi z napędem parowym, wprowadzonym w 1890 r., już w 1905 jako napęd zastosowano napęd motorowy, najpierw w postaci silników benzynowych, a później diesla (na zdjęciu łódź „Henry Vernon" z silnikiem benzynowym).

[368] Tamże.
[369] Tamże.

Ryc. nr 159. Łódź z napędem motorowym „the Duke of Northumberland”.



Źródło: https://rnli.org/about-us/our-history/timeline/1890-first-steam-driven-lifeboat

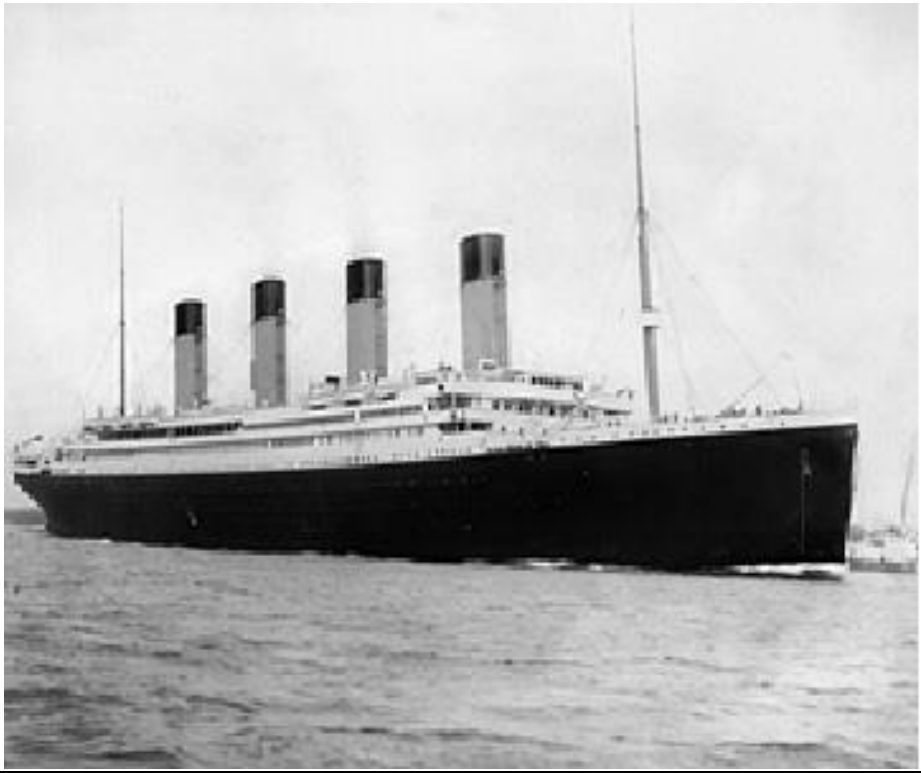
2. Kodyfikacja przepisów w zakresie bezpieczeństwa życia na morzu. Tragedia ”Titanica”.

W 1886 roku komisja Brytyjskiej Rady Handlu opracowała przepisy bezpieczeństwa dla statków handlowych w tym czasie. Zostały one zaktualizowane wraz z przejściem Ustawy o żegludze handlowej z 1894 r. i zostały następnie zmienione, ale w 1912 r. miały fatalną wadę – miały regulować statki do 10 000 ton, co już dawno zostało przekroczone przez budowniczych statków. Dla porównania "Titanic" miał tonaż rejestrowy brutto 46 328 ton [inne okręty znajdowały się w podobnej sytuacji]; 33 z 39 brytyjskich liniowców powyżej 10 000 ton nie posiadało wystarczającej liczby łodzi ratunkowych dla wszystkich [osób] na pokładzie (sześć z nich miało nieznacznie ponad 10 000 ton[…]). Przepisy wymagały, aby statek o tonażu 10 000 ton lub więcej przewoził 16 łodzi ratunkowych o łącznej pojemności 9625 stóp sześciennych (272,5 m^3), wystarczającej na 960 osób. "Titanic" w rzeczywistości miał cztery łodzie ratunkowe więcej niż było to potrzebne zgodnie z przepisami. Całkowita pojemność łodzi ratunkowych na „Titanicu” wynosiła 11 327,9 stóp sześciennych (320,77 m^3), co teoretycznie było w stanie pomieścić 1178 osób. Przepisy wymagały, aby łodzie ratunkowe mierzyły od 4,9 do 9,1 m przy minimalnej pojemności 125 stóp sześciennych (3,5 m^3), każda. Pojemność sześcienna podzielona przez dziesięć osób wskazywała przybliżoną liczbę osób, które mogły być bezpiecznie przewożone w każdej łodzi, a także dyktowała wielkość szczelnych zbiorników wypornościowych włączonych do kadłubów łodzi, przy czym każda osoba odpowiadała pojemności zbiornika o pojemności 0,028 m^3[370].

[370] https://en.wikipedia.org/wiki/Lifeboats_of_the_Titanic#Number_and_types_of_lifeboats

Łodzie ratunkowe „Titanica”.

Ryc. nr 160. RMS „Titanic”.



Źródło: https://pl.wikipedia.org/wiki/RMS_Titanic

Na RMS[371] „Titanic”, zbudowanym w Stoczni Harland&Wolf w Belfaście, Irlandia, było zainstalowanych[372]:
- 14 łodzi drewnianych klepkowych o długości 9.1 m i szerokości 2.77 m, przeznaczonych dla 65 osób, każda;
- 2 drewniane kutry zaprojektowane jako łodzie ratownicze o długości 7.67 m i szerokości 2.1 m, przeznaczonych dla 40 osób, każda;
- 4 łodzie składane o długości 8.36 m i szerokości 2.4 m, przeznaczonych dla 47 osób, każda.

Odpowiedzią państw morskich na katastrofę „Titanica” w 1912 r. była **Międzynarodowa konferencja na temat bezpieczeństwa życia na morzu** w 1914[373].

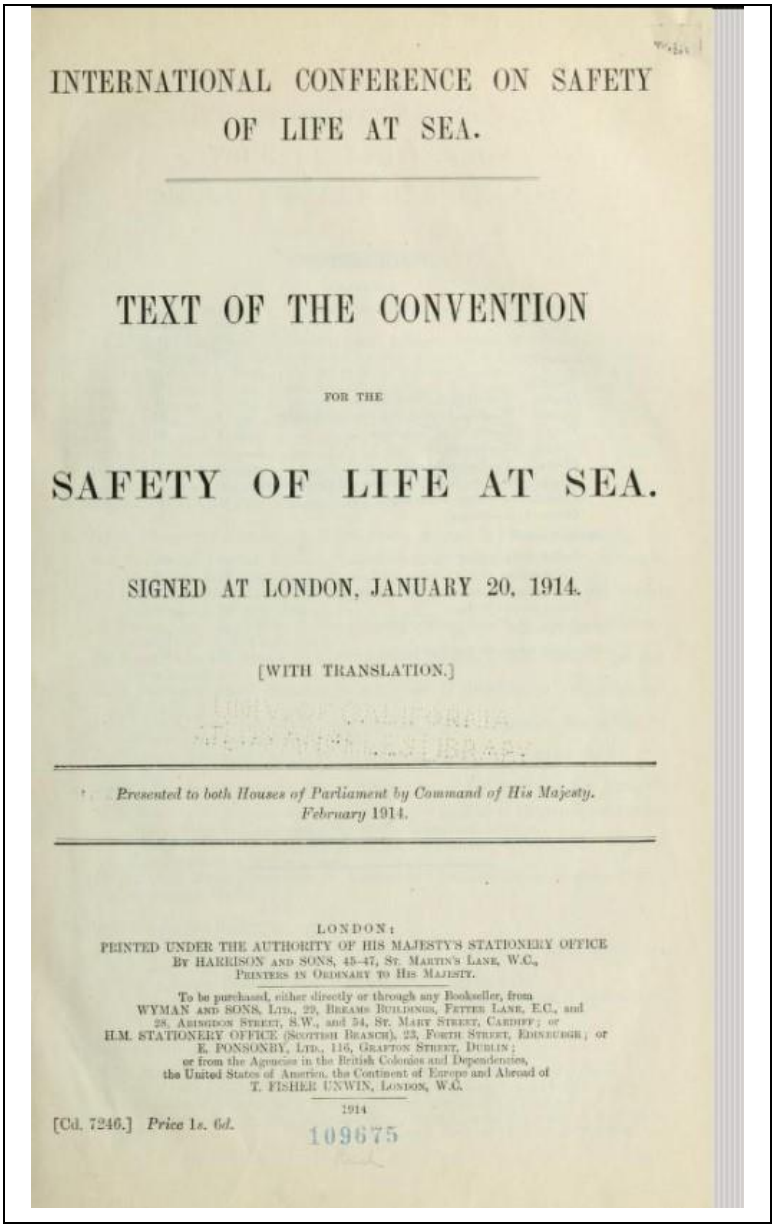
Zawarto wówczas Traktat, który dotyczył kilku elementów, uznanych za przyczyny zatonięcia RMS „Titanic”, takie jak środki ratunkowe, łączność radiowa, bezpieczeństwo nawigacji i patrol lodowy. Traktat wymagał, aby dla wszystkich osób na statku była zapewniona wystarczająca liczba łodzi ratunkowych, aby statki mogły reagować na wezwania w niebezpieczeństwie, aby były prowadzone ćwiczenia łodzi ratunkowych i kilka innych kwestii związanych z zatonięciem.

W konwencji wzięło udział 13 krajów, w tym Stany Zjednoczone i Wielka Brytania. Traktat został podpisany w Londynie 20 stycznia 1914 r., ale wszedł w życie dopiero w lipcu 1915 r.

[371] RMS – Royal Mail Ship (Statek Poczty Królewskiej).
[372] https://en.wikipedia.org/wiki/Lifeboats_of_the_Titanic#Number_and_types_of_lifeboats
[373] https://en.wikipedia.org/wiki/SOLAS_Convention

Przed zatonięciem ludzie uważali, że nie ma potrzeby wprowadzania przepisów morskich, zwłaszcza że „Titanic" był „niezatapialny". Po co marnować miejsce na pokładzie na łodzie ratunkowe, kiedy nie było takiej potrzeby?

Ryc. 161. Strona tytułowa Konwencji SOLAS 1914.



INTERNATIONAL CONFERENCE ON SAFETY OF LIFE AT SEA.

TEXT OF THE CONVENTION

FOR THE

SAFETY OF LIFE AT SEA.

SIGNED AT LONDON, JANUARY 20, 1914.

[WITH TRANSLATION.]

Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty.
February 1914.

LONDON:
PRINTED UNDER THE AUTHORITY OF HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
BY HARRISON AND SONS, 45-47, ST. MARTIN'S LANE, W.C.,
PRINTERS IN ORDINARY TO HIS MAJESTY.

To be purchased, either directly or through any Bookseller, from
WYMAN AND SONS, LTD., 29, BREAMS BUILDINGS, FETTER LANE, E.C., and
28, ABINGDON STREET, S.W., and 54, ST. MARY STREET, CARDIFF; or
H.M. STATIONERY OFFICE (SCOTTISH BRANCH), 23, FORTH STREET, EDINBURGH; or
E. PONSONBY, LTD., 116, GRAFTON STREET, DUBLIN;
or from the Agencies in the British Colonies and Dependencies,
the United States of America, the Continent of Europe and Abroad of
T. FISHER UNWIN, LONDON, W.C.

1914

[Cd. 7246.] *Price* 1*s.* 6*d.*

109675

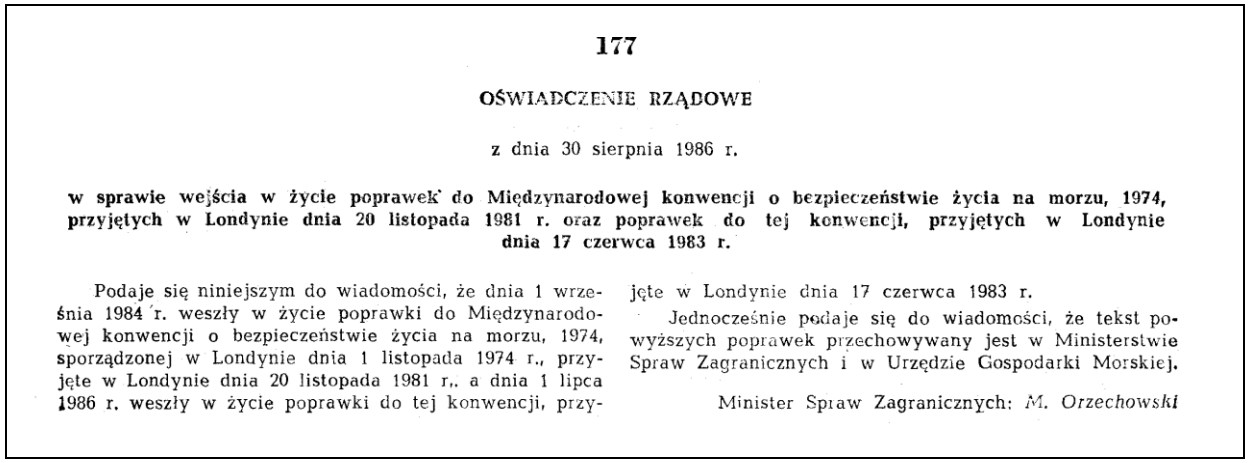
Źródło: https://archive.org/details/textofconvention00inte/page/n7/mode/2up?view=theater

Przepisy tej pierwszej Konwencji obowiązywały do 1929 r., po czym były kolejno nowelizowane w 1948 r., 1960 r., i 1974 r. Ostatnia została uchwalona w dniu 1 listopada 1974 roku przez Międzynarodową Konferencję ds. Bezpieczeństwa Życia na Morzu, zwołaną przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Obecnie obowiązująca weszła w życie 25 maja 1980 roku. Ostatnia Konwencja była zmodyfikowana w roku 1983, zachowując jednakże swoja podstawową nazwę „SOLAS 1974". Także późniejsze nowelizacje nie powodowały zmiany nazwy pierwotnej „SOLAS 1974".

Instytucją, która formalnie dokonała przyjęcia zmian z 1983 r. do Konwencji SOLAS 1974 był Komitet do Spraw Bezpieczeństwa na Morzu (MSC), co nastąpiło w formie Rezolucji MSC.6 (48) przyjętej 17 czerwca 1983 r.

Państwo polskie wydało oświadczenie o wejściu w życie zmienionych przepisów na podstawie Oświadczenia Rządowego z dnia 30 sierpnia 1986 r.:

Ryc. nr 162. Oświadczenie rządowe w sprawie wejścia w życie poprawek do Konwencji SOLAS 1974 r.



177

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 30 sierpnia 1986 r.

w sprawie wejścia w życie poprawek do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, przyjętych w Londynie dnia 20 listopada 1981 r. oraz poprawek do tej konwencji, przyjętych w Londynie dnia 17 czerwca 1983 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że dnia 1 września 1984 r. weszły w życie poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r., przyjęte w Londynie dnia 20 listopada 1981 r., a dnia 1 lipca 1986 r. weszły w życie poprawki do tej konwencji, przyjęte w Londynie dnia 17 czerwca 1983 r.

Jednocześnie podaje się do wiadomości, że tekst powyższych poprawek przechowywany jest w Ministerstwie Spraw Zagranicznych i w Urzędzie Gospodarki Morskiej.

Minister Spraw Zagranicznych: *M. Orzechowski*

Źródło: Dziennik Ustaw z 1986 r. nr 35, poz. 177.

Aktualnie obowiązującą nowelę przepisów wprowadzono do polskiego obiegu prawnego w 2017 roku (**Dz.U. 2017 poz. 142)** jako **„** Zmiany do załącznika do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r., zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz Protokołem przyjętym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r., przyjęte w Londynie dnia 21 czerwca 2013 r. i dnia 11 czerwca 2015 r.”[374].

Zakres przedmiotowy aktualnie obowiązującej Konwencji obejmuje:

Rozdział I Postanowienia ogólne;
Rozdział II-1 Budowa – konstrukcja, niezatapialność i stateczność, urządzenia maszynowe i instalacje elektryczne;
Rozdział II-2 Konstrukcja – ochrona przeciwpożarowa, wykrywanie i gaszenie pożarów;
Rozdział III Środki i urządzenia ratunkowe;
Rozdział IV Radiokomunikacja;
Rozdział V Bezpieczeństwo żeglugi;
Rozdział VI Przewóz ładunku;
Rozdział VII Przewóz towarów niebezpiecznych;
Rozdział VIII Statki z napędem jądrowym;
Rozdział IX Zarządzanie bezpieczną eksploatacją statków;
Rozdział X Środki bezpieczeństwa dla jednostek szybkich;
Rozdział XI-1 Środki specjalne dla podniesienia bezpieczeństwa na morzu;
Rozdział XI-2 Środki specjalne dla wzmocnienia ochrony na morzu;
Rozdział XII Dodatkowe środki bezpieczeństwa dla masowców;
Rozdział XIII Weryfikacja zgodności;
Rozdział XIV System Pomiarów Statków Eksploatowanych na Wodach Arktycznych.

[374] Wszystkie możliwe zmiany są podawane przez Ośrodek ds. IMO przy Polskim Rejestrze Statków S.A..

Rozdział 4. Początki i rozwój produkcji urządzeń ratunkowych w Stoczni Ustka.

1. Rok 1951. Stocznia w Ustce jako kooperant wewnętrzny dla polskich stoczni morskich. Produkcja szalup ratunkowych.

Przypominamy - 12 stycznia 1951 przemysł okrętowy podporządkowano ministrowi przemysłu ciężkiego, któremu podlegały wszystkie krajowe przedsiębiorstwa kooperujące ze stoczniami. Za ogólną realizację planu rozwoju polskiego przemysłu okrętowego odpowiadał Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego (CZPO). Stocznia w Ustce jako oddział PP Stocznie Rybackie W Gdyni, podlegającego zwierzchniemu nadzorowi CZPO i Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, zmienia swój asortyment produkcji i przekształca w tzw. kooperanta wewnętrznego polskiego przemysłu okrętowego[375].

Zaznaczyć przy tym trzeba, że - jak wspomina dyrektor Józef Piasecki - pierwsze łodzie ratunkowe w stoczni w Ustce produkowano już w 1948 r. dla Marynarki Wojennej[376].

Po odejściu Piotra [Niewmierzyckiego] w październiku 1948 r. na odprawy do Gdyni jeździłem systematycznie przynajmniej raz w tygodniu. Na jednej z nich zaproponowano nam budowę dziesięciu szalup dla Marynarki Wojennej…Po obejrzeniu rysunków stwierdziłem, że nie powinniśmy mieć z nimi specjalnych kłopotów. Zamówienie przyjąłem…Pomimo konieczności zgromadzenia materiałów odpowiedniej jakości, zdążyliśmy z dostawą na czas, a jakość łodzi chwalili odbierający inspektorzy Marynarki Wojennej[377].

Produkcja drewnianych łodzi ratunkowych w Polsce sięga okresu międzywojennego. Otóż, produkcja łodzi ratunkowych była realizowana w Stoczni Rybackiej w Gdyni. Według Biuletynu Nautologicznego z 1965 r. - *w budowie było na Stoczni w 1938/39 r. 8 łodzi ratunkowych /2 motorowe/ dla budowanych w Gdańsku 2 statków "bawełnianych" dla GAL-u (Linii Żeglugowych Gdynia-Ameryka)[378].* Nie jest zatem wykluczone, że epizodyczna produkcja szalup w 1948 r., jak i uruchomienie produkcji w stoczni w Ustce w roku 1950, było związane z profilem Stoczni Rybackiej w Gdyni.

Jest również prawdopodobne, że łodzie ratunkowe „trafiły" do Ustki ze Stoczni Północnej[379] w Gdańsku (Stocznia Nr 3 wg nomenklatury Zjednoczenia Stoczni Polskich). Jak podaje „Technika Morza i Wybrzeża" z 1948 r. - Stocznia Północna w Gdańsku w latach 1945-1947 wykonała 21 szalup[380].

Zdecydowanie inną liczbę łodzi ratunkowych wykonanej w Stoczni Północnej podaje dr Jerzy Litwin w opracowaniu „Z historii stoczni i przemysłu okrętowego w Polsce. Budowa statków – rok 1951" z 6 lipca 2014 r.[381], mianowicie - „w 1948 r. Stocznia nr 3 zbudowała ponadto 53 łodzie ratunkowe".

---

[375] Zagadnienie opisane przez nas szerzej w cz. II niniejszego opracowania.
[376] Radosław Piasecki, *Nasza Ustka*…, w. cyt.
[377] Wiele źródeł pomija ten epizod w historii stoczni, jak już tu wspominano.
[378] Władysław A. Drapella, *Karty z dziejów okrętownictwa w Polsce*, [w;]„Biuletyn Nautologiczny" 1965, nr 10 - 12, s. 17.
[379] Nazwę Stocznia Północna stocznia nr 3 otrzymała 20 lutego 1950 r. i od tego momentu przyjęła profil okrętowy (wcześniej zajmowała się także produkcją wagonów).
[380] „Technika Morza i Wybrzeża" 1948 r., nr 3 i 4.
[381] https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/26356-z-historii-stoczni-i-przemyslu-okretowego-w-polsce-budowa-statkow-rok-1951-5

Tak więc, stocznia w Ustce podejmuje produkcję sprzętu ratunkowego, która stanie się z czasem istotną, a w pewnym okresie dominującą w ekonomice zakładu.

Pierwsza łódź ratunkowa, 25-osobowa, wiosłowo-żaglowa została zwodowana do prób w czerwcu 1951 roku. Odbiorcą tej łodzi była Stocznia Gdańska[382].

Rozpoczęcie produkcji łodzi ratunkowych o charakterze seryjnym nastąpiło na początku 1951, kiedy wdrożono produkcję łodzi 45-osobowych, a w następnych miesiącach także łodzi 36-osobowych, 12-osobowych i 10-osobowych. Autorem dokumentacji konstrukcyjnej było Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych (CBKO) w Gdańsku[383]. W 1951 roku zbudowano jeszcze 7 drewnianych łodzi ratunkowych 45- i 50-osobowych, 60 łodzi wiosłowych, 10 sondażowych, 9 żaglowo-motorowych, 2 łodzie robocze i 8 żaglowych[384].

Stocznia borykała się w tamtych latach głównie z brakiem wykwalifikowanych pracowników, co spowodowane było niedostatkiem mieszkań pracowniczych. Długie oczekiwanie na mieszkanie zniechęcało zgłaszających się do podjęcia pracy w stoczni. Stocznia w Ustce miała dokumentację techniczną otrzymywaną z zewnątrz, dokumentacja ta była dostarczana nieterminowo. Slip, który był remontowany blokował postęp produkcyjny. Opóźnienia w zabudowie kompresora dla zakładowej sieci sprężonego powietrza uniemożliwiało stosowanie wydajnych i lekkich narzędzi pracujących na sprężone powietrze. Reasumując wszystkie te nierozwiązane problemy wpływały na niską wydajność pracy[385].

Produkcja prototypowych łodzi ratunkowych od 1951 roku przeistoczyła się w produkcję seryjną tychże łodzi. W Stoczni Ustka były wtedy produkowane łodzie ratunkowe wiosłowo-żaglowe i motorowe 36- 25- i 10-osobowe, a ich odbiorcą były stocznie Trójmiasta i Szczecina. Łodzie ratunkowe ze Stoczni Ustka były instalowane na wszystkich statkach budowanych przez polskie stocznie produkcyjne[386].

W celu przybliżenia specyfiki budowy drewnianych konstrukcji łodzi przedstawiamy opis ich konstrukcji, opracowany przez inż. Kazimierza Hurasa, późniejszego pracownika stoczni w Ustce[387].

Materiał konstrukcyjny – drewno.

Materiały drzewne były i są stosowane w budowie małych statków, takich jak: kutry rybackie, statki pilotowe, ścigacze itd. oraz łodzie ratunkowe, robocze, rybackie, sportowe i inne. Drewno na dużych statkach służy również jako wyposażenie urządzeń mieszkalnych, ładowni, pokładów… Podstawowym materiałem stosowanym w Polsce dla małych jednostek są dąb (kadłub) i sosna (pokład), ale również jesion, wiąz i buk, modrzew, świerk i jodła. Wybór i przygotowanie drewna obejmują: ścięcie drzewa zdrowego w zimie, kiedy jest zahamowane krążenie soków, zwózka do tartaku, odpowiednie składowanie, właściwe przetarcie na bale i deski, selekcja tarcicy, suszenie naturalne tarcicy, składowanie do odbioru i wysyłki.

[382] Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt, *Dzieje Ustki*, w. cyt., s. 154.
[383] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.
[384] Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt, *Dzieje Ustki*, w. cyt., s. 154.
[385] Tamże.
[386] Tamże.
[387] Kazimierz Huras, *Budowa drewnianych kutrów rybackich i łodzi ratunkowych*, Warszawa 1956.

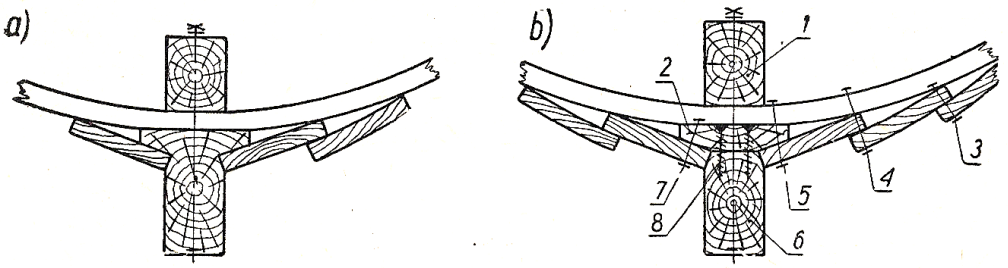
2. Budowa łodzi ratunkowych.

Każdy statek ma na pokładzie łodzie ratunkowe bądź też inne wyposażenie ratunkowe takie jak np. tratwy ratunkowe. Łodzie mogły być motorowe i wiosłowo- żaglowe. Typy łodzi określa się według dopuszczalnej ilości osób, jaką mogły zabrać bez obawy zatonięcia.

Konstrukcja kadłuba - k*adłub łodzi składa się z szeregu elementów konstrukcyjnych, z których zasadniczymi są: zestaw trzonowy, poszycie burt, wręgi, wzdłużniki oraz konstrukcja wnętrza, jak ławy, podłogi (gretingi) i odeskowania. Stosowano przy budowie kadłuba nity i gwoździe miedziane.*

Zestaw trzonowy - z*estaw trzonowy składa się ze stępki, nadstępki, dziobnicy, tylnicy i węzłówek (kątnic).*

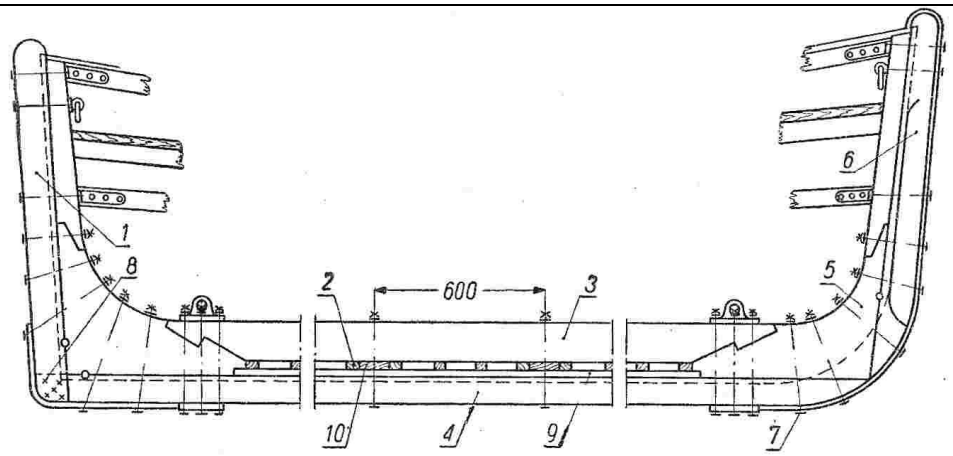
Ryc. nr 163. Przekroje stępek łodzi ratunkowych.



a) stępka wycinana w całości z międzystępką, b) stępka składana z dwóch części; 1 - nadstępka, 2 - międzystępka, 3 - nit poszycia, 4 - nit wręgowy, 5 - nit przez klepkę międzystępkę i wręg, 6 - stępka, 7 - nit miedziany, przez klepkę i międzystępkę, 8 – wkręt.

Źródło: Kazimierz Huras, *Budowa drewnianych kutrów rybackich i łodzi ratunkowych*, Warszawa 1956, s. 151.

Ryc. nr 164. Zestaw trzonowy łodzi ratunkowej.

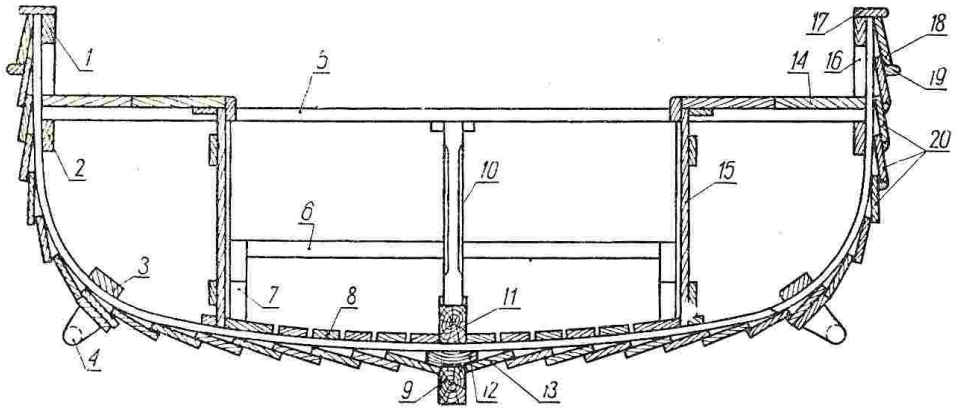


1 - tylnica, 2 - położenie wręgów, 3 - nadstępka, 4 - stępka, 5 - węzłówka, 6 - dziobnica, 7 - śruby, 8 – nity, 9 - międzystępka, 10 – podkładki.

Źródło: Kazimierz Huras, *Budowa drewnianych kutrów rybackich i łodzi ratunkowych*, Warszawa 1956, s. 153.

Poszycie na zakładkę - n*ajczęściej kadłub łodzi poszywany jest na zakładkę (klinkier), rzadziej dwuwarstwowo ze skośnym układem klepek.*

Ryc. nr 165. Przekrój poprzeczny łodzi ratunkowej.



1 - wzdłużnik górny (dulkowy), 2 - wzdłużnik burtowy, 3 - wzdłużnik obłowy, 4 - stępka boczna, 5 - ławka wioślarska, 6 - ławka dolna, 7 - wspornik, 8 - podłoga (greting), 9 - stępka, 10 - wspornik środkowy, 11 - nadstępka, 12 - międzystępka, 13 - klepka przystępkowa, 14 - ławkawzdłużna, 15 - odeskowanie zbiorników, 16 - wypełnienie pod kątownik stalowy, 17 - okrężnica, 18 - mocnica burtowa, 19 - ocieracz, 20 - klepki poszycia.

Źródło: Kazimierz Huras, *Budowa drewnianych kutrów rybackich i łodzi ratunkowych*, Warszawa 1956, s. 157.

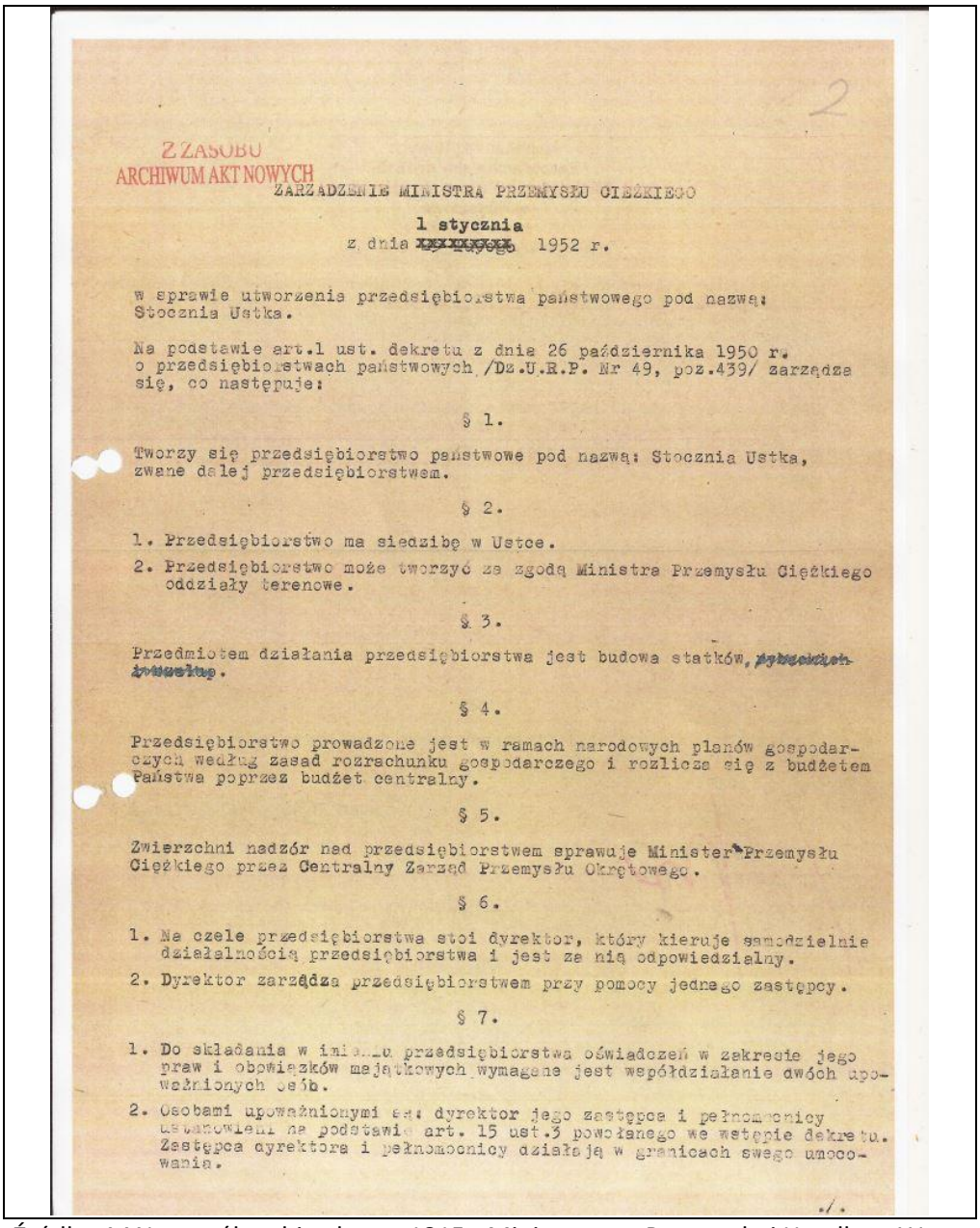
Część IV. Samodzielne przedsiębiorstwo Stocznia „Ustka” w Ustce.

Rozdział 1. Stocznia „Ustka” w latach 1952-1956. Stoczniowcy.

1. Decyzja Ministra Przemysłu Ciężkiego z 1 stycznia 1952 roku.

W dziejach Stoczni w Ustce dzień 1 stycznia 1952 r. był wyjątkowy z racji usamodzielnienia się w wymiarze prawnym i organizacyjnym. Stało się tak dzięki zarządzeniu ministra przemysłu ciężkiego[388].

Ryc. nr 166. Zarządzenie ministra przemysłu ciężkiego z 1 stycznia 1952 r., s. 1.



2

Z ZASOBU
ARCHIWUM AKT NOWYCH

ZARZĄDZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU CIĘŻKIEGO

z dnia 1 stycznia 1952 r.

w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą: Stocznia Ustka.

Na podstawie art.1 ust. dekretu z dnia 26 października 1950 r. o przedsiębiorstwach państwowych /Dz.U.R.P. Nr 49, poz.439/ zarządza się, co następuje:

§ 1.

Tworzy się przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą: Stocznia Ustka, zwane dalej przedsiębiorstwem.

§ 2.

1. Przedsiębiorstwo ma siedzibę w Ustce.
2. Przedsiębiorstwo może tworzyć za zgodą Ministra Przemysłu Ciężkiego oddziały terenowe.

§ 3.

Przedmiotem działania przedsiębiorstwa jest budowa statków, [illegible].

§ 4.

Przedsiębiorstwo prowadzone jest w ramach narodowych planów gospodarczych według zasad rozrachunku gospodarczego i rozlicza się z budżetem Państwa poprzez budżet centralny.

§ 5.

Zwierzchni nadzór nad przedsiębiorstwem sprawuje Minister Przemysłu Ciężkiego przez Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego.

§ 6.

1. Na czele przedsiębiorstwa stoi dyrektor, który kieruje samodzielnie działalnością przedsiębiorstwa i jest za nią odpowiedzialny.
2. Dyrektor zarządza przedsiębiorstwem przy pomocy jednego zastępcy.

§ 7.

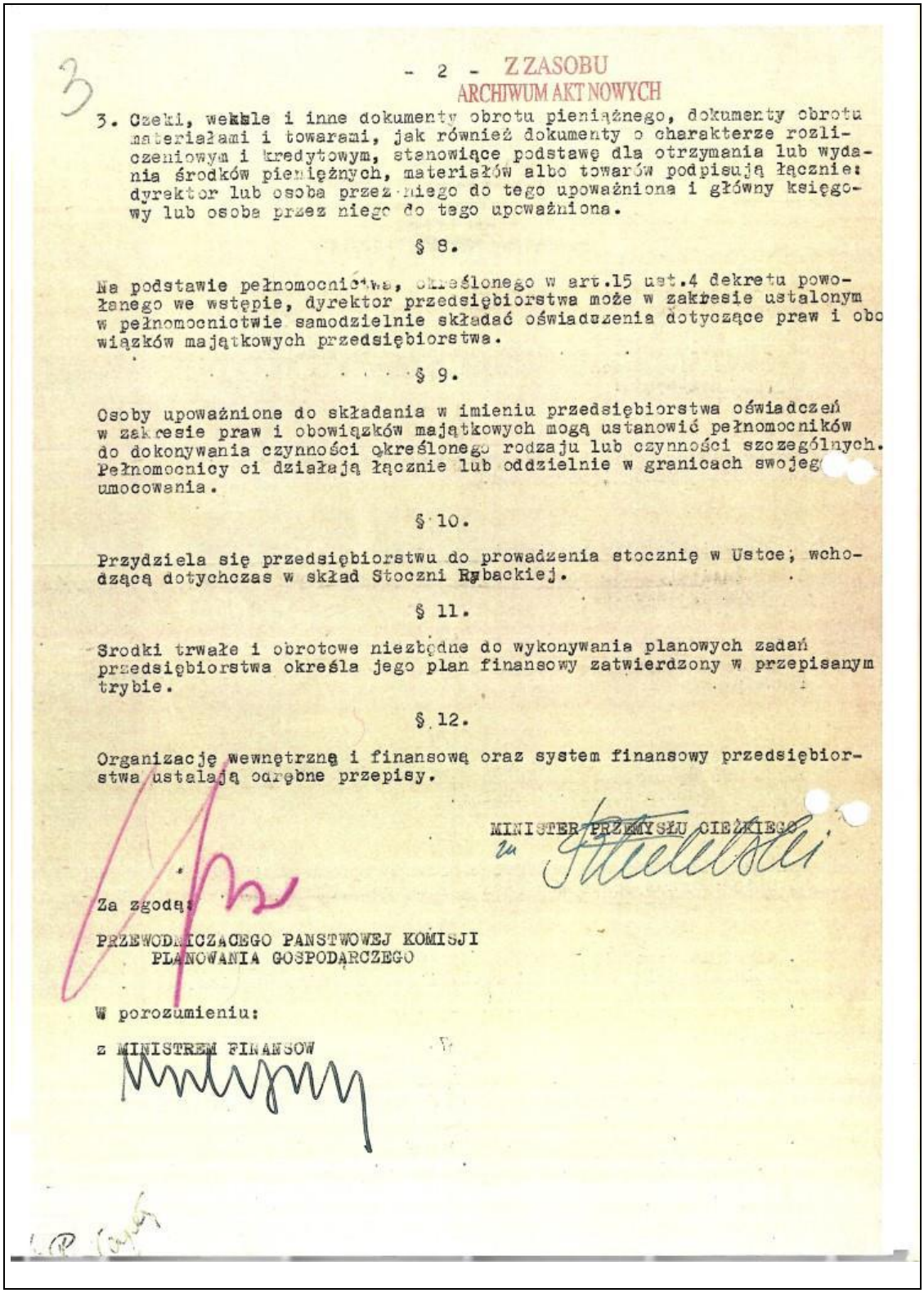
1. Do składania w imieniu przedsiębiorstwa oświadczeń w zakresie jego praw i obowiązków majątkowych wymagane jest współdziałanie dwóch upoważnionych osób.
2. Osobami upoważnionymi są: dyrektor jego zastępca i pełnomocnicy ustanowieni na podstawie art. 15 ust.3 powołanego we wstępie dekretu. Zastępca dyrektora i pełnomocnicy działają w granicach swego umocowania.

./.

Źródło: AAN, zespół archiwalny nr 1815 - Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Warszawie, sygn. 13/1412, s. 2.

[388] AAN, zespół archiwalny nr 1815 - Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Warszawie, sygn. 13/1412, s. 2

Ryc. nr 167. Zarządzenie ministra przemysłu ciężkiego z 1 stycznia 1952 r., s. 2.



- 2 - Z ZASOBU
ARCHIWUM AKTNOWYCH

3

3. Czeki, weksle i inne dokumenty obrotu pieniężnego, dokumenty obrotu materiałami i towarami, jak również dokumenty o charakterze rozliczeniowym i kredytowym, stanowiące podstawę dla otrzymania lub wydania środków pieniężnych, materiałów albo towarów podpisują łącznie: dyrektor lub osoba przez niego do tego upoważniona i główny księgowy lub osoba przez niego do tego upoważniona.

§ 8.

Na podstawie pełnomocnictwa, określonego w art.15 ust.4 dekretu powołanego we wstępie, dyrektor przedsiębiorstwa może w zakresie ustalonym w pełnomocnictwie samodzielnie składać oświadczenia dotyczące praw i obowiązków majątkowych przedsiębiorstwa.

§ 9.

Osoby upoważnione do składania w imieniu przedsiębiorstwa oświadczeń w zakresie praw i obowiązków majątkowych mogą ustanowić pełnomocników do dokonywania czynności określonego rodzaju lub czynności szczególnych. Pełnomocnicy ci działają łącznie lub oddzielnie w granicach swojego umocowania.

§ 10.

Przydziela się przedsiębiorstwu do prowadzenia stocznię w Ustce; wchodzącą dotychczas w skład Stoczni Rybackiej.

§ 11.

Środki trwałe i obrotowe niezbędne do wykonywania planowych zadań przedsiębiorstwa określa jego plan finansowy zatwierdzony w przepisanym trybie.

§ 12.

Organizację wewnętrzną i finansową oraz system finansowy przedsiębiorstwa ustalają odrębne przepisy.

MINISTER PRZEMYSŁU CIĘŻKIEGO
za

Za zgodą:

PRZEWODNICZĄCEGO PAŃSTWOWEJ KOMISJI
PLANOWANIA GOSPODARCZEGO

W porozumieniu:

z MINISTREM FINANSÓW

Źródło: AAN, zespół archiwalny nr 1815 Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Warszawie, sygn. 13/1412, s. 3.

W krótkim czasie po utworzeniu Stoczni Ustka, wskutek ponownej reorganizacji ministerstw w marcu 1952 r., przemysł okrętowy podporządkowano nowo utworzonemu Ministerstwu Przemysłu Maszynowego.

2. Nominowanie Józefa Piaseckiego.

Z dniem 31 października 1951 r. został odwołany ze stanowiska dyrektora Stoczni Eugeniusz Gołębiowski.

Pełnienie obowiązków powierzono Józefowi Piaseckiemu, dotychczasowemu Kierownikowi Technicznemu. Po okresie pełnienia obowiązków od października 1951 r, nowy dyrektor stoczni otrzymał nominację na to stanowisko z dniem 1 stycznia 1952 r[389].

Jako uzupełnienie, jak również weryfikację dotychczas przedstawionych informacji, przytaczamy notę biograficzną, która była prezentowana podczas obchodów XXX Lecia Stoczni „Ustka" w Ustce w 1975 r.

Józef Piasecki - Dyrektor Stoczni „Ustka" w Ustce w latach 1952-1954.

Ryc. nr 168. Fotografia Józefa Piaseckiego.

Urodzony 8 kwietnia 1920 roku – Głowina pow. Lipno. Pracę w Stoczni rozpoczął w styczniu 1946 r. jako konstruktor a od września 1947 r. do grudnia 1951 r. pełnił funkcje Szefa Produkcji i częściowo w 1951 r.[390] Kierownika Technicznego. Z dniem 1 stycznia 1952 r. mianowany został Dyrektorem Stoczni i na tym stanowisku pracował do lutego 1954 r. W kwietniu został przeniesiony do Stoczni Północnej w Gdańsku na stanowisko Kierownika Budowy Statków. Następnie pracował w Stoczni Gdańskiej na stanowisku Kierownika Działu Kontroli Jakości Kadłubowni. Na powierzonych odcinkach pracy w Stoczni Ustka odznaczał się wielką sumiennością i pełnym oddaniem pracy zawodowej i sprawom Stoczni. Cieszył się bardzo dobrą opinią, był zdolnym konstruktorem i warsztatowcem. Na stanowisku Dyrektora stworzył postępowe podstawy organizacyjne w Stoczni. Po przeniesieniu do Gdańska podjął studia wieczorowe w Politechnice Gdańskiej. W roku 1963 uzyskał stopień mgr inż. Budowy okrętów. Odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi.

Źródło: Zasoby Muzeum Ziemi Usteckiej.

3. Rozbudowa potencjału wytwórczego Stoczni „Ustka".

Rok 1952 był czwartym z rzędu rokiem realizacji programu inwestycyjnego, który został rozpoczęty w 1949 roku[391]. 31 marca 1952 r. został sporządzony „Paszport produkcyjno-techniczny Stocznia Ustka w **Ustce za 1951 rok",** który zawierał bilans otwarcia nowego przedsiębiorstwa[392].

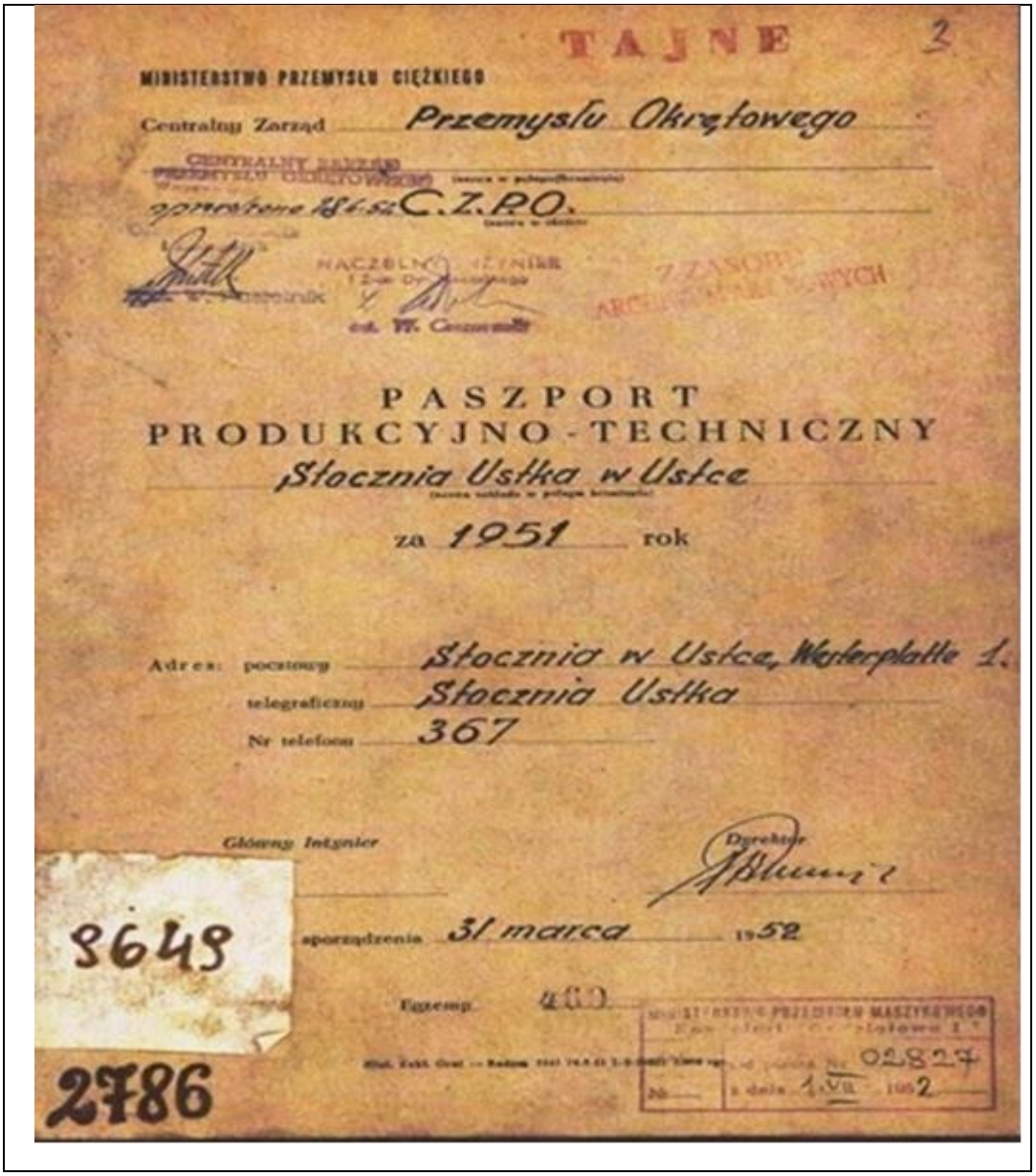
---

[389] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

[390] Nie jest to spójna data ze wspomnieniami J. Piaseckiego zawartymi w opracowaniu Radosława Piaseckiego *Nasza Ustka*…, w. cyt.; tam, J. Piasecki wspomina, że był mianowany dyrektorem stoczni na początku 1950 roku.

[391] AAN, zespół archiwalny nr 274 - Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie, sygn. 9649, Paszport produkcyjno-techniczny Stocznia Ustka w Ustce za 1951 rok.

Ryc. nr 169. Paszport produkcyjno-techniczny Stocznia „Ustka” w Ustce za 1951 rok.



TAJNE 3

MINISTERSTWO PRZEMYSŁU CIĘŻKIEGO

Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego

zgłoszone [illegible] C.Z.P.O.

PASZPORT
PRODUKCYJNO-TECHNICZNY
Stocznia Ustka w Ustce

za 1951 rok

Adres: pocztowy Stocznia w Ustce, Molerplatte 1.
telegraficzny Stocznia Ustka
Nr telefonu 367

Główny Inżynier

Dyrektor

9649

sporządzenia 31 marca 1952

Egzemp. 460

2786

Źródło: AAN, zespół archiwalny nr 274 - Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie, sygn. 9649, Paszport produkcyjno-techniczny Stocznia Ustka w Ustce za 1951 rok.

4. Wybrane fragmenty Paszportu, ilustrujące stoczniowy charakter przedsiębiorstwa.

Projektowana zdolność produkcji: kutry - 14 szt., łodzie 8 m - 22 szt., łodzie rybackie - 92 szt., szalupy - 370 szt., remonty 126.000 rbg.

Podstawowe obiekty przebudowy lub nowego budownictwa:

---

[392] Tamże, s. 2 - Paszport produkcyjno-techniczny zakładu jest dokumentem, którego treść stanowią odstawowe dane niezbędne do ustalenia planu produkcyjnego, rozmieszczenia produkcji nowych, rozwiązania zagadnienia współpracy między zakładami, racjonalnego wykorzystania zakładu i jego dalszego rozwoju i przebudowy. Paszport…zawiera charakterystykę zakładu jako całości oraz charakterystykę głównych oddziałów zakładu.

Tabela nr 12. Wykaz wydziałów zakładu i ich powierzchnie.

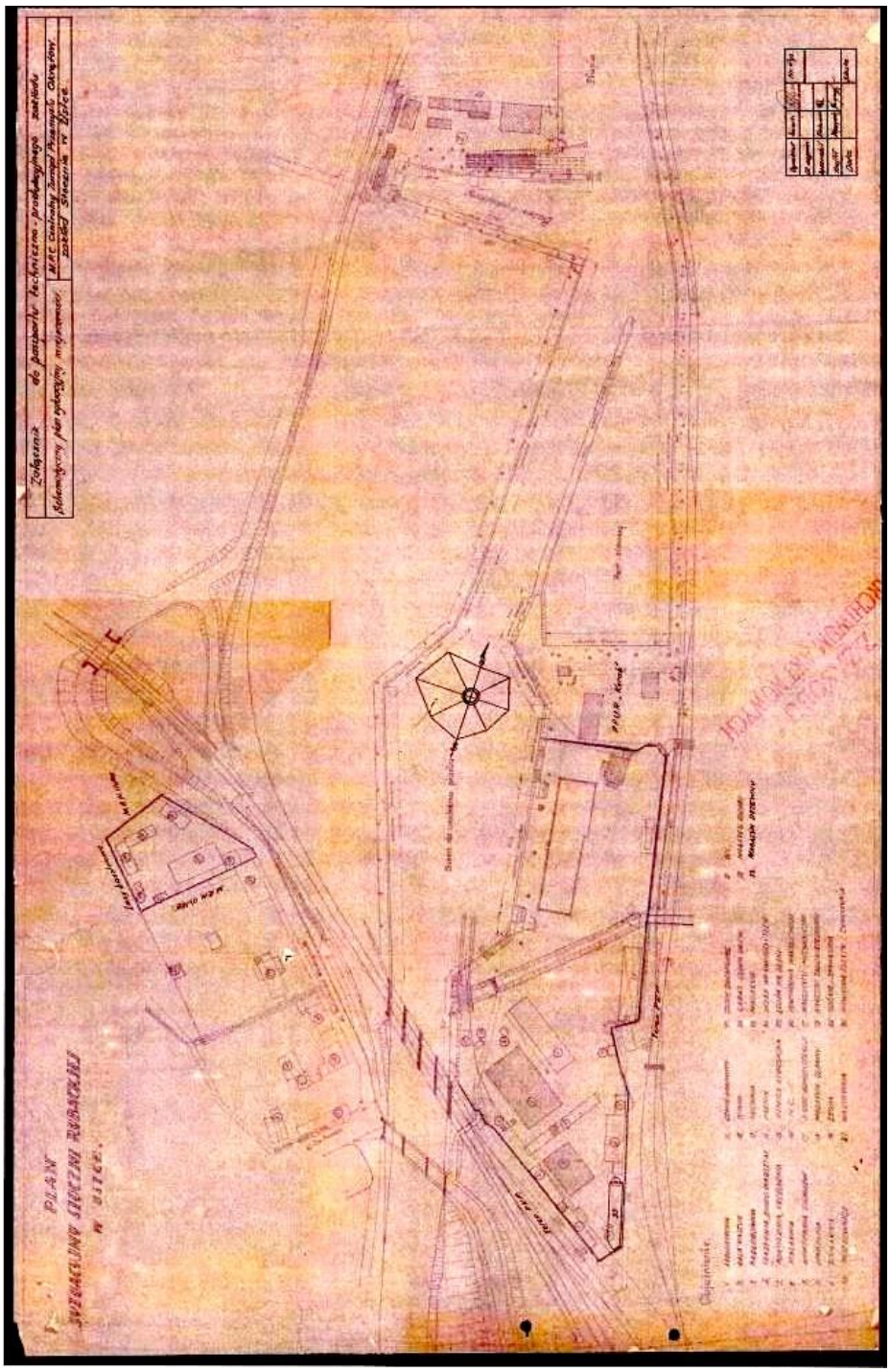
Nazwa	Rodzaj i rozmiary budowy	Czas wykonania
Mechaniczny	Budynek murowany o kub. 5400 m^3	1949-1952
Magazyn drzewa	Budynek murowany o kub. 1980 m^3	1953-1953
Stolarnia	Budynek murowany 2-kondygnacyjny o kub. 2500m^3	1952-1953
Hala prefabrykacyjna	Budynek murowany o kub. 2500 m^3	1953-1954
Kadłubownia I	Budynek murowany o kub. 3940 m^3	1954-1955
Kadłubownia II	Budynek murowany o kub. 7500 m^3	1953-1953
Kadłubownia III	Budynek murowany o kub. 4000 m^3	1953-1953
Stanowiska kutrowe	Nowe stanowiska z przesuwnicą	1952-1952
Nabrzeże główne	Przebudowa istniejącego starego 190 mb	1953-1954
Skład węgla	Pow. 280 m^2	1952-1952
Kotłownia	Budynek murowany o kub. 1000 m^3	1951-1952
Magazyn stali	Budynek murowany 2-kondygnacyjny o kub. 2400 m^3	1954-1955
Garaż	Budynek murowany o kub. 1000 m^3	1954-1955
Magazyn główny	Budynek murowany 2-kondygnacyjny o kub. 3000 m^3	1954-1955
Budynek administracyjny	Budynek murowany 2-kondygnacyjny o kub. 2250 m^3	1955-1955
Portiernia	Budynek murowany o kub. 300 m^3	1955-1955
Posterunek pożarniczy	Budynek murowany 2 kondygnacyjny o kub. 240 m^3	1955-1955
Kanał ściekowy	Przełożenie istniejącego na nową trasę i przykrycie	1952-1953

Źródło: AAN, zespół archiwalny nr 274 - Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie, sygn. 9649, Paszport produkcyjno-techniczny Stocznia Ustka w Ustce za 1951 rok.

30 czerwca [1952] została oddana do użytku nowa hala przeznaczona na warsztaty mechaniczne. Ze wszystkich wykonanych inwestycji do 1952 r. jedynie ta hala była obiektem o charakterze przemysłowym, odpowiadającym potrzebom produkcyjnym Stoczni.

Poprzednio realizowane inwestycje miały charakter „prowizorek” zaspokajających najpilniejsze potrzeby Stoczni[393].

Ryc. nr 170. Plan sytuacyjny Stoczni Rybackiej w Ustce.

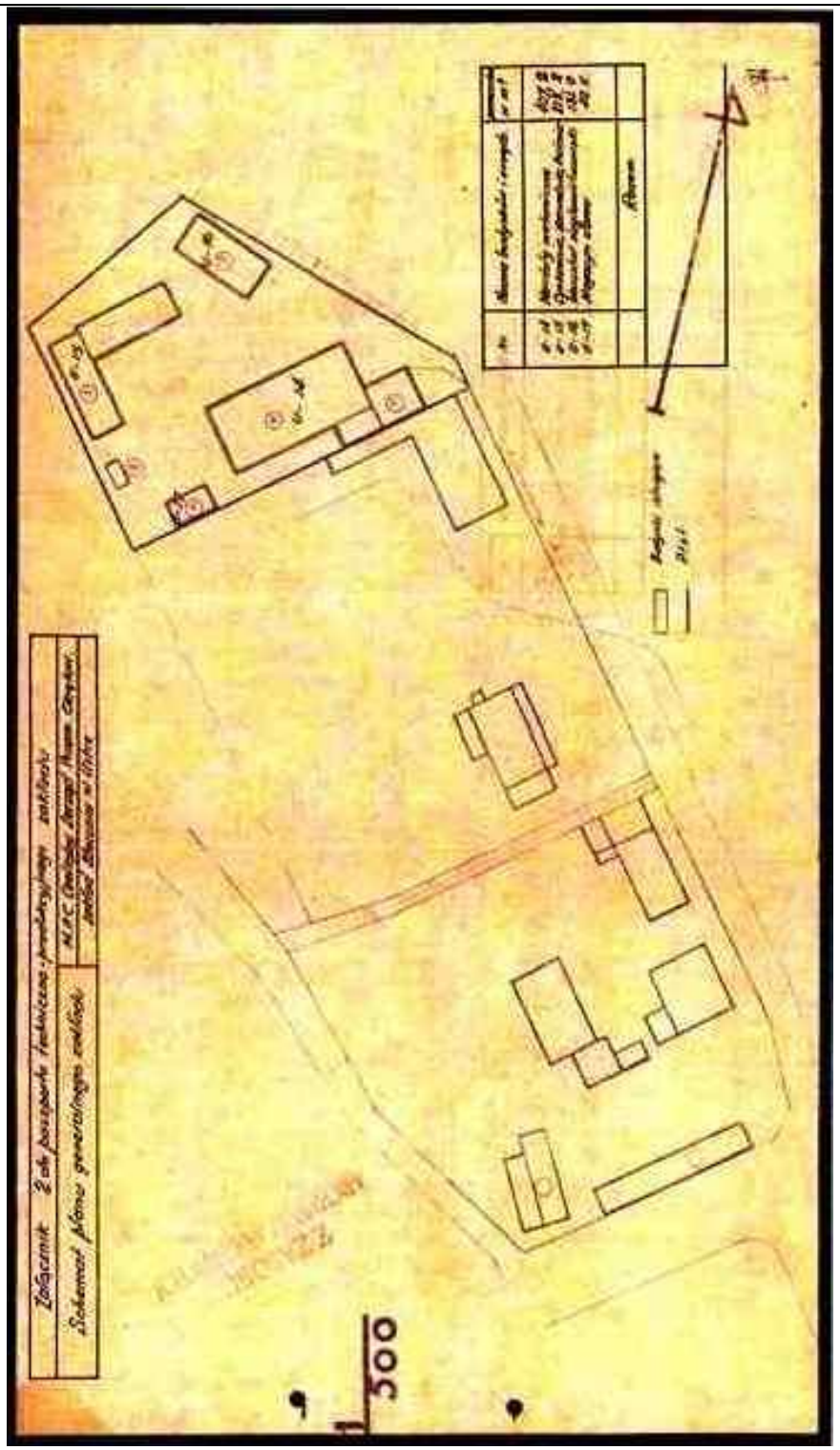


Źródło: AAN, zespół archiwalny nr 274 - Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie, sygn. 9649, Paszport produkcyjno-techniczny Stocznia Ustka w Ustce za 1951 rok, załącznik 2 do paszportu - Schematyczny plan sytuacyjny miejscowości, zakład Stocznia w Ustce.

[393] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

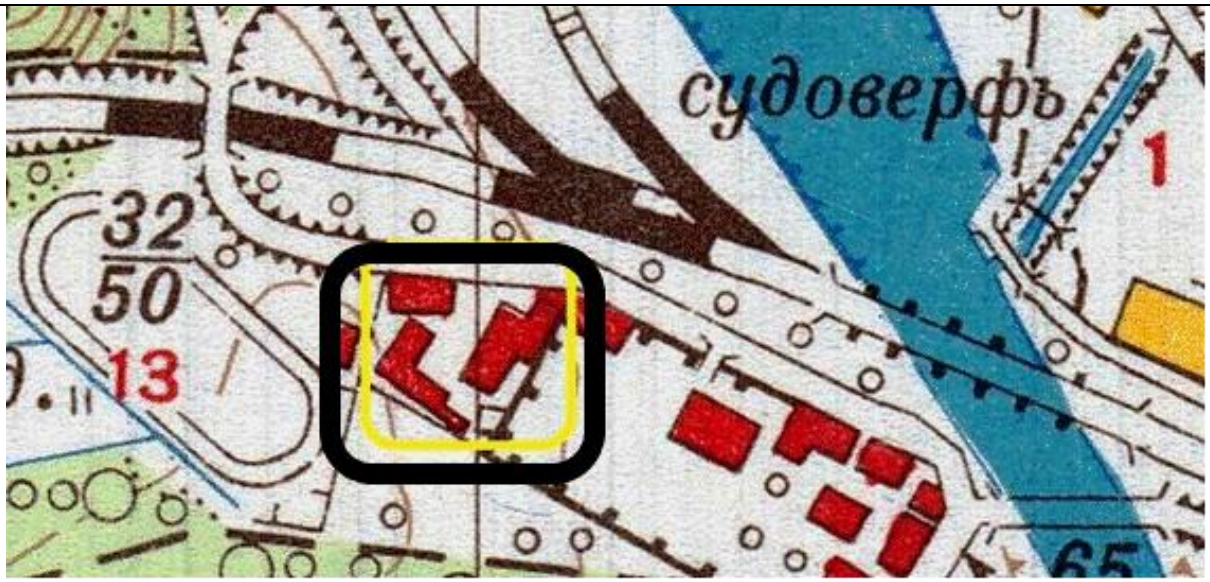
Stocznia była zlokalizowana po obu stronach rzeki Słupi:
- strona „A” – po jej wschodniej stronie (prawa strona planu powyżej);
- strona „B” – po jej zachodniej stronie, przy ul. Westerplatte (lewa strona planu powyżej).

Ryc. nr 171. Strona „B” Stoczni (wycinek z planu wyżej).



Źródło: AAN, zespół archiwalny nr 274 - Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie, sygn. 9649, Paszport produkcyjno-techniczny Stocznia Ustka w Ustce za 1951 rok, załącznik 2 do paszportu - Schemat planu generalnego zakładu, zakład Stocznia w Ustce.

Ryc. nr 172. Teren „B” zajmowany przez Stocznię wg wycinka mapy sztabowej Armii Radzieckiej z 1949 r.

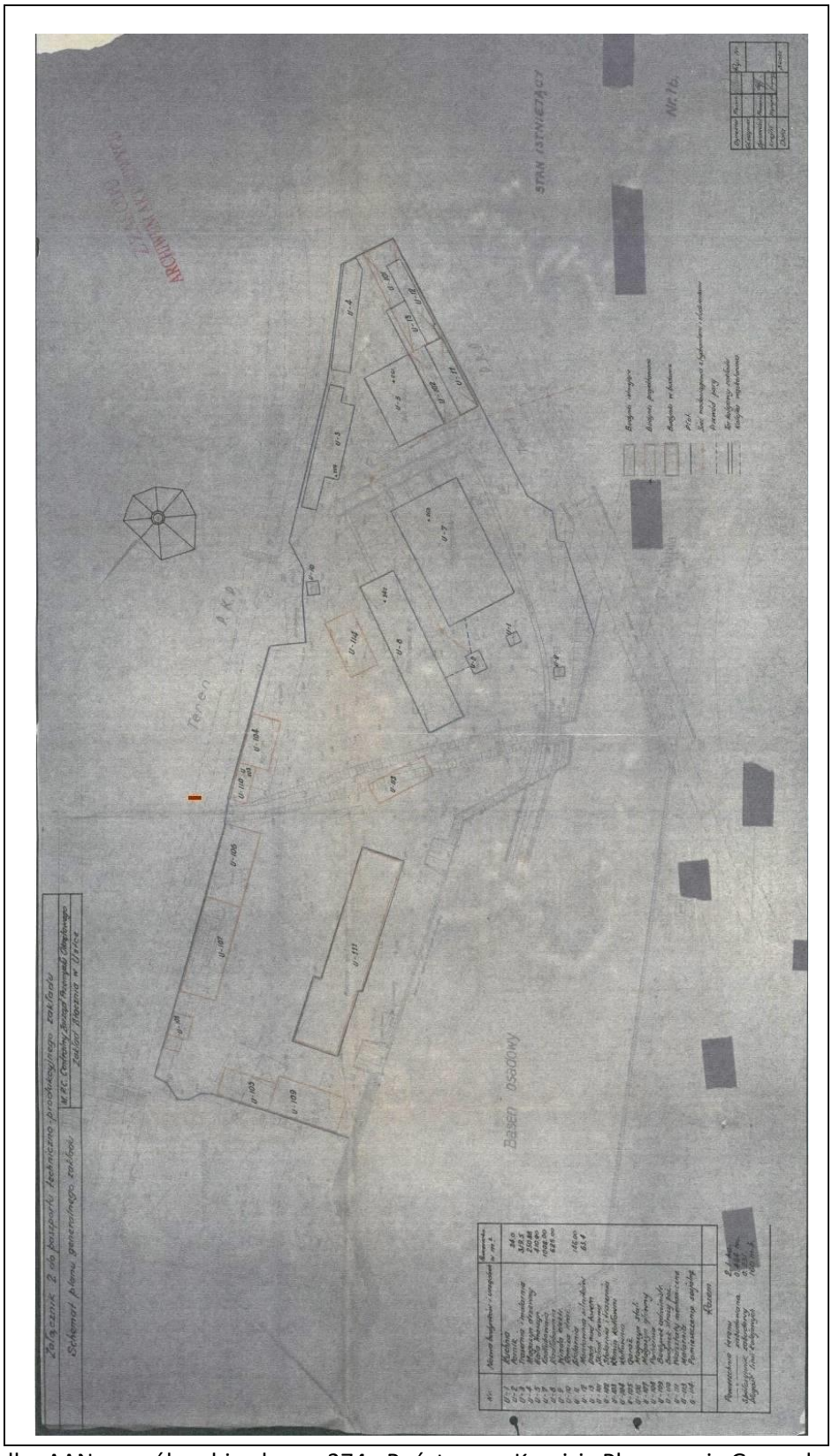


Zaznaczono obiekty przejęte przez Stocznie w 1947 przy ulicy Darłowskiej – teren „B”; znajdują się tu: U-14 - warsztaty mechaniczne, U15 - cynkownia, spawalnia, kuźnia, U-16 - warsztat żaglomistrzowski, U-17 - magazyn złomu.

Źródło: http://maps.mapywig.org/m/City_plans/Central_Europe/PLAN_G._USTKA_10K_1949

Główne zamierzenia inwestycyjne były oczywiście związane z terenem „A”, gdzie mieściły się i były planowane do budowy, obiekty produkcyjne. Ich usytuowanie przedstawia poniższy plan tego terenu, stanowiący załącznik do paszportu technicznego.

Ryc. nr 173. Schemat planu generalnego zakładu, zakład Stocznia w Ustce. Teren „A”.



Źródło: AAN, zespół archiwalny nr 274 - Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie, sygn. 9649, Paszport produkcyjno-techniczny Stocznia Ustka w Ustce za 1951 rok; załącznik 2 do paszportu - Schemat planu generalnego zakładu, zakład Stocznia w Ustce.

Tabela nr 13. Opis do załącznika 2 do paszportu techniczno-produkcyjnego zakładu.

Dokument wymienia budynki tylko na stronie „A”

Nr	Nazwa budynków i urządzeń	Powierzchnia w m^2	Uwagi
U-1	Kuchnia		Budynek istniejący
U-2	Parnik	24,0	Budynek istniejący
U-3	Trasernia i Malarnia	319,5	Budynek istniejący
U-4	Magazyn drzewny	250,68	Budynek istniejący
U-5	Hala maszyn	410,00	Budynek istniejący
U-7	Kadłubownia	1008,00	Budynek istniejący
U-8	Kadłubownia	625,00	Budynek istniejący
U-9	Winda elektryczna		Element istniejący
U-10	Remiza strażacka		Budynek istniejący
U-11	Stolarnia	146,00	Budynek istniejący
U-12	Montownia silników	63,4	Budynek istniejący
U-13	Dach nad torem		Element istniejący
U-101	Skład drewna		Budynek projektowany
U-102	Stolarnia i Trasernia		Budynek projektowany
U-103	Komin kotłowni		Budynek projektowany
U-104	Kotłownia		Budynek projektowany
U-105	Garaż		Budynek projektowany
U-106	Magazyn stali		Obiekt projektowany
U-107	Magazyn główny		Obiekt projektowany
U-108	Portiernia		Obiekt projektowany
U-109	Budynek administracyjny		Budynek projektowany
U-110	Budynek straży pożarnej		Budynek projektowany
U-111	Warsztaty mechaniczne		Budynek w przebudowie
U-113	Malarnia		Budynek projektowany
U-114	Pomieszczenie socjalne		Budynek projektowany

Źródło: AAN, zespół archiwalny nr 274 - Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie, sygn. 9649, Paszport produkcyjno-techniczny Stocznia Ustka w Ustce za 1951 rok.

Tabela nr 14. Opis do załącznika 2 do paszportu techniczno-produkcyjnego zakładu.

Nr budynku wg planu	Nazwa budynku z wyszczególnieniem wydziałów/oddziałów/sekcji/itp.	Powierzchnia użytkowa m²	Funkcja	Uwagi
U-7	Budynek główny a. kadłubownia b. narzędziownia	 974 34	 produkcyjna pomocnicza	Strona „A" – załącznik do paszportu „Schematyczny plan sytuacyjny miejscowości, zakład Stocznia Ustka
U-8	Budynek główny a. kadłubownia b. majsterka	 595 30	 produkcyjna pomocnicza	j. w.
U-5	Budynek główny - hala maszyn	410	produkcyjna	j. w.
U-12	Budynek główny – montownia silników	63.4	produkcyjna	j. w.
U-11	Budynek główny a. stolarnia b. magazynek	 113 33	 produkcyjna pomocnicza	j. w.
U-14	Budynek główny a. warsztat mechaniczny b. kuźnia c. narzędziownia d. majsterka	 293.3 46.8 38 28.5	 produkcyjna produkcyjna pomocnicza pomocnicza	Strona „B" - patrz Schemat planu generalnego -Zał. Nr 2
U-15	Budynek główny a. cynkownia b. spawalnia c. akumulatorownia	 54 131 28.2	 produkcyjna produkcyjna pomocnicza	j. w.
U-16	Budynek Główny Warsztat żaglo- taklerski	 131	 produkcyjna	j. w.
U-3	Budynek Główny a. trasernia b. malarnia c. biuro	 195 24 100.5	 pomocnicza pomocnicza pomocnicza i socjalna	Strona „A" – załącznik do paszportu „Schematyczny plan sytuacyjny miejscowości, zakład Stocznia Ustka
U-4	Budynek Magazynu Drzewnego	250.88	pomocnicza	j.w.

U-10	Budynek Straży Pożarnej	20	socjalna	j.w.
U-2	Budynek Parnika	24	pomocnicza	j.w.
U-1	Budynek Kuchni	14.4	socjalna	j.w.
U-9	Budynek windy	10	pomocnicza	j.w.
U-17	Magazyn złomu	42.5	pomocnicza	Strona „B” - patrz Schemat planu generalnego -Zał. Nr 2

Źródło: AAN, zespół archiwalny nr 274 - Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie, sygn. 9649, Paszport produkcyjno-techniczny Stocznia Ustka w Ustce za 1951 rok.

Tabela nr 15. Charakterystyka konstrukcji budynków.

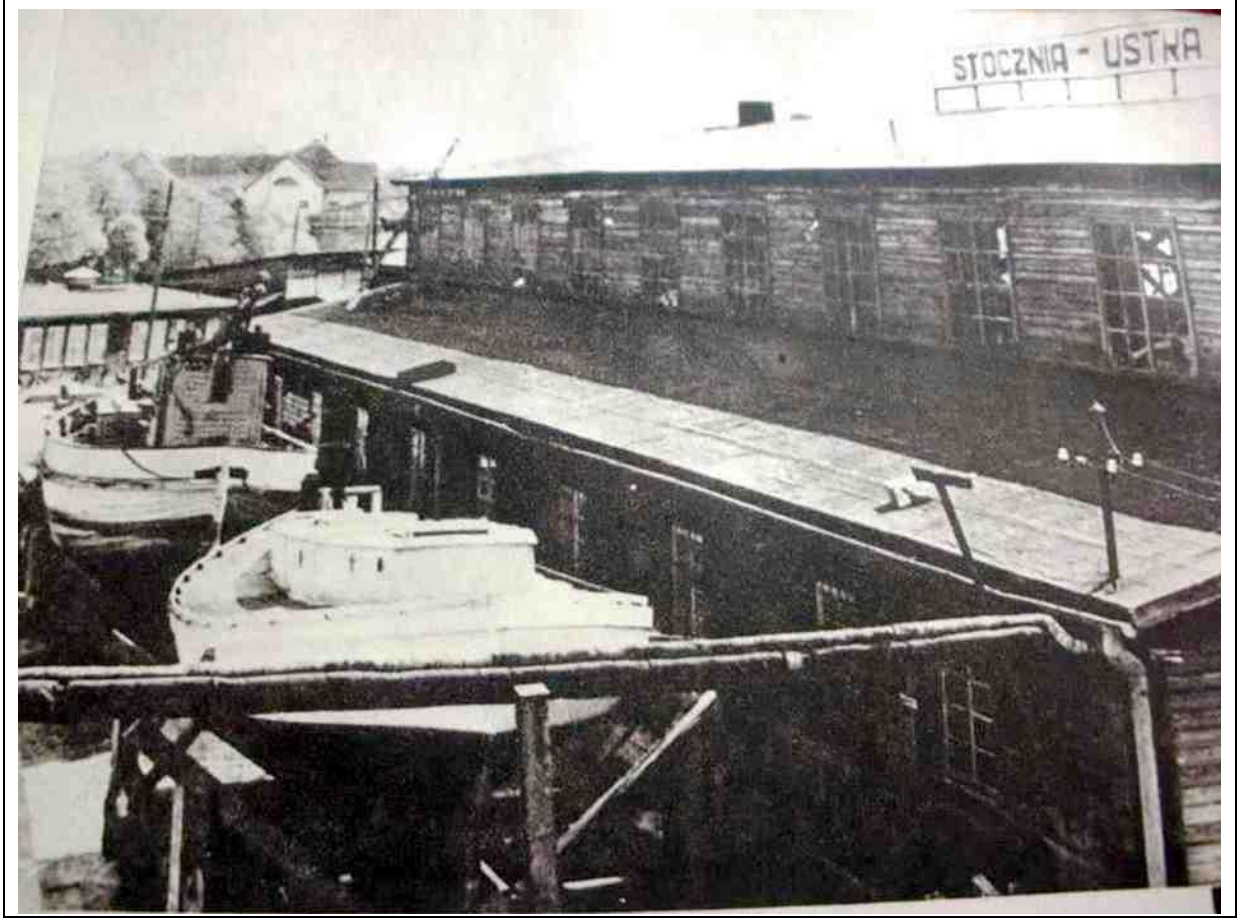
Nr nawy/ przelotu	**Technologiczne przeznaczenie naw/przelotów - Wydział/Oddział/Skład i inne**	**Wymiary B x L**	**Pow. m^2**	**Materiał podstawowy ściany - dach - podłoga**
1-3	Kadłubownia i narzędziownia	24x42	1008	drewno-drewno-beton
4	Kadłubownia i majsterka	12x52.1	625	cegła-drewno-beton
5	Hala maszyn	16.55x25.1	410	drewno-drewno-beton
6	Montownia silników	4.6x24.4	63.4	drewno-drewno-beton
7	Stolarnia i magazynek	5.9x24.8	146	drewno-drewno-beton
8	Warsztat mechaniczny, kuźnia i narzędziownia	11.4x27.1	407.2	cegła-drewno-beton
8-9	Cynkownia, spawalnia, akumulatorownia	6.15x27.75	213.2	cegła-drewno-beton
10	Warsztat żaglomistrzowski	8x16.4	131	drewno-drewno-drewno
11	Trasernia/malarnia/biuro	10x35	319.5	drewno-drewno-drewno
12	Budynek magazynu drzewa	6.4x39.2	250.88	drewno-drewno-drewno
13	Straż pożarna	5x4	20	cegła-drewno-beton
14	Parnik	4x6	24	cegła-drewno-beton
15	Kuchnia	4x3.6	14.4	drewno-drewno-beton
16	Winda	2.7x3.7	10	drewno-drewno-beton
17	Magazyn złomu	5x8.5	42.5	drewno-drewno-ziemia

Źródło: AAN, zespół archiwalny nr 274 - Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie, sygn. 9649, Paszport produkcyjno-techniczny Stocznia Ustka w Ustce za 1951 rok.

Wyposażenie techniczne obiektów:

- za wyjątkiem poz. 8, 10 i 11, które były ogrzewane piecami, pozostałe obiekty nie posiadały ogrzewania;
- żaden obiekt nie posiadał wentylacji;
- tylko obiekty poz. 6, 8 ,9, 10, 13 i 14 posiadały instalację wodociągową;
- tylko obiekty poz. 8, 9 i 10 posiadały instalację kanalizacyjną[394].

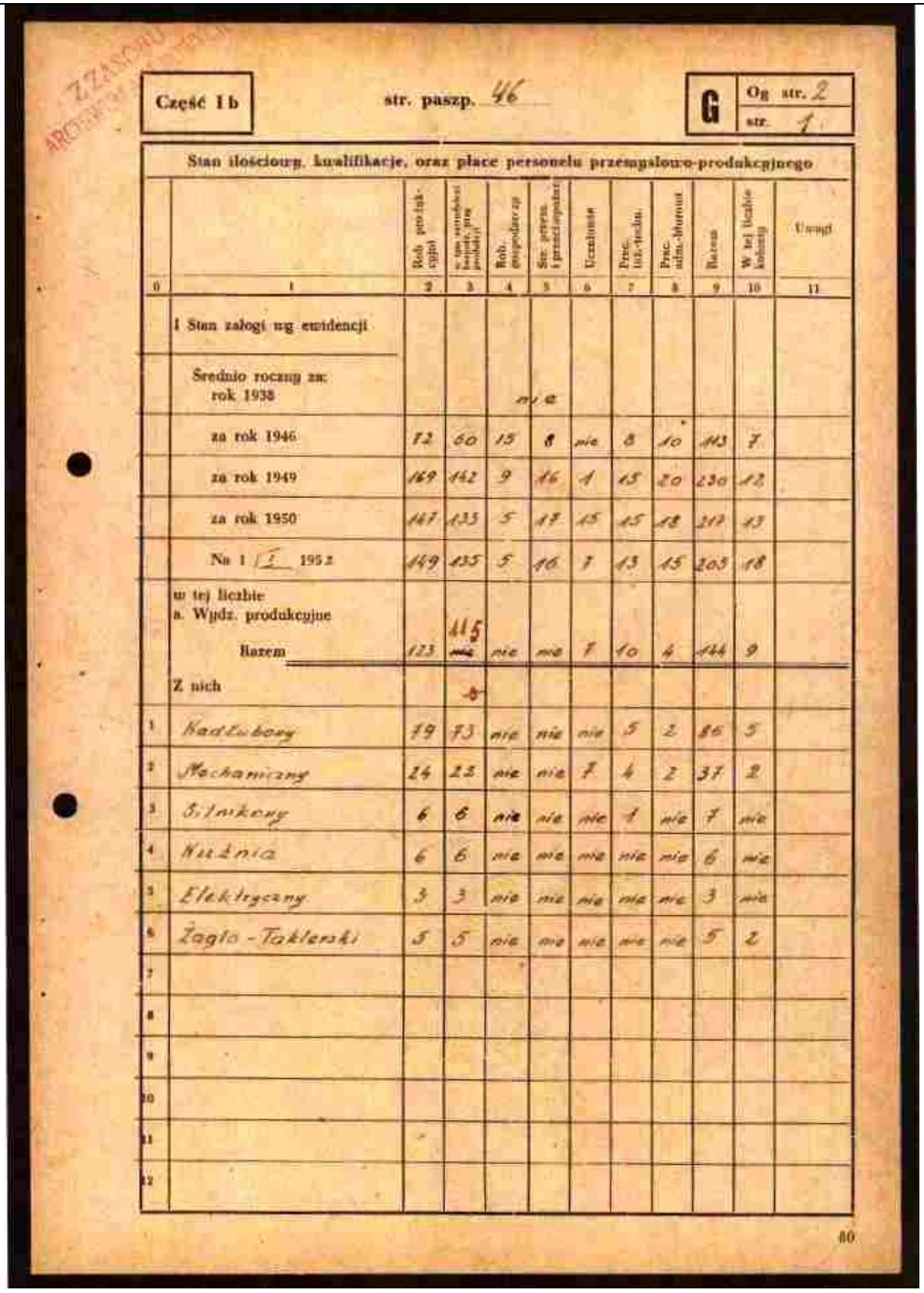
Ryc. nr 174. Hala produkcyjna na terenie „A" – obiekt nr U7 na planie sytuacyjnym.



Zdjęcie wykonano wzdłuż kadłubowni U-7. Na drugim planie widoczny jest dworzec kolejowy.
Źródło: https://www.facebook.com/ UstkaNaPrzestrzeniWiekow

[394] AAN, zespół archiwalny nr 274 - Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie, sygn. 9649, Paszport produkcyjno-techniczny Stocznia Ustka w Ustce za 1951 rok, s. 19.

Ryc. nr 175. Zatrudnienie w latach 1946, 1949, 1950 i na 1 stycznia 1952.



Część I b — str. paszp. 46 — G — Og str. 2 — str. 1

Stan ilościowy, kwalifikacje, oraz płace personelu przemysłowo-produkcyjnego

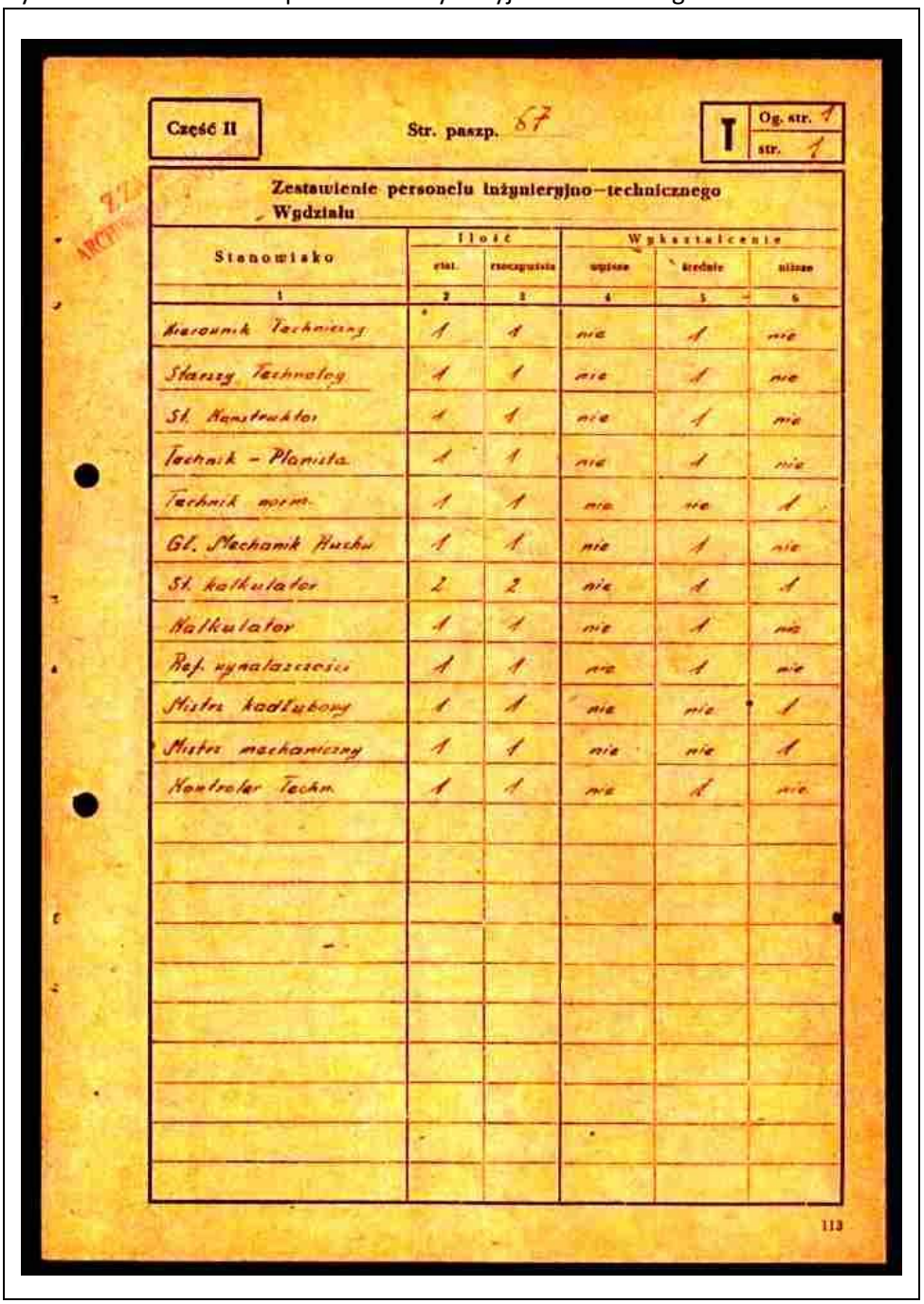
0	1	2 Rob. produkcyjni	3 w tym zatrudnieni bezpośr. przy produkcji	4 Rob. gospodarczy	5 Str. przem. i przedsiębiorstw	6 Uczniowie	7 Prac. inż.-techn.	8 Prac. adm.-biurowi	9 Razem	10 W tej liczbie kobiety	11 Uwagi
	I Stan załogi wg ewidencji										
	Średnio roczny za: rok 1938			nie							
	za rok 1946	72	60	15	8	nie	8	10	113	7	
	za rok 1949	169	142	9	16	1	15	20	230	12	
	za rok 1950	147	133	5	17	15	15	18	217	13	
	Na 1 I 1952	149	135	5	16	7	13	15	205	18	
	w tej liczbie a. Wydz. produkcyjne Razem	123	~~nie~~ 115	nie	nie	7	10	4	144	9	
	Z nich		-0-								
1	Nadłubowy	79	73	nie	nie	nie	5	2	86	5	
2	Mechaniczny	24	22	nie	nie	7	4	2	37	2	
3	Silnikowy	6	6	nie	nie	nie	1	nie	7	nie	
4	Kuźnia	6	6	nie	nie	nie	nie	nie	6	nie	
5	Elektryczny	3	3	nie	nie	nie	nie	nie	3	nie	
6	Żaglo-Taklerski	5	5	nie	nie	nie	nie	nie	5	2	
7											
8											
9											
10											
11											
12											

80

Źródło: AAN, zespół archiwalny nr 274 - Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie, sygn. 9649, Paszport produkcyjno-techniczny Stocznia Ustka w Ustce za 1951 rok, s. 46.

Jak pokazują dane z powyższej tabeli, liczba zatrudnionych na 1 stycznia 1952 r. – 205 osób - spadała od 1949 r., kiedy wynosiło 230 osób, głównie w grupie robotników produkcyjnych – o 20 osób. Wśród pracowników administracyjno - biurowych spadek ten w okresie 1949 – 1 stycznia 1952 wyniósł 5 osób. Wśród zatrudnionych staż pracy kształtował się w następujący sposób:
- do 1 roku – 24%;
- od 1 roku do 3 lat – 22%;
- od 3 do 5 lat – 54%.

Ryc. nr 176. Zestawienie personelu inżynieryjno-technicznego.



Część II — Str. paszp. 67 — T — Og. str. 1 — str. 1

Zestawienie personelu inżynieryjno–technicznego
Wydziału

Stanowisko	Ilość: etat.	Ilość: rzeczywista	Wykształcenie: wyższe	Wykształcenie: średnie	Wykształcenie: niższe
1	2	3	4	5	6
Kierownik Techniczny	1	1	nie	1	nie
Starszy Technolog	1	1	nie	1	nie
St. Konstruktor	1	1	nie	1	nie
Technik – Planista	1	1	nie	1	nie
Technik norm.	1	1	nie	nie	1
Gł. Mechanik Ruchu	1	1	nie	1	nie
St. kalkulator	2	2	nie	1	1
Kalkulator	1	1	nie	1	nie
Ref. wynalazczości	1	1	nie	1	nie
Mistrz kadłubowy	1	1	nie	nie	1
Mistrz mechaniczny	1	1	nie	nie	1
Kontroler Techn.	1	1	nie	1	nie

113

Źródło: AAN, zespół archiwalny nr 274 - Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie, sygn. 9649, Paszport produkcyjno-techniczny Stocznia Ustka w Ustce za 1951 rok, s. 67.

Z zestawienia wynika, że większość personelu technicznego miało wykształcenie średnie, chociaż nie wiemy, czy było to wykształcenie techniczne, czy np. ogólne. Czterech pracowników miało wykształcenie niższe niż średnie, w tym technik normowania, starszy kalkulator oraz dwaj mistrzowie.

Tabela nr 16. Produkcja globalna i towarowa.

L.p.	Nazwa wyrobu	Typ, charakterystyka wyrobu	Ciężar netto	Wartość wg cen niezmiennych	1949	1950	1951
1.	Kutry KU-134	Kuter KU-134 drewniany z silnikiem Dangren 50KM	24800	58000	15.07	11	0
2.	łodzie motorowo-wiosłowe ŁU.8 P.J.	Łódź ŁU 8 P.J. motorowo-żaglowa z sinikiem	3000	12500	8.91	21	9
3.	Szkuner P.C.W.M.	Szkuner drewniany do celów szkoleniowych	50000	46200	0.57	0	0
4.	Kutry KU-135	Kuter KU-135 drewniany z silnikiem Callesen 50-75 KM	28000	58000	0	0	21
5.	Łodzie rybackie wiosłowo-żaglowe MIR 6	Łodzie rybackie wiosłowo-żaglowe MIR 6 dług. 6m	300	3200	0	38	60
6.	Łodzie sondażowe	Ł5.6 łodzie sondażowe - wiosłowe dług. 6 m	800	8000	0	0	0
7.	Łodzie ratunkowe 45 osobowe	Łodzie ratunkowe 45 osobowe wiosłowo-żaglowe dług. 8.20	1000	10600	0	0	2
8.	Łodzie ratunkowe 50 osobowe	Łodzie ratunkowe 50 osobowe wiosłowo-żaglowe dług. 8.80	1200	12200	0	0	2
9.	Łodzie robocze 420	Łodzie wiosłowe dług. 4.20	400	6000	0	0	1
10.	Łodzie żakowe 710	łodzie wiosłowe dług. 7.10	600	4500	0	0	0
11.	Szalupy	Łodzie ratunkowe wiosłowo-żaglowe	800	7000	0	3	0

objaśnienia:

a. ciężar i wartość podano dla 1 sztuki;
b. ilości w roku 1949 (w setnych) uwzględniają wartość produkcji z poprzedniego okresu sprawozdawczego.

Źródło: AAN, zespół archiwalny nr 274 - Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie, sygn. 9649, Paszport produkcyjno-techniczny Stocznia Ustka w Ustce za 1951 rok, s. 44 i 45.

Ze względu na obszerność i szczegółowość Raportu, który obejmuje także takie zagadnienia jak: bilans energii i palenia, zaopatrzenie w surowce i materiały, odpadki, opis wyposażenia itp. itd. pominęliśmy te treści i przechodzimy do zdarzeń w 1952 roku, pierwszego roku samodzielnego funkcjonowania.

5. Produkcja w roku 1952.

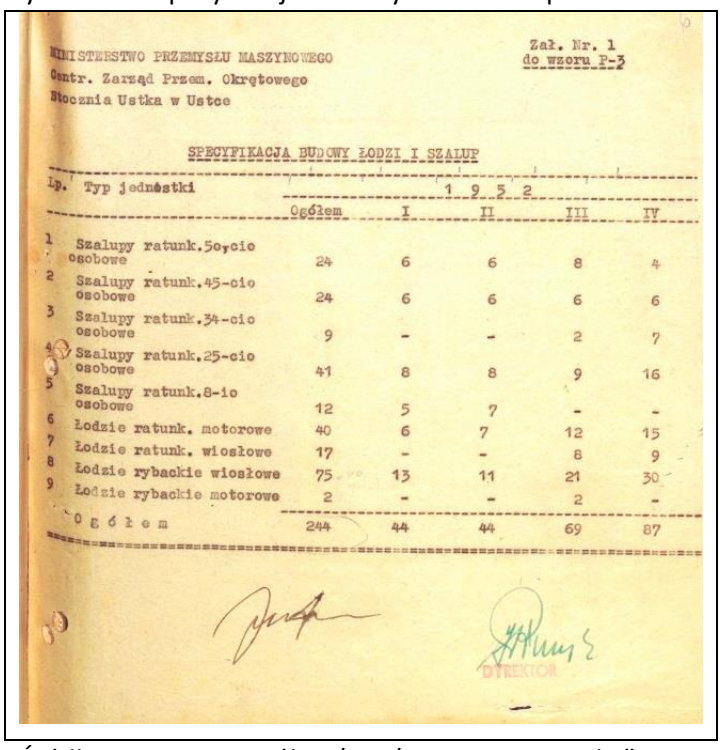
Na początku roku nastąpiło dalsze rozwinięcie produkcji typoszeregu łodzi ratunkowych oraz podjęcie również budowy dwóch typów łodzi roboczych motorowych o długości 3.6 m i 4.5 m. Nadto, Stocznia wybudowała serię szalup o poszyciu diagonalnym wiosłowych 6-metrowych w ilości 8 szt. oraz 8-metrowych w ilości 6 szt., zamówionych przez Stocznię Marynarki Wojennej w Gdyni. Wybudowano także 9 kutrów KU-135 i 4 kutry KU-160[395].

W planie roku 1952 pojawiły się już łodzie [szalupy] ratunkowe, o pojemności[396] :

- 50 osób – 24 szt.;
- 45 osób – 24 szt.;
- 34 osób – 9 szt.;
- 25 osób – 41 szt.;
- 8 osób – 12 szt.;
- motorowe – 40 szt.;
- wiosłowe – 17 szt.

W zakresie produkcji występowały także: łodzie rybackie wiosłowe – 75 szt. i łodzie rybackie motorowe – 2 szt.[397].

Ryc. nr 177. Specyfikacja budowy łodzi i szalup.



MINISTERSTWO PRZEMYSŁU MASZYNOWEGO
Centr. Zarząd Przem. Okrętowego
Stocznia Ustka w Ustce

Zał. Nr. 1
do wzoru P-3

SPECYFIKACJA BUDOWY ŁODZI I SZALUP

Lp.	Typ jednostki	1952 Ogółem	I	II	III	IV
1	Szalupy ratunk.50-cio osobowe	24	6	6	8	4
2	Szalupy ratunk.45-cio osobowe	24	6	6	6	6
3	Szalupy ratunk.34-cio osobowe	9	-	-	2	7
4	Szalupy ratunk.25-cio osobowe	41	8	8	9	16
5	Szalupy ratunk.8-io osobowe	12	5	7	-	-
6	Łodzie ratunk. motorowe	40	6	7	12	15
7	Łodzie ratunk. wiosłowe	17	-	-	8	9
8	Łodzie rybackie wiosłowe	75	13	11	21	30
9	Łodzie rybackie motorowe	2	-	-	2	-
	Ogółem	244	44	44	69	87

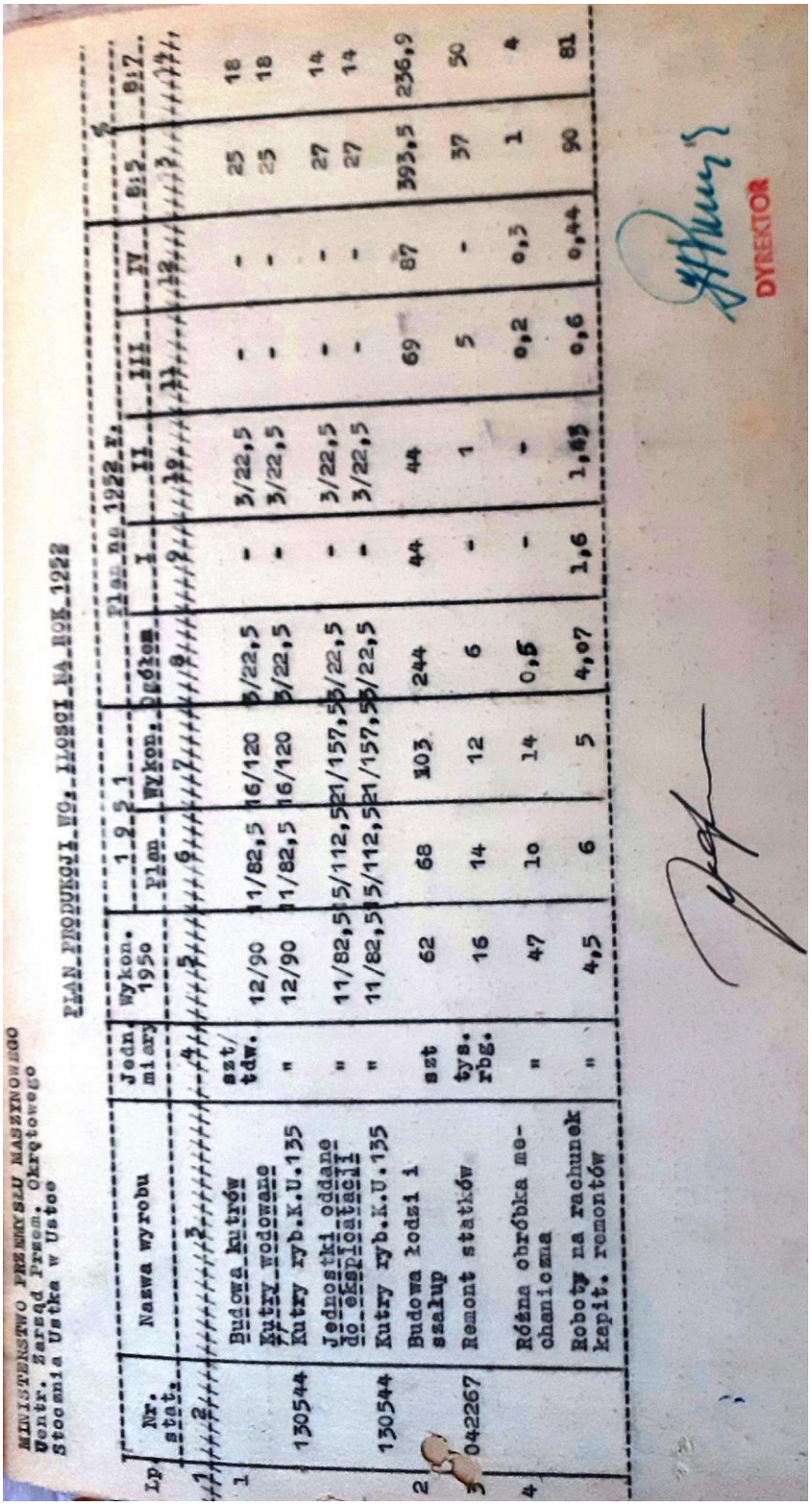
DYREKTOR

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 17, Plany techniczno-przemysłowo-finansowe na lata 1952-1955 i sprawozdania z ich realizacji.

[395] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni; podajemy tę informację z zastrzeżeniem, że wg innych źródeł tj. zestawień wykonania planów produkcji, jednostki KU-160 w tym roku nie były budowane, a na pewno nie były sprzedawane.
[396] APK, OS, zespół 27/153/ – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 17, Plany techniczno-przemysłowo-finansowe na lata 1952-1953 i sprawozdania z ich realizacji 1952-1955.
[397] Tamże.

Uwzględniając inne pozycje planu na rok 1952, w tym kutry KU-135 w ilości 3 szt., zakładał on wykonanie łącznie 244 łodzi i 3 kutrów.

Ryc. nr 178. Plan produkcji wg ilości na rok 1952.



MINISTERSTWO PRZEMYSŁU MASZYNOWEGO
Centr. Zarząd Przem. Okrętowego
Stocznia Ustka w Ustce

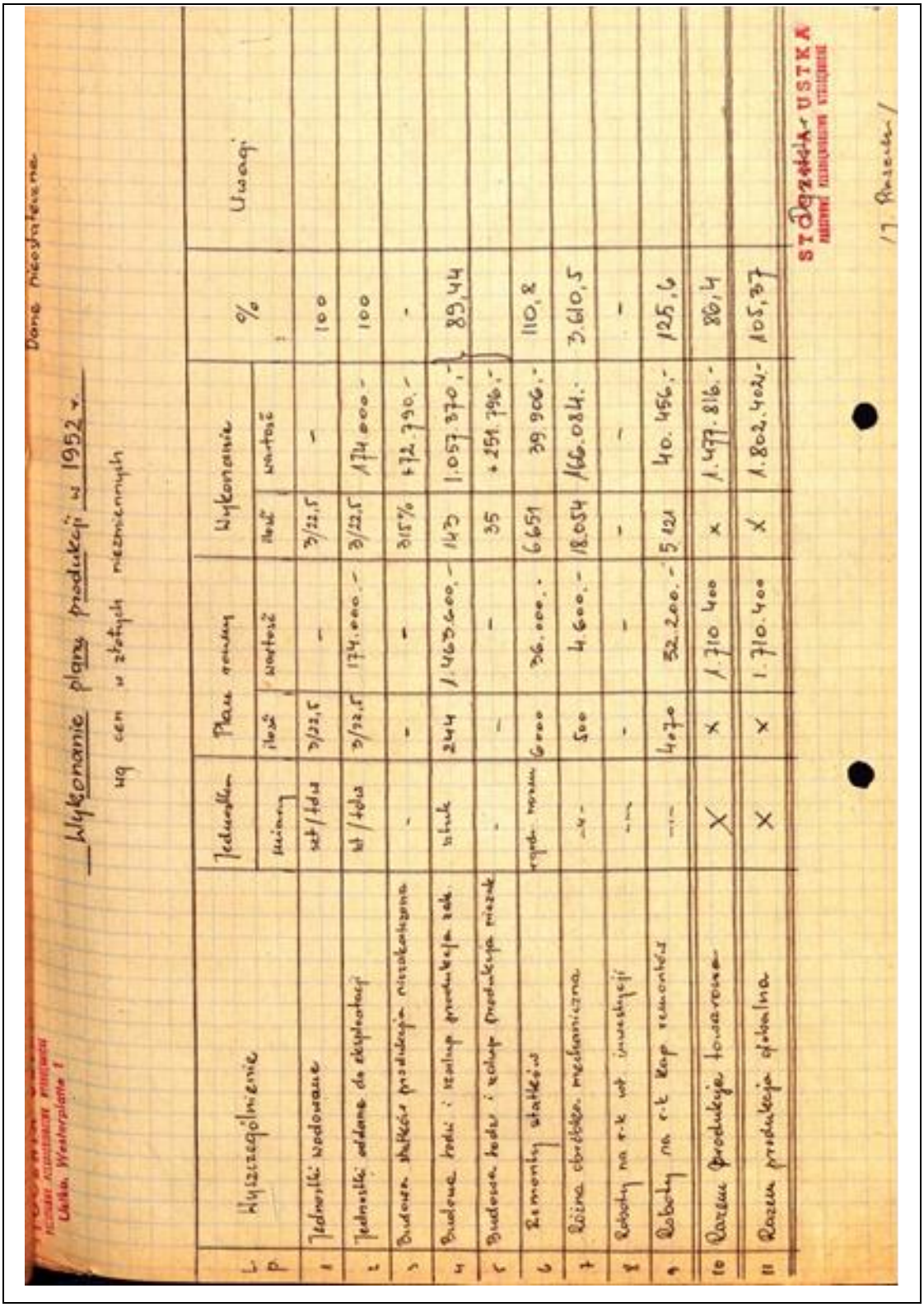
PLAN PRODUKCJI W/g. ASORTYMENTU NA ROK 1952

Lp	Nr. stat.	Nazwa wyrobu	Jedn. miary	Wykon. 1950	1952 r. Plan		Plan na 1952 r. w tym: I		II		III		IV		%
					Plan	Wykon.		Poziom							
1		Budowa kutrów	szt/tdw.	12/90	11/82,5	16/120	-	5/22,5	-	3/22,5	-	-	-	25	18
		Kutry wodowane	"	12/90	11/82,5	16/120	-	5/22,5	-	3/22,5	-	-	-	25	18
	130544	Kutry ryb.K.U.135													
		Jednostki oddane do eksploatacji	"	11/82,5	15/112,5	21/157,5	-	5/22,5	-	3/22,5	-	-	-	27	14
			"	11/82,5	15/112,5	21/157,5	-	5/22,5	-	3/22,5	-	-	-	27	14
	130544	Kutry ryb.K.U.135													
2		Budowa łodzi i szalup	szt	62	68	103	44	244	44	44	69	87	393,5	236,9	
3	042267	Remont statków	tys. rbg.	16	14	12	6	-	1	1	5	-	37	50	
4		Różna obróbka mechaniczna	"	47	10	14	0,5	-	-	-	0,2	0,3	1	4	
		Roboty na rachunek kapit. remontów	"	4,5	6	5	4,07	1,6	1,65	1,65	0,6	0,44	90	81	

DYREKTOR

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 17, Plany techniczno-przemysłowo-finansowe na lata 1952-1955 i sprawozdania z ich realizacji.

Ryc. nr 179. Wykonanie planu 1952 r., sporządzone odręcznie przez Józefa Piaseckiego.



Wykonanie planu produkcji w 1952 r.

wg cen w złotych niezmiennych

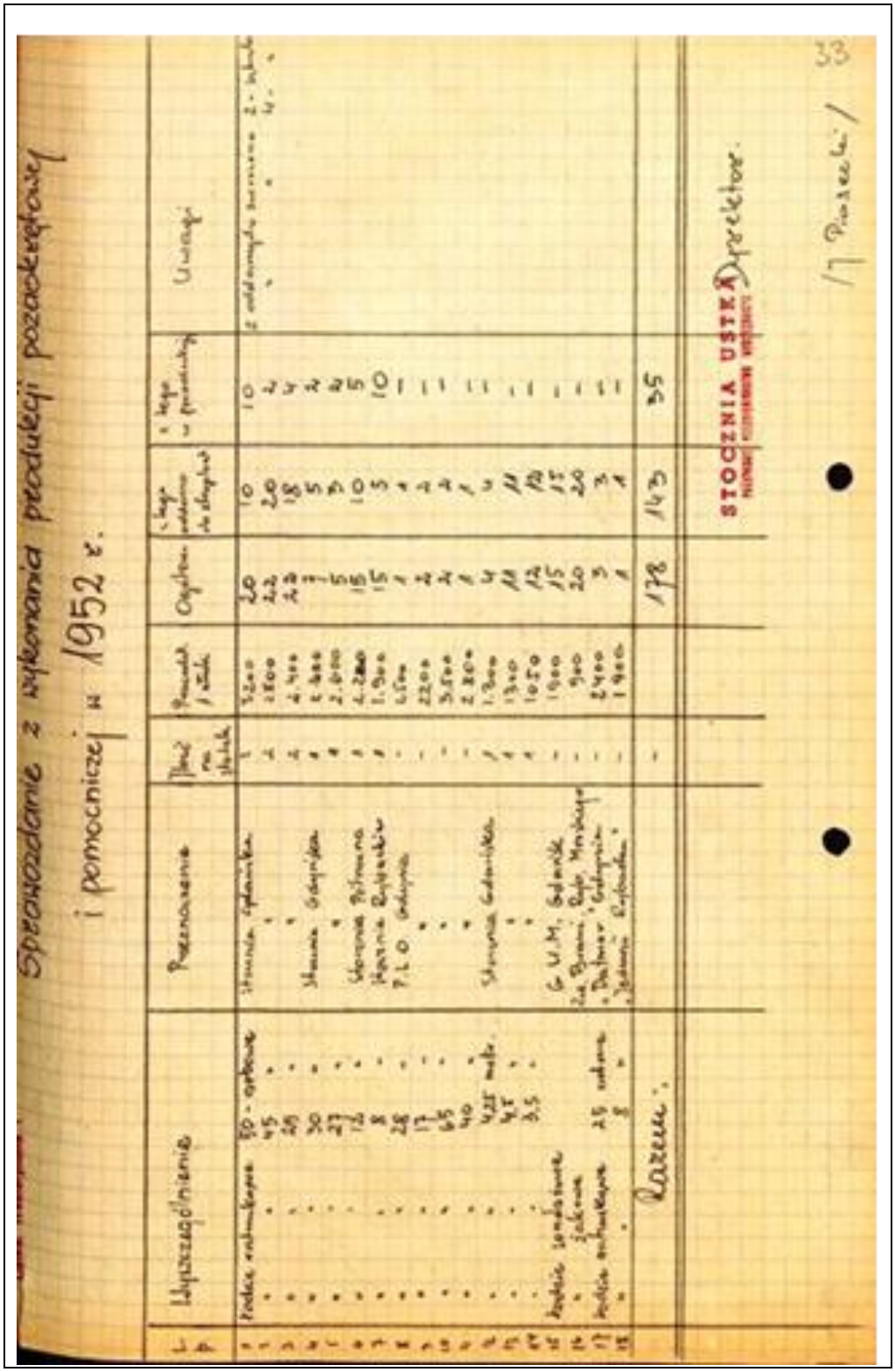
Dane nieostateczne

L.p.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	Plan rowny ilość	Plan rowny wartość	Wykonanie ilość	Wykonanie wartość	%	Uwagi
1	Jednostki wodowane	szt/tdw	3/22,5	–	3/22,5	–	100	
2	Jednostki oddane do eksploatacji	szt/tdw	3/22,5	174.000.-	3/22,5	174.000.-	100	
3	Budowa statków produkcja niezakaliczona	–	–	–	315%	+72.790.-	–	
4	Budowa łodzi i szalup produkcja zak.	sztuk	244	1.463.600.-	143	1.057.370.-	89,44	
5	Budowa łodzi i szalup produkcja niezak.	–	–	–	35	+251.796.-		
6	Remonty statków	rgodz. nazw	6000	36.000.-	6651	39.906.-	110,8	
7	Różna obróbka mechaniczna	-"-	500	4.600.-	18.054	166.084.-	3.610,5	
8	Roboty na r-k wł. inwestycji	-"-	–	–	–	–	–	
9	Roboty na r-k kap. remontów	-"-	4070	52.200.-	5121	40.456.-	125,6	
10	Razem produkcja towarowa	X	X	1.710.400	X	1.477.816.-	86,4	
11	Razem produkcja globalna	X	X	1.710.400	X	1.802.402.-	105,37	

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 17, Plany techniczno-przemysłowo-finansowe na lata 1952-1955 i sprawozdania z ich realizacji.

Pomimo niewykonania planu ilościowego produkcji łodzi i szlup ratunkowych (zamiast 244 szt. wykonano 143 szt.), należy zwrócić uwagę na poszerzenie asortymentu łodzi ratunkowych wdrożonych do produkcji w 1952 roku.

Ryc. nr 180. Sprawozdanie z wykonania produkcji pozaokrętowej i pomocniczej w 1952 r.



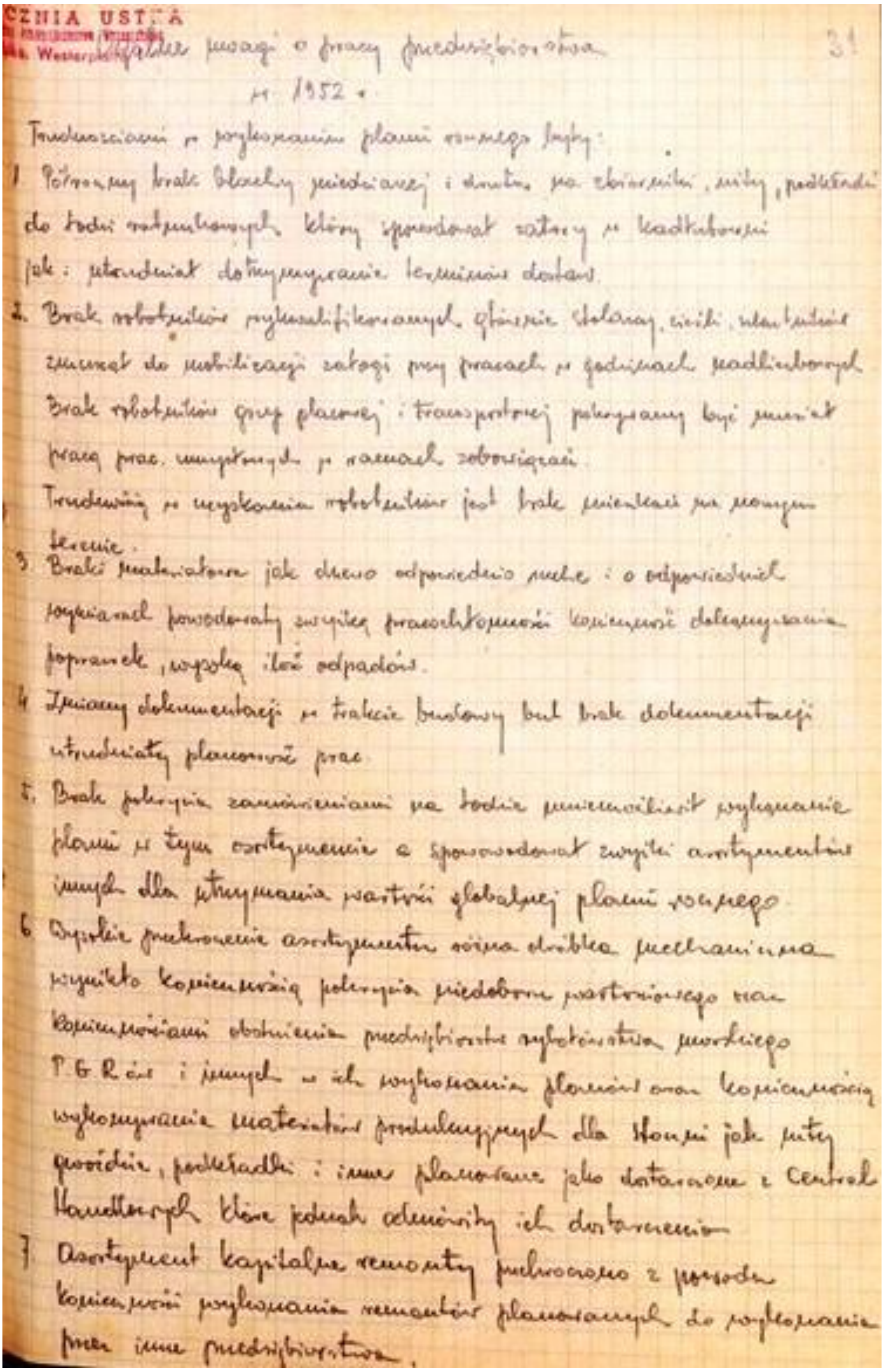
Sprawozdanie z wykonania produkcji pozaokrętowej i pomocniczej w 1952 r.

STOCZNIA USTKA Dyrektor

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 17, Plany techniczno-przemysłowo-finansowe na lata 1952-1955 i sprawozdania z ich realizacji.

Józef Piasecki tak oceniał realizację zadań planowych swojego pierwszego roku na stanowisku dyrektora - już samodzielnej - Stoczni „Ustka” w Ustce:

Ryc. nr 181.Ogólne uwagi o pracy przedsiębiorstwa w 1952 r.



[STO]CZNIA USTKA
ul. Westerplatte

Ogólne uwagi o pracy przedsiębiorstwa w 1952 r. 31

Trudnościami w wykonaniu planu rocznego były:

1. Poważny brak blachy miedzianej i drutu na skrzynki, nity, podkładki do łodzi ratunkowych, który spowodował zatory w kadłubowni jak i utrudniał dotrzymywanie terminów dostaw.
2. Brak robotników wykwalifikowanych, głównie stolarzy, cieśli, ślusarzy zmuszał do mobilizacji załogi przy pracach w godzinach nadliczbowych. Brak robotników grupy placowej i transportowej pokrywany być musiał pracą prac. umysłowych w ramach zobowiązań. Trudnością w uzyskaniu robotników jest brak mieszkań na naszym terenie.
3. Braki materiałowe jak drewno odpowiednio suche i o odpowiednich wymiarach powodowały zwiększ. pracochłonności konieczność doklejania poprawek, wysoką ilość odpadów.
4. Zmiany dokumentacji w trakcie budowy bądź brak dokumentacji utrudniały planowość prac.
5. Brak pokrycia zamówieniami na łodzie uniemożliwiło wykonanie planu w tym asortymencie a spowodowało zwyżki asortymentów innych dla utrzymania wartości globalnej planu rocznego.
6. Wysokie przekroczenie asortymentu wśród drobnicy mechanicznej wynikło koniecznością pokrycia niedoboru wartościowego oraz koniecznościami obsłużenia przedsiębiorstw rybołówstwa morskiego, P.G.R.ów i innych w ich wykonaniu planów oraz koniecznością wykorzystania materiałów produkcyjnych dla Stoczni jak nity, gwoździe, podkładki i inne planowane jako dostarczone z Central Handlowych które jednak odmówiły ich dostarczenia.
7. Asortyment kapitalne remonty przekroczono z powodu konieczności wykonania remontów planowanych do wykonania przez inne przedsiębiorstwa.

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 17, Plany techniczno-przemysłowo-finansowe na lata 1952-1955 i sprawozdania z ich realizacji.

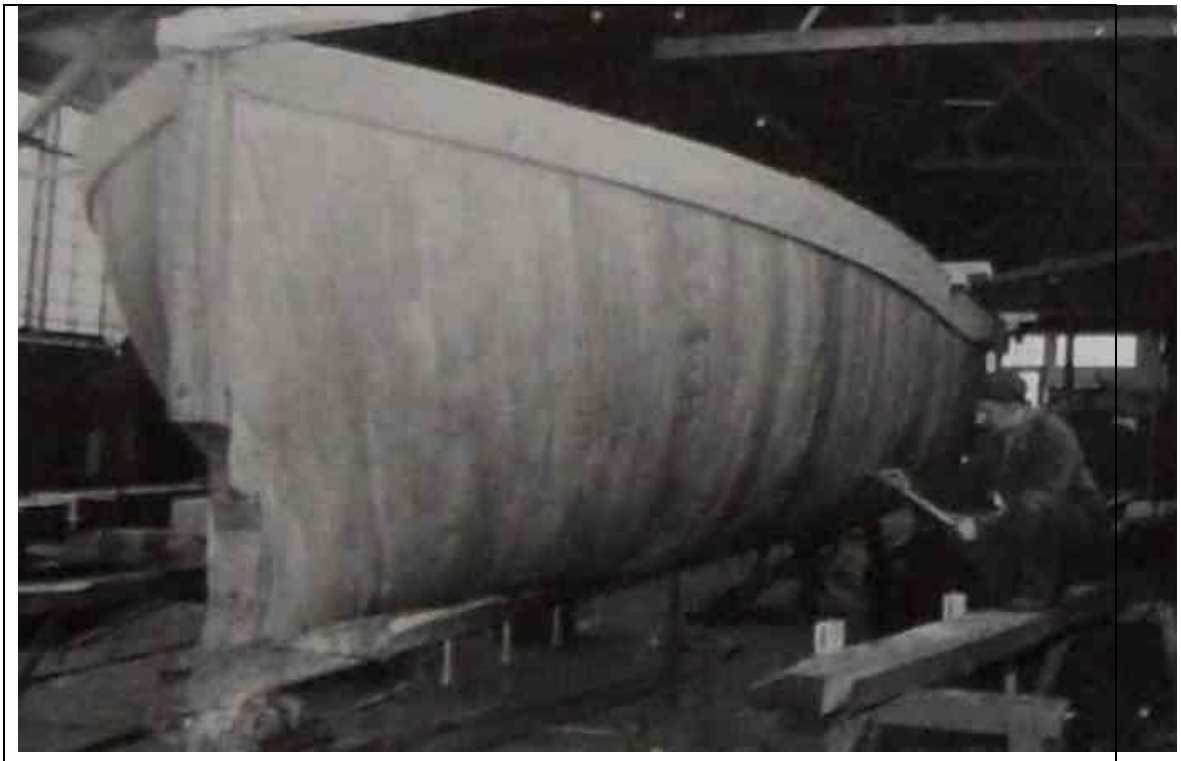
W podsumowaniu Józef Piasecki stwierdził, że „pomimo wszystkich tych trudności załoga stoczni, poprzez swoją ofiarną, pełną zrozumienia i poświęcenia pracę, poprzez zobowiązania produkcyjne wykonała plan roczny w ok. 105,37%”[398].

6. Produkcja łodzi z kadłubem o poszyciu diagonalnym.

Przemysł okrętowy musi cały czas udoskonalać swoje wyroby. I tak też się rzecz miała z podjętą w roku 1952 produkcją łodzi ratunkowych z kadłubem o poszyciu diagonalnym. Wykonano wówczas 14 szalup, 6- i 8-metrowych, zamówionych przez Stocznię Marynarki Wojennej w Gdyni. Do budowy łodzi z takim poszyciem służyła szkutnicza tarcica dębowa. Niestety, już od początku lat pięćdziesiątych pojawiły się trudności z kupnem drewna o odpowiedniej jakości, nadającego się do budowy jednostek pływających. Dodatkowo nastąpił, w latach pięćdziesiątych, gwałtowny wzrost cen na drewno szkutnicze. Stocznie zaczęły to drewno importować, tym samym nastąpił wzrost cen na jednostki drewniane. Z tego powodu, stocznia w Ustce zerwała umowę ze spółdzielczością rybacką na dostawę ponad 200 kutrów łososiowych[399].

[398] APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 17, Plany techniczno-przemysłowo-finansowe na lata 1952-1953 i sprawozdania z ich realizacji.
[399] Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt, *Dzieje Ustki*, w. cyt., s. 154 i 155.

Ryc. nr 182. Budowa drewnianych łodzi ratunkowych z poszyciem diagonalnym.

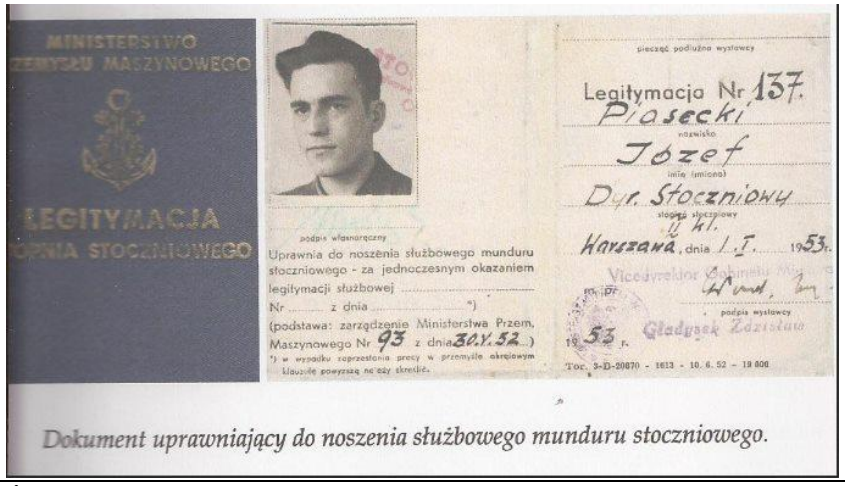


Źródło: Kolekcja zdjęć w Muzeum Ziemi Usteckiej.

7. Ze wspomnień dyrektora Józefa Piaseckiego[400].

Mianowanie mnie na stanowisko dyrektora Stoczni[401] zbiegło się z decyzją ministra o umundurowaniu pracowników stoczni morskich. W maju, czy czerwcu na Święcie Morza występowaliśmy już na galowo. Pomysł umundurowania obejmował wszystkich pracowników w branży stoczniowej[402].

Ryc. nr 183. Legitymacja stopnia stoczniowego Józefa Piaseckiego.



Dokument uprawniający do noszenia służbowego munduru stoczniowego.

Źródło: Radosław Piasecki, *Nasza Ustka…,* w. cyt.

Ryc. nr 184. Józef Piasecki w mundurze stoczniowca w pochodzie z okazji obchodów Święta 1 Maja.

Józef Piasecki w galowym mundurze podczas 1-majowego pochodu

Źródło: Radosław Piasecki, *Nasza Ustka…,* w. cyt.

[400] Radosław Piasecki, *Nasza Ustka*…, w. cyt.
[401] Radosław Piasecki podaje, że mianowanie Józefa Piaseckiego na dyrektora stoczni miało nastąpić na początku 1950 r., co w kontekście daty zarządzenia ministra przemysłu maszynowego (30 maja 1952) mogło nastąpić tylko w 1952 roku (Józef Piasecki otrzymał nominację 1 stycznia 1952 r.).
[402] Radosław Piasecki, *Nasza Ustka*…, w. cyt.

8. Rok 1953 według Kroniki Stoczni Ustka[403].

Wg potrzeb przemysłu okrętowego na przestrzeni roku nastąpiło dalsze rozwinięcie produkcji o nowe typy łodzi ratunkowych, dzięki czemu zabezpieczone zostały w pełni dostawy na budowane statki w kraju. Budowa łodzi [ratunkowych] nadzorowana była przez Polski Rejestr Statków. W tym roku zapoczątkowane zostały pierwsze dostawy łodzi na bezpośredni eksport do ZSRR i Bułgarii. Na statki budowane w Stoczni Gdańskiej wykonano 4 motorówki o długości 11 m, pełnopokładowe o poszyciu diagonalnym wg projektu Centralnego Biura Konstrukcji Okrętowych w Gdańsku.

Równolegle, chociaż w coraz mniejszej ilości, budowane były jednostki rybackie. Stopniowe zanikanie tej produkcji spowodowane było coraz większymi dostawami dla rybołówstwa kutrów stalowych o długości 17 m, które były budowane w Gdańsku i Szczecinie[404].

Z prac adaptacyjnych wykonano kapitalny remont warsztatu żaglo-taklerskiego.

Z dniem 1 marca zostaje ustanowione stanowisko Głównego Inżyniera Stoczni, na które powołano Grońskiego Czesława. Uprzednio zajmował w Stoczni stanowisko Gł. Mechanika.

Poniżej przedstawiamy jego życiorys opracowany z okazji obchodów uroczystości XXX-lecia Stoczni „Ustka" w 1975 r.

9. Czesław Groński - Główny Inżynier Stoczni „Ustka" w Ustce w latach 1953-1955.

Ryc. nr 185. Fotografia Czesława Grońskiego.

Źródło: Kolekcja zdjęć Muzeum Ziemi Usteckiej.

Urodzony 22 października 1925 roku w Skarżysku Kamiennym. Ukończył Gimnazjum Ogólnokształcące w 1939 r. w Radomiu oraz Państwową Szkołę Budowy maszyn w Radomiu w 1942 r. Podczas okupacji w latach 1942-45 pracował w Fabryce „Wulkan" w Radomiu. Pracę w Stoczni Ustka rozpoczął w roku 1947 na stanowisku Kierownika Warsztatów Mechanicznych a od 1948 r. do 1953 r. pełnił funkcję Gł. Mechanika. Z chwilą utworzenia w Stoczni stanowiska Głównego Inżyniera, został na nie powołany z dniem 1 marca 1953 r. Funkcję pierwszego Głównego Inżyniera pełnił do 31 lipca 1955 r. Po odwołaniu z zajmowanego stanowiska przeszedł do pracy w Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego na stanowisko Kierownika Technicznego, a od 1961 r. pracuje w Koszalińskim Urzędzie Morskim. W roku 1958 uzyskał stopień inżyniera mechanika na studiach zaocznych Politechniki Szczecińskiej. Odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi (1953 r.), Złotym Krzyżem Zasługi (1969 r.) oraz srebrną (1963 r.) i Złotą (1973 r.) odznaką „Zasłużony pracownik morza".

[403] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

[404] Kutry KS-17 zaprojektowane przez Jerzego Doerffera z Politechniki Gdańskiej były budowane w latach 1948-1949 r. w Stoczni Gdańskiej dla przedsiębiorstwa połowowego Arka, posiadającego swój oddział w Ustce; kutry stalowe o długości 17 m zapoczątkowały długą serię statków rybackich budowanych w kilku stoczniach w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie, stąd ich różne oznaczenia – B368, KS-17, K-15, K-15R oraz Storem. Kutry według projektu B368 były budowane w latach 1950-1951 m.in. w **Stoczni Rybackiej w Gdyni**; w roku 1952 po zbudowaniu 29 kutrów, produkcję B368 przekazano do Stoczni Szczecińskiej; zob. Wiesław Blady, *Polska flota…*, w. cyt., s. 46.

10. Uwarunkowania techniczno-produkcyjne Stoczni. Plany produkcji.

W ramach usprawnień techniczno-eksploatacyjnych została wydzielona hala, w której zlokalizowano obróbkę drewna. Pozwoliło to na lepszą gospodarkę drewnem, maksymalne wykorzystanie tarcicy przy wyprzedzającym i seryjnym wykonawstwie prefabrykatów. Specjalizacja obróbki pozwoliła również na podniesienie jakości wyrobów[405].

Drewno, które podlegać musi obróbce i montażowi w produkcji łodzi musi posiadać odpowiednią wilgotność. Stocznia jednak nie posiadała własnej suszarni do wysuszenia drewna na odpowiednią wilgotność, trzeba było transportować drewno do wysuszenia aż do Stoczni Północnej w Gdyni[406]. Taki transport znacznie podrażał koszty wytworzenia jednostek z kadłubem drewnianym. Plan rozbudowy stoczni w Ustce przewidywał budowę suszarni dopiero w 1954 roku[407].

Produkcją wiodącą w Stoczni Ustka była w tym czasie produkcja łodzi ratunkowych. W stoczni były również wytwarzane pływaki ratunkowe, maszty, wiosła i inne elementy wyposażenia łodzi[408].

Trudności z zakupem surowców, przede wszystkim braki występujące w zakresie drewna szkutniczego powodowały zmiany w procesie technologicznym – zaczęto w produkowanych kutrach i łodziach ratunkowych wprowadzać konstrukcje warstwowe i warstwowo-klejowe, według uznanych technologii w Polskim Rejestrze Statków[409].

Produkcja i usługi.

Stocznia Ustka, jako jednostka podległa Centralnemu Zarządowi Przemysłu Okrętowego, otrzymywała tzw. Wytyczne do Projektu Planu. Na rok 1953 stoczni wyznaczono, między innymi[410]:

- oddanie do eksploatacji 8 kutrów KU-135;

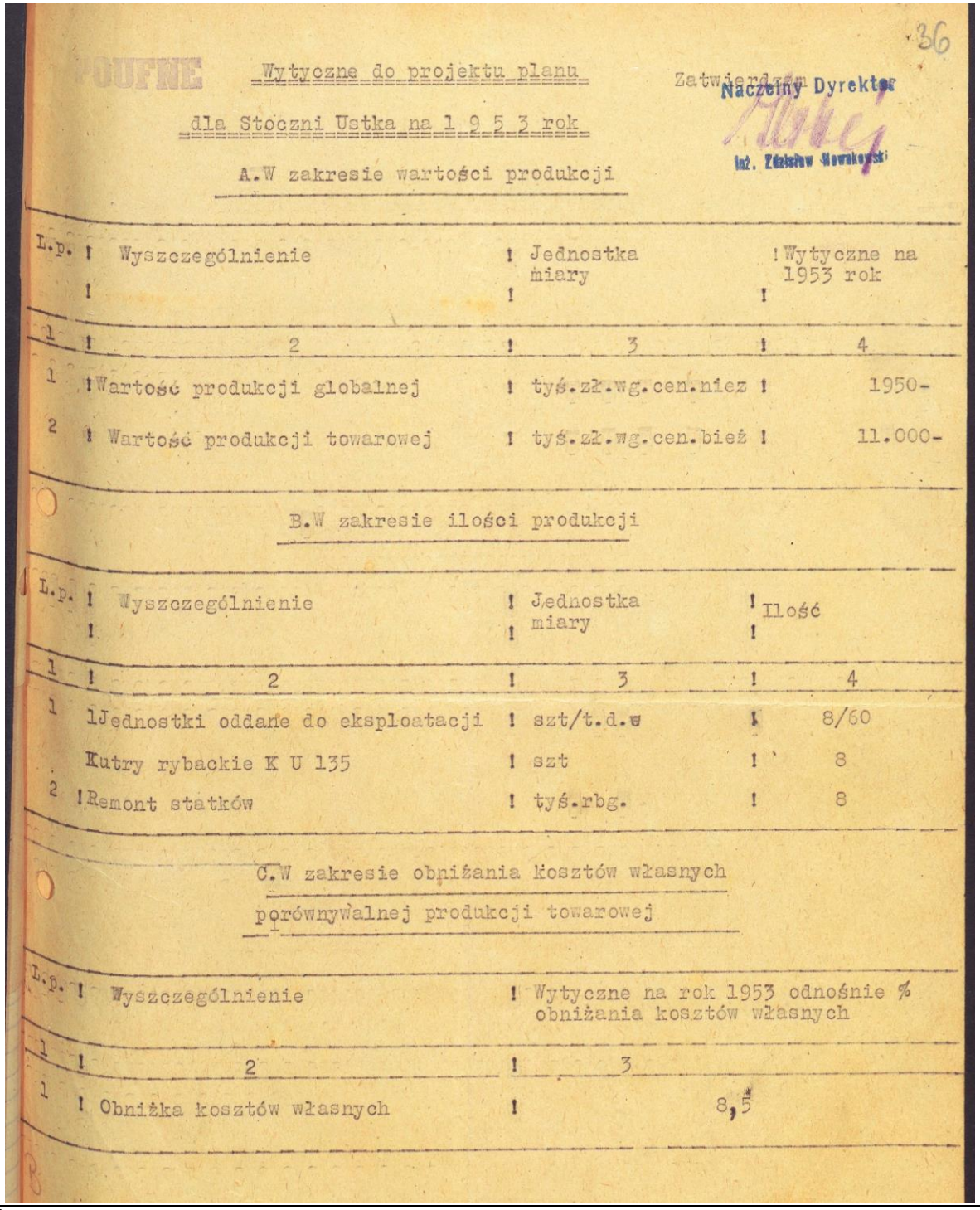
- remont statków – 8 tys. roboczogodzin;

a także:

- obniżenie kosztów własnych produkcji o 8.5%[411].

[405] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.
[406] Poprawnie – Stoczni Północnej w **Gdańsku.**
[407] Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt, *Dzieje Ustki*, w. cyt., s. 155.
[408] Tamże.
[409] Tamże.
[410] APK, OS, zespół 27/153/ – Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn.17, Plany techniczno-przemysłowo-finansowe na lata 1952-1953 i sprawozdania z ich realizacji 1952-1955.
[411] Na początku lat 50-tych państwo polskie uruchomiło ogólnopolską kampanię szukania oszczędności w gospodarce narodowej, zarówno w zakresie wykorzystania materiałów, jak i robocizny; jej wyrazem był m.in. ruch racjonalizatorski oraz tzw. narady oszczędnościowe (przebieg takiej narady w Stoczni Ustka przedstawimy w cz. IV, rozdz. 1).

Ryc. nr 186. Wytyczne do projektu planu dla Stoczni Ustka na 1952 rok.



POUFNE

36

Wytyczne do projektu planu

dla Stoczni Ustka na 1 9 5 3 rok

Zatwierdzam Naczelny Dyrektor

inż. Zdzisław Nowakowski

A.W zakresie wartości produkcji

L.p.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	Wytyczne na 1953 rok
1	2	3	4
1	Wartość produkcji globalnej	tyś.zł.wg.cen.niez	1950-
2	Wartość produkcji towarowej	tyś.zł.wg.cen.bież	11.000-

B.W zakresie ilości produkcji

L.p.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	Ilość
1	2	3	4
1	Jednostki oddane do eksploatacji	szt/t.d.w	8/60
	Kutry rybackie K U 135	szt	8
2	Remont statków	tyś.rbg.	8

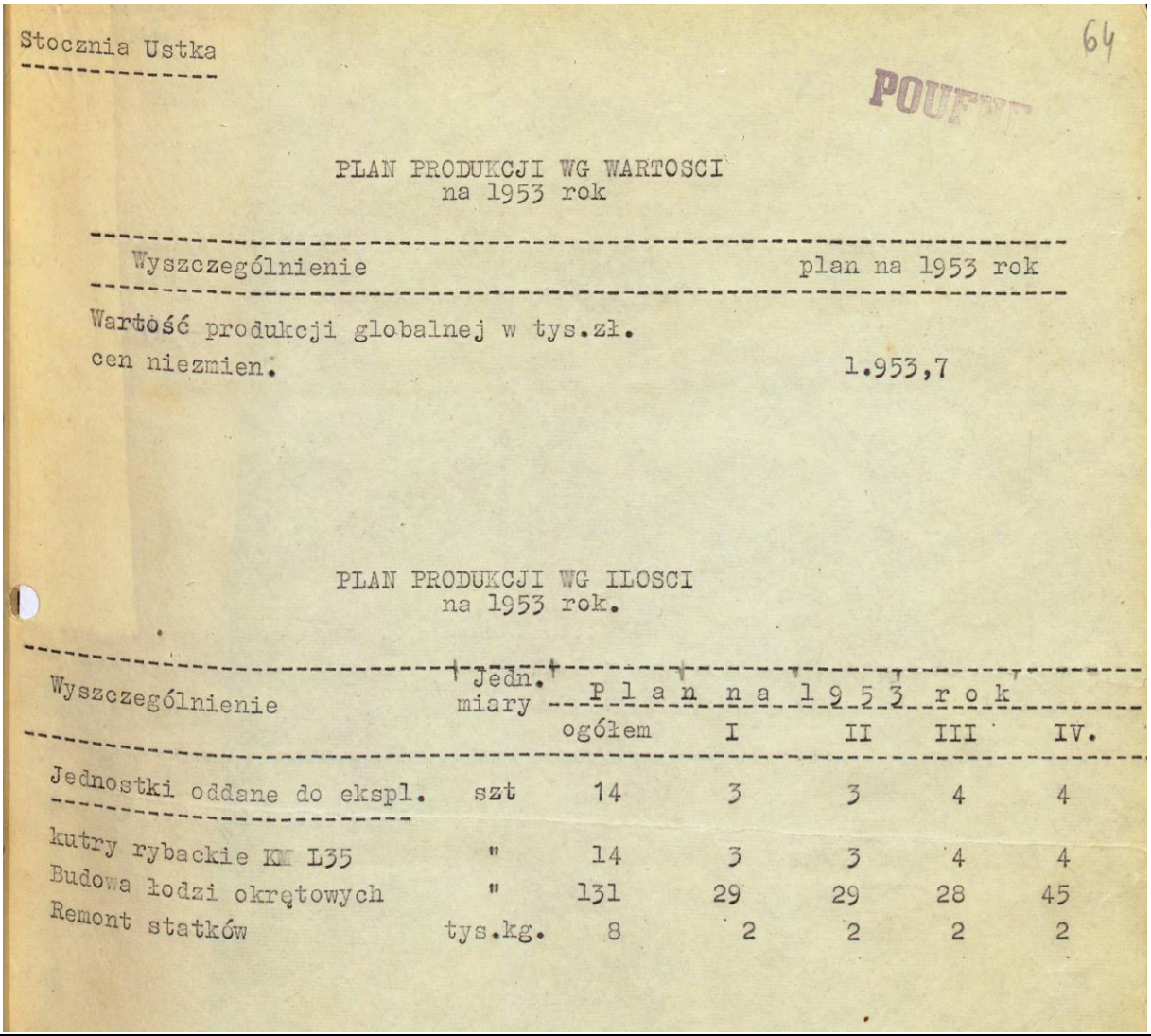
C.W zakresie obniżania kosztów własnych porównywalnej produkcji towarowej

L.p.	Wyszczególnienie	Wytyczne na rok 1953 odnośnie % obniżania kosztów własnych
1	2	3
1	Obniżka kosztów własnych	8,5

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/ – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.17, Plany techniczno-przemysłowo-finansowe na lata 1952-1955 i sprawozdania z ich realizacji 1952-1955.

Plan Stoczni przewidywał natomiast:
- oddanie do eksploatacji 14 kutrów KU-135;
- remont statków – 8 tys. roboczogodzin.

Ryc. nr 187. Plan produkcji wg wartości na 1953 r[412].



Stocznia Ustka

64

POUFNE

PLAN PRODUKCJI WG WARTOSCI
na 1953 rok

Wyszczególnienie	plan na 1953 rok
Wartość produkcji globalnej w tys.zł. cen niezmien.	1.953,7

PLAN PRODUKCJI WG ILOSCI
na 1953 rok.

Wyszczególnienie	Jedn. miary	Plan na 1953 rok ogółem	I	II	III	IV.
Jednostki oddane do ekspl.	szt	14	3	3	4	4
kutry rybackie KM L35	"	14	3	3	4	4
Budowa łodzi okrętowych	"	131	29	29	28	45
Remont statków	tys.kg.	8	2	2	2	2

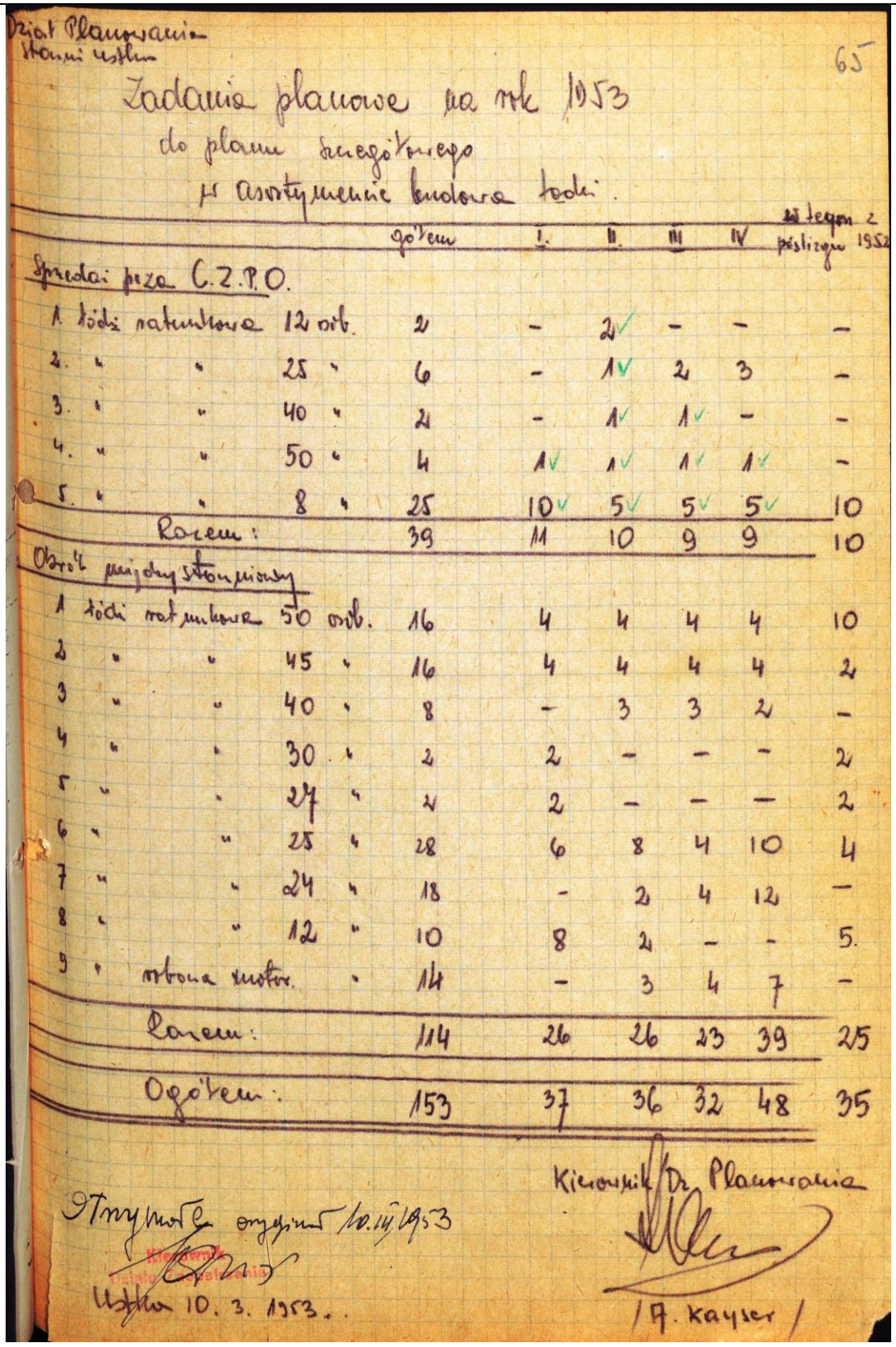
Źródło: APK, OS, zespół 27/153/ – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 17, Plany techniczno-przemysłowo-finansowe na lata 1952-1955 i sprawozdania z ich realizacji 1952-1955.

W części obejmującej łodzie ratunkowe i robocze zaplanowano łącznie 153 jednostki[413]:

[412] W treści zapisano „KM L35”, oraz – w zakresie remontu statków – „8 tys. kg”, co uważamy za błędy maszynowe.

[413] APK, OS, zespół 27/153/ – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 17, Plany techniczno-przemysłowo-finansowe na lata 1952-1953 i sprawozdania z ich realizacji 1952-1955.

Ryc. nr 188. Zadania planowe na rok 1953.



Dział Planowania
Stoczni ustka

65

Zadania planowe na rok 1953
do planu szczegółowego
w asortymencie budowa łodzi.

									w tegoż z półrocza 1952
					gółem	I.	II.	III	IV	
Sprzedaż poza C.Z.P.O.										
1.	łódź ratunkowa		12	osób.	2	–	2	–	–	–
2.	"	"	25	"	6	–	1	2	3	–
3.	"	"	40	"	2	–	1	1	–	–
4.	"	"	50	"	4	1	1	1	1	–
5.	"	"	8	"	25	10	5	5	5	10
	Razem:				39	11	10	9	9	10
Obrót międzystoczniowy										
1	łódź ratunkowa		50	osób.	16	4	4	4	4	10
2	"	"	45	"	16	4	4	4	4	2
3	"	"	40	"	8	–	3	3	2	–
4	"	"	30	"	2	2	–	–	–	2
5	"	"	27	"	2	2	–	–	–	2
6	"	"	25	"	28	6	8	4	10	4
7	"	"	24	"	18	–	2	4	12	–
8	"	"	12	"	10	8	2	–	–	5.
9	"	robona motor.		"	14	–	3	4	7	–
	Razem:				114	26	26	23	39	25
	Ogółem:				153	37	36	32	48	35

Otrzymałem oryginał 10.III.1953
Kierownik Działu Zaopatrzenia
Ustka 10. 3. 1953.

Kierownik Dz. Planowania
/A. Kayser/

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/ – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 17, Plany techniczno-przemysłowo-finansowe na lata 1952-1955 i sprawozdania z ich realizacji 1952-1955.

11. Z życia załogi Stoczni.

Sport w latach pięćdziesiątych XX w. był traktowany przez władze komunistyczne jako element rywalizacji z odmiennym kapitalistycznym systemem zarządzania państwem i społeczeństwem. Stąd bardzo popularyzowane były dyscypliny pozwalające na masowe uczestnictwo społeczeństwa, takie jak kolarstwo, piłka nożna, boks czy podnoszenie ciężarów.

Z tym większym zdziwieniem przyjęliśmy fakt funkcjonowania w Stoczni także sekcji tenisa ziemnego. Na zdjęciu urocze tenisistki w otoczeniu… bokserów[414].

Ryc. nr 189. Sekcja tenisa i boksu w Stoczni Ustka.

Na zdjęciu: Karol Małuszek (pierwszy od lewej kucający), Hertlein (w środku z piłką), Stanisław Stasiński (na prawo od Hertleina), Stefan Tymczak (dalej na prawo), Franciszek Mordal (pierwszy od prawej), Rękosiewicz (drugi od prawej).

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 241, Albumy.

12. Rok 1954 według Kroniki Stoczni Ustka[415].

Profil produkcji na przestrzeni roku nie uległ zasadniczym zmianom w porównaniu do roku ubiegłego [1953]. Dodatkowo zbudowano mały prom dla PPiUR „Korab" w Ustce[416], oraz wprowadzono do produkcji pływaki ratunkowe. Nadto, realizowane były zamówienia na maszty, wiosła i inne elementy.

[414] Oryginalny podpis nie wspomina o sekcji piłkarskiej, ale są oni na zdjęciu bez wątpienia (m.in. osoba w środku z piłką).
[415] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni..
[416] Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab" w Ustce powstało 1 stycznia 1952 r.

Z przedsięwzięć inwestycyjnych wykonano:
- przedłużenie hali wyposażenia łodzi na terenie „A", co pozwoliło na powiększenie powierzchni produkcyjnej o 400 m^2 (hala przeszklona);
- magazyn na terenie „B" przeznaczony na składowanie wysuszonej tarcicy;
- małą kotłownię na terenie „B".

W ramach kapitalnego remontu przeprowadzono prace w zakresie odnowienia budynku administracyjnego na terenie „B". Wydzielono, ogrodzono i prawidłowo usztaplowano tarcicę na magazynie drewna.

W związku z coraz bardziej występującymi trudnościami w zabezpieczeniu Stoczni w tarcicę szkutniczą, wprowadzono do produkcji kutrów i łodzi konstrukcje warstwowe i warstwowo-klejone wg uznanego przez PRS projektu, opracowanego przez inż. K. Hurasa. Rozwiązanie to umożliwiło utrzymanie procesu produkcyjnego bez przestojów, a zalety rozwiązań konstrukcyjnych oraz oszczędności materiałów okazały się bardzo wysokie. Na skutek służbowego przeniesienia dyrektora J. Piaseckiego do Stoczni Północnej w Gdańsku z datą 14 kwietnia 54 r., stanowisko to objął w Stoczni ***Dawidowski Leonard*** *z dniem 9 lutego 1954 roku*[417]*.*

Poniżej jego życiorys przedstawiony podczas obchodów uroczystości z okazji XXX-lecia Stoczni „Ustka" w 1975 r.

13. Leonard Dawidowski - Dyrektor Stoczni „Ustka" w Ustce w latach 1954-1955.

Urodzony 20 września 1913 roku, Bolszewo pow. Gdynia. Z zawodu technik elektryk, był pracownikiem Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni. W roku 1953 ukończył kurs dla dyrektorów, organizowany przez Ministerstwo Przemysłu Maszynowego. Z dniem 9 lutego 1954 r. otrzymał nominację i został przeniesiony do Stoczni Ustka na stanowisko Dyrektora. Na stanowisku tym pracował do 8 czerwca 1955 r. Po odwołaniu z Ustki, powrócił do pracy w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni.

Odznaczony Brązowym Krzyżem Zasługi.

Zmarł w 1967 roku.

14. Produkcja i usługi.

Poruszaliśmy już kwestię budowy kutrów KU-160, największych drewnianych kutrów rybackich budowanych w Stoczni w Ustce. Na podstawie dokumentów planistycznych obejmujących lata 1950-1953 wykluczyliśmy ich produkcję przed rokiem 1954.

---

[417] Odwołując się do wspomnień Józefa Piaseckiego, należy przywołać tu postać [**Edmunda] Szlapki**, **„niezauważonego"** w trakcie obchodów XXX-lecia Stoczni w 1975 roku, ani w innych źródłach **Dyrektora Stoczni w Ustce**, o którym Józef Piasecki wspomina w ten sposób: ***Nowy dyrektor Szłapka*** *nie miał się do czego przyczepić i przejął stocznię bez uwag.* ***Szłapka*** *był wcześniej kierownikiem wydziału w Stoczni Gdańskiej… Szłapka nie zagrzał długo miejsca w Ustce. Jakieś siedem miesięcy.* Nie mamy pewności, że chodzi o **Edmunda** Szłapkę, którego tak opisuje Dziennik Bałtycki nr 153 z 28-29 czerwca 1953 r. – *Edmund Szłapka jest kierownikiem wydziału montażu kotłów terenu A. W jego wydziale poważnie rozwinął się ruch racjonalizatorski…Wspólnie z robotniczo-inżynieryjną brygadą opracował i zastosował nową technologię wyposażania trawlerów w rurociągi. Odznaczony w dniu wczorajszym Złotym Krzyżem Zasługi*; wydaje się, że nastąpiła pomyłka co do faktu lub co do nazwiska.

Poza wspominanym już opracowaniem Wiesława Bladego[418] również znajdujemy potwierdzenie na stronie Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Rybmor" Łeba[419] o produkcji KU-160 w latach 1954 (9 szt.) i 1957 (4szt.).

Ryc. nr 190. Budowa kutra KU-160.

W usteckiej stoczni rybackiej

Stocznia w Ustce produkuje kutry rybackie bałtyckie, wzór KU — 160.

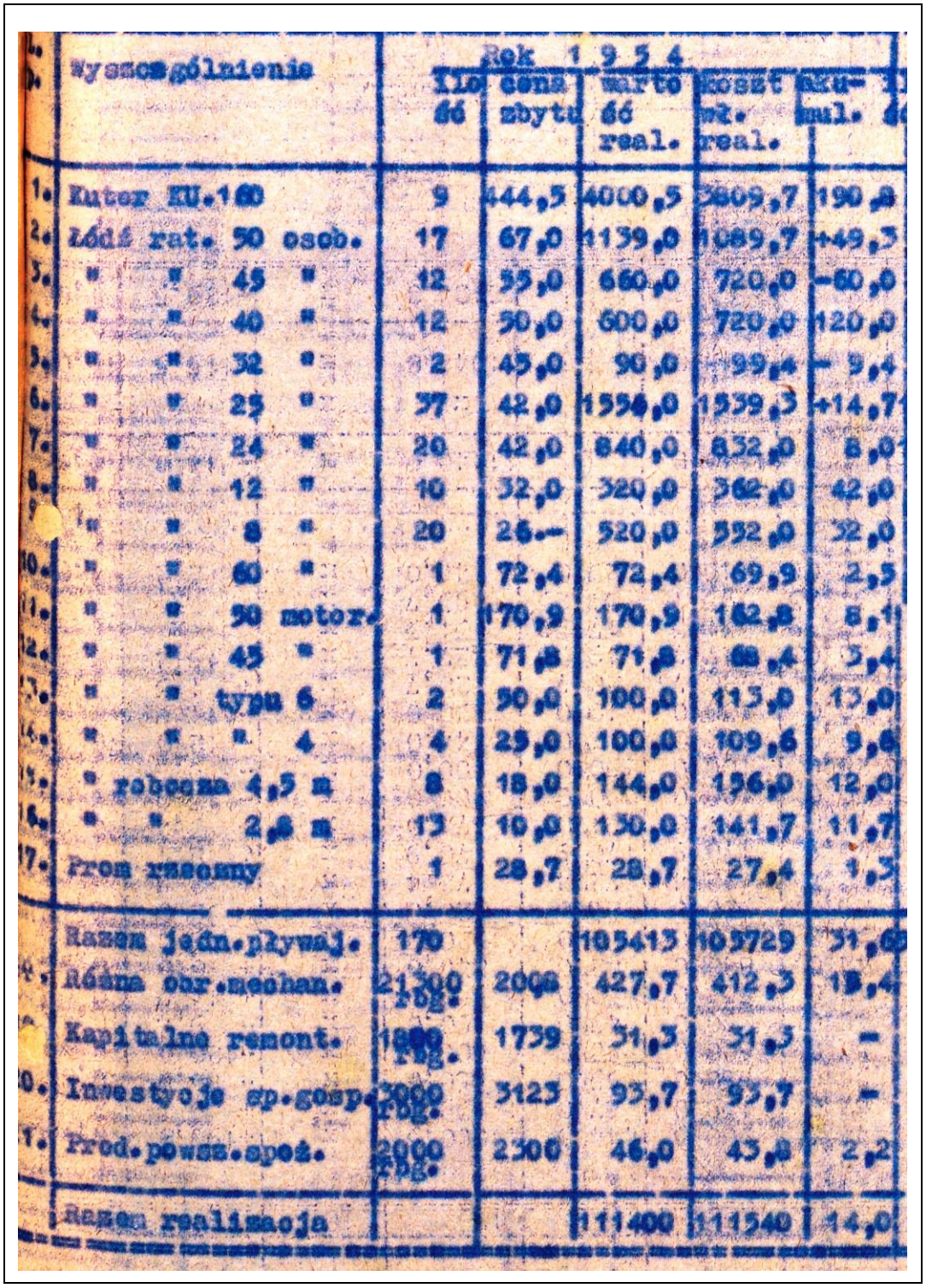
Na zdjęciu: montaż pierwszej klepki poszycia łodzi ratunkowej, najstarszy brygadzista stoczni szkutnik Józef Wilk i szkutnik Franciszek Zdziecki przy pracy.

Źródło: „Głos Koszaliński" 8.12.1954 r., nr 12.

[418] Wiesław Blady, *Polska flota*…, w. cyt., s. 49.
[419] http://www.wiki.leba.eu/gospodarka/rybolowstwo#kutry_typow_ku-160_ku-160l

W planie produkcji Stoczni na rok 1954 występują, między innymi: kutry rybackie KU-160 - 9 szt., łodzie ratunkowe - 139 szt., łodzie robocze - 21 szt., prom rzeczny - 1 szt.

Ryc. nr 191. Plan produkcji na rok 1954.



Lp.	Wyszczególnienie	Rok 1954 Ilość	cena zbytu	wartość real.	koszt wł. real.	akumul.
1.	Kuter KU.160	9	444,5	4000,5	3809,7	190,8
2.	Łódź rat. 50 osob.	17	67,0	1139,0	1089,7	+49,3
3.	" " 45 "	12	55,0	660,0	720,0	-60,0
4.	" " 40 "	12	50,0	600,0	720,0	120,0
5.	" " 32 "	2	45,0	90,0	99,4	- 9,4
6.	" " 25 "	37	42,0	1554,0	1539,3	+14,7
7.	" " 24 "	20	42,0	840,0	832,0	8,0
8.	" " 12 "	10	32,0	320,0	362,0	42,0
9	" " 8 "	20	26.-	520,0	552,0	32,0
10.	" " 60 "	1	72,4	72,4	69,9	2,5
11.	" " 90 motor.	1	170,9	170,9	162,8	8,1
12.	" " 45 "	1	71,8	71,8	68,4	3,4
13.	" " typu 6	2	50,0	100,0	113,0	13,0
14.	" " " 4	4	25,0	100,0	109,6	9,6
15.	" robocza 4,5 m	8	18,0	144,0	156,0	12,0
16.	" " 2,8 m	13	10,0	130,0	141,7	11,7
17.	Prom rzeczny	1	28,7	28,7	27,4	1,3
	Razem jedn.pływaj.	170		105413	105729	31,6
4.	Różna ozr.mechan.	21300 rbg.	2008	427,7	412,3	15,4
	Kapitalne remont.	1800 rbg.	1739	31,3	31,3	-
0.	Inwestycje sp.gosp.	3000 rbg.	3123	93,7	93,7	-
1.	Prod.powsz.spoż.	2000 rbg.	2300	46,0	43,8	2,2
	Razem realizacja			111400	111540	14,0

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/ – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.17, Plany techniczno-przemysłowo-finansowe na lata 1952-1955 i sprawozdania z ich realizacji 1952-1955.

15. Kutry drewniane KU-160 i KU-160Ł.

Projekt kutrów KU-160 Ł został wykonany przez konstruktorów Biura Technicznego Stoczni w Ustce: Józefa Wyszyńskiego i Kazimierza Hurasa. Szczególnym założeniem projektowym było jego dostosowanie do warunków portowych Łeby, a związanych z małym zanurzeniem[420].

Stocznia Rybacka w Ustce w latach 1954-1955 zbudowała dziewięć drewnianych kutrów typu KU-160 i dodatkowo w 1958 r. - cztery kutry oznaczone jako KU-160Ł.

Produkcja kutrów typu KU-160 i KU-160Ł w latach 1954-1958[421].

- 1954 r.: WSG I i WSG 10 dla SPRM im. „Front Narodowy", Gdańsk Przeróbka;

- 1955 r.: ŁEB II, ŁEB 14, ŁEB 19, ŁEB 20 i ŁEB 21 dla SPRM im. PRL", Łeba, WŁA 91 dla SPRM „Gryf", Władysławowo;

- 1956 r.: UST 11 dla Ustka.

Kutry typu KU-16OŁ.

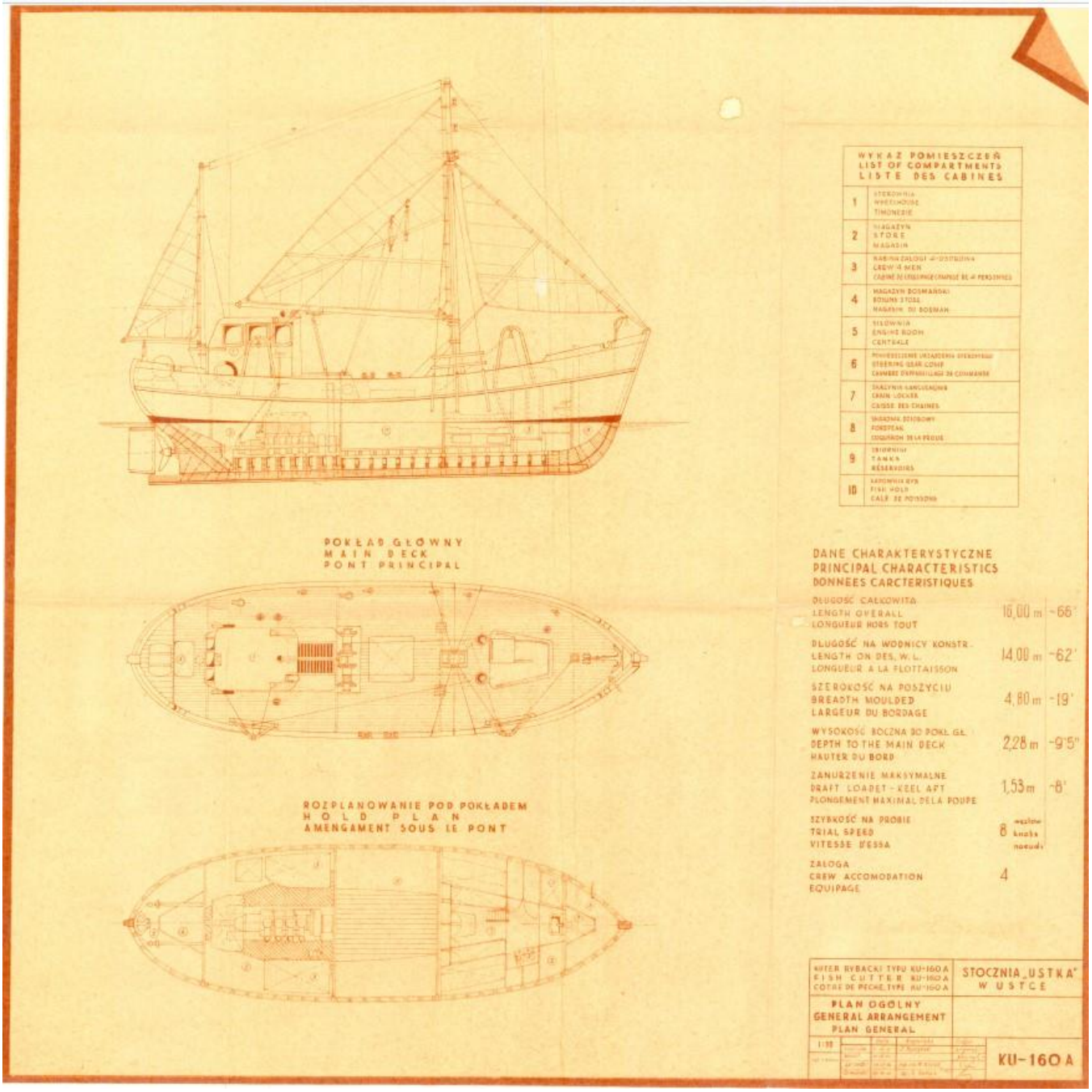
1958 r.: ŁEB 24, ŁEB 25, ŁEB 26 i ŁEB 27 dla SPRM im. „10-iecia PRL", Łeba.

Charakterystyki techniczne tych kutrów były następujące:

Długość całkowita	16,0 m;
Długość między pionami	15,6 m;
Szerokość	4,9 m;
Wysokość boczna	2,28 m;
Zanurzenie	KU-160 - 1,9-2,0 m; KU-160Ł - 1.53 m[422] ;
Pojemność:	
brutto	24-28 RT;
netto	7-8 RT;
Silnik 4-cyl.	Callesen lub Puck o mocy 100 KM;
Prędkość	7-8 węzłów;
Załoga	4 osoby.

[420] „Głos Pomorza" 01.09.1979 r., nr 197.
[421] Wiesław Blady, *Polska flota*…, w. cyt., s. 49.
[422] Zanurzenie KU-160Ł podajemy na podstawie KU-160A.

Ryc. nr 192. Plan ogólny KU-160 A.



Źródło: Archiwum prywatne Andrzeja Siekierzyckiego.

Ryc. nr 193. Model kutra rybackiego typu KU-160.

Źródło: Muzeum Ziemi Usteckiej.

16. Konferencja partyjno-ekonomiczna[423].

„Realizując wytyczne II Zjazdu Partii [PZPR] na odcinku walki o obniżkę kosztów własnych produkcji, o jakościowe i ekonomiczno-finansowe wskaźniki produkcji … Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego organizuje konferencje partyjno-ekonomiczne, których celem ma być zmobilizowanie załogi do walki o obniżenie kosztów własnych produkcji”[424].

W Stoczni taka konferencja odbyła się 14 września 1954 r.

Z referatu dyrektora Stoczni, uprzednio zatwierdzonego przez CZPO, dowiadujemy się między innymi, że: j***ak wskazywali Lenin i Stalin – znaczenie szybszego tempa wzrostu wydajności pracy w warunkach władzy ludowej jest w ostatecznym rachunku tym czynnikiem, który decyduje o zwycięstwie socjalizmu nad kapitalizmem.***

W dalszym ciągu dyrektor stwierdza, że: *stocznia traci miesięcznie ok. 1300 roboczogodzin strat na choroby…jednak 80% tych chorób to w swej mierze choroby wmówione przez robotników, a w swej głównej mierze spowodowane piciem wódki…Dlatego walka z pijaństwem jest jedną z najważniejszych na naszej stoczni. Jako przykład zupełnie lekceważenia i marnotrawienia czasu roboczego świadczy fakt, że Ob.* [tu pada nazwisko] *potrafił wyprowadzić w czasie pracy swoich robotników na wódkę do restauracji.*

[423] APG, OG, zespół - Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn.1091/2085, Materiały z konferencji partyjno-ekonomicznej Stoczni Ustka.
[424] Takie działania o charakterze akcyjnym będą już nieodzownym elementem mobilizacji społeczeństwa w okresie PRL-u.

Charakterystyczną cechą nowomowy partyjnej jest obrazowe przekazywanie informacji dla podkreślenia wagi problemu, np. – g*dyby na przykład w ciągu roku zaoszczędzić 2 zł na każdej tonie wydobytego węgla, to uzyskalibyśmy z tego tytułu kwotę 175 milionów zł. Za tą sumę można by na przykład [*pisownia oryginalna*] wybudować 9.000 izb mieszkalnych. To znaczy pobudować takie miasto jakim jest Ustka.*

Dowiadujemy się także, że wąskim gardłem produkcji była kuźnia, bo *produkcja naszych okuć wykonywana jest systemem nieprzemysłowym, lecz ręcznym tak jak kilkaset lat temu, a możliwości istnieją. Nasz młot pneumatyczny stoi bezczynnie zamiast znaleźć pełne wykorzystanie*[425].

Kolejne cytaty:

- są i jeszcze wypadki dosyć częste, że przesiaduje się na słońcu w czasie pracy, a nasze kierownictwo chodzi biernie koło tego nawet nie zwracając na to uwagi pracownikom, że należy pracować całe 480 minut;

- nasi robotnicy i pracownicy dobrze opanowali technologię budowy łodzi i kutrów tak, że nasze wyroby są najlepsze z tego typu jakie produkujemy w kraju a nawet przekraczamy państwa kapitalistyczne;

- mamy zawodowo dobrych majstrów jak Hertlein, Olan, Kostrubiec, ale po linii organizacji są oni 10 lat w tyle za dobrymi majstrami naszych przodujących zakładów, ich słabość polega na tym, że nie przysłuchują (sic) się wnioskom robotników, ale na uwagi ich nie reagują, albo wprost jeżeli robotnicy więcej od nich żądają to chowają się przed robotnikami. Bierzcie przykład z naszych brygadzistów jak Motyka, Jakowczyk, Zienkiewicz i Olan którzy potrafią swoje brygady ustawić właściwie do pracy i sami wysuwają nam wnioski, że chętnie zrezygnują z 5% swoich norm na to tylko żeby im dostarczyć wszystko na czas;
- nasze teczki służbowe i rowery są tak kontrolowane, że systematycznie są rozkradane części i nikt niedojdzie do tego kto ten rower używał, a jednak na Stoczni są bez kół i łańcuchów, a jednego niema wcale;
- na każdym kroku można spostrzec porozrzucane śruby, nity, podkładki, narzędzia i całkowite deski dębowe, które są porozrzucane przez pracowników. Przeprowadzona zbiórka nitów miedzianych przez M. Olana w ciągu 2 miesięcy dała nam 100 kg, co stanowi komplet do 10 sztuk łodzi[426].

Uczestnicy Konferencji podjęli oczywiście uchwały, które miały doprowadzić do poprawy sytuacji.

17. Z życia załogi.

Tradycyjnie, w obchodach Święta Pracy w dniu 1 Maja, udział biorą pracownicy Stoczni. Na zdjęciu członkowie klubu piłkarskiego działającego w Stoczni Ustka o nazwie STAL. Na czele drużyny seniorskiej Jan Romaniak (przez przyjaciół zwany „Kosą").

[425] Łącznie na 15 stronach maszynopisu A4 przytaczane są przykłady marnotrawstwa materiałów, czasu pracy, energii elektrycznej, wody, w podobnym tonie.
[426] Mniej więcej 30 lat później redaktor „Głosu Pomorza" Ireneusz Wojtkiewicz, będący częstym gościem w Stoczni, miał podobne odczucia o ilości artykułów śrubowych porzuconych na terenie Stoczni.

Ryc. nr 194. Seniorzy klubu piłkarskiego w pochodzie z okazji 1 Maja.

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 241, Albumy.

Maszerowali także juniorzy, a na ich czele Wacław Karpuk, późniejszy zasłużony pracownik zakładu.

Ryc. nr 195. Juniorzy klubu piłkarskiego w pochodzie z okazji 1 Maja.

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 241, Albumy.

Ryc. nr 196. Piłkarska drużyna Stali w pełnym składzie**.**

Na zdjęciu: [stoją] Zdzisław Jakubowski? (pierwszy od lewej), Jan Romaniak (trzeci od lewej), Władysław Trąbka (szósty od lewej), Stanisław Stasiński (czwarty od prawej), Rękosiewicz (trzeci od prawej), [kucający] Wacław Karpuk (pierwszy od lewej), Benedykt Kubiak (trzeci od lewej), Lewandowski (trzeci od prawej), Jan Wróbel (pierwszy od prawej); [leżący] Stanisław? Skopiński (pierwszy od prawej).

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

W pochodzie 1-majowym nie mogło zabraknąć strażaków, w tym wielu pracowników stoczniowej straży pożarnej.

Ryc. nr 197. Stoczniowa Straż Pożarna w pochodzie.

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

18. Rok 1955 według Kroniki Stoczni Ustka[427].

W przeciągu roku profil produkcyjny nie uległ zmianom w porównaniu do ostatnich dwóch lat. Nastąpiła odczuwalna stagnacja w ogólnej gospodarce Stoczni. W celu uzyskania dodatkowego pomieszczenia na prace pomocnicze, zadaszono przestrzeń pomiędzy dwoma kadłubowniami na terenie „A". Z planowanych prac inwestycyjnych wybudowano suszarnię drewna i kotłownię na terenie „B" oraz mały budynek socjalny na terenie „A" (obok kadłubowni). Z dniem 8 czerwca br. odwołany został ze stanowiska dyrektora Dawidowski Leonard, a na jego miejsce mianowany został z dniem 9 lipca 1955 r. ***Tomiakowski Edward****. Również ze stanowiska Gł. Inżyniera odwołano Grońskiego Czesława i mianowano pracownika z Wydz. Produkcji ZPO [***Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego[428]***] inż. T. Klucznego, który już z dniem 18 września sam zrezygnował z tego stanowiska.*

Poniżej przedstawiamy życiorys dyrektora E. Tomiakowskiego opracowany z okazji obchodów uroczystości XXX-lecia Stoczni „Ustka" w 1975 r.

19. Edward Tomiakowski - dyrektor Stoczni „Ustka" w Ustce w latach 1955-1963.

Ryc. nr 198. Fotografia Edwarda Tomiakowskiego.

Urodzony 28 czerwca 1904 r. w Sosnowcu. Ukończył szkołę zawodową i jednoroczny kurs dla dyrektorów w Warszawie. Na podstawie Karty Stoczniowca otrzymał stopień inżyniera stoczniowego III klasy. Pracował uprzednio w Stoczni Gdańskiej na stanowisku Kierownika Działu Kadłubowego K-3. Nominację na Dyrektora Stoczni Ustka otrzymał w lipcu 1955 r. Funkcję tą pełnił w okresie od 9 lipca 1955 r. do 9 lutego 1963 r. Spowodował wypracowanie w Stoczni lepszych wskaźników ekonomicznych oraz podniósł dyscyplinę pracy. Po odwołaniu ze stanowiska dyrektora, przeniesiony został przez ZPO do Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni- Dział Kontroli Technicznej. Posiada odznaczenia:

- Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski (1974 r.);

- Srebrny Krzyż Zasługi (1946 r.).

Źródło: Kolekcja zdjęć Muzeum Ziemi Usteckiej.

[427] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.
[428] W rzeczywistości chodzi tu o Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego, gdyż ZPO zostało powołane dopiero 25 lipca 1958 r. Uchwałą Rady Ministrów nr 275/11/58.

Ryc. nr 199. Edward Tomiakowski na tle łodzi ratunkowych.

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

W roku 1955 głównym inżynierem stoczni został Wacław Pacak. Poniżej jego życiorys przedstawiony podczas obchodów uroczystości z okazji XXX-lecia Stoczni „Ustka” w roku 1975.

20. Wacław Pacak - Główny Inżynier Stoczni „Ustka” w Ustce w roku 1955.

Ryc. nr 200. Fotografia Wacława Pacaka.

Źródło: Kolekcja zdjęć Muzeum Ziemi Usteckiej.

Urodzony 17 lutego 1922 roku w Brześciu n/ Bugiem. W latach okupacji pracował okresowo w Ruchu Oporu w formacjach Armii Krajowej. W roku 1950 ukończył Uniwersytet Poznański - Wydział Rolniczo-Leśny, uzyskując tytuł magistra inżyniera w specjalnościach agro-technicznych. Po ukończeniu studiów pracował w przemyśle drzewnym a od października 1954 r. do marca 1956 r. zajmował stanowisko Kierownika Sekcji w Wydziale Głównego Technologa w Stoczni Szczecińskiej. Na mocy nominacji został przeniesiony ze Stoczni Szczecińskiej do Stoczni Ustka na stanowisko Głównego Inżyniera z dniem 18 marca 1956 r. Funkcję tą pełnił aż do odwołania przez ZPO do dnia 15 listopada 1957 r. Z najważniejszych osiągnięć w Stoczni należy wymienić usprawnienie gospodarki tarcicą, technologii suszenia i obrotu surowcami.

Po odwołaniu, do 1959 r. pracował w Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Łosoś” w Ustce jako viceprezes a następnie do 1966 r. w COKB w Gdańsku. Od 1966 r. pracuje w Zjednoczeniu Przemysłu Okrętowego w Gdańsku na stanowisku Z-cy Naczelnika Wydziału Zaopatrzenia. Autor podręcznika „Szkutnik” do nauczania zawodu, a także autor wielu norm PN i BN z zakresu materiałów drzewnych i wyposażenia wnętrz okrętowych. Posiada Medal 30-lecia PRL (1974 r.).

21. Z życia załogi Stoczni.

Z tego okresu zamieszczamy zdjęcie „Aktywu społecznego”.

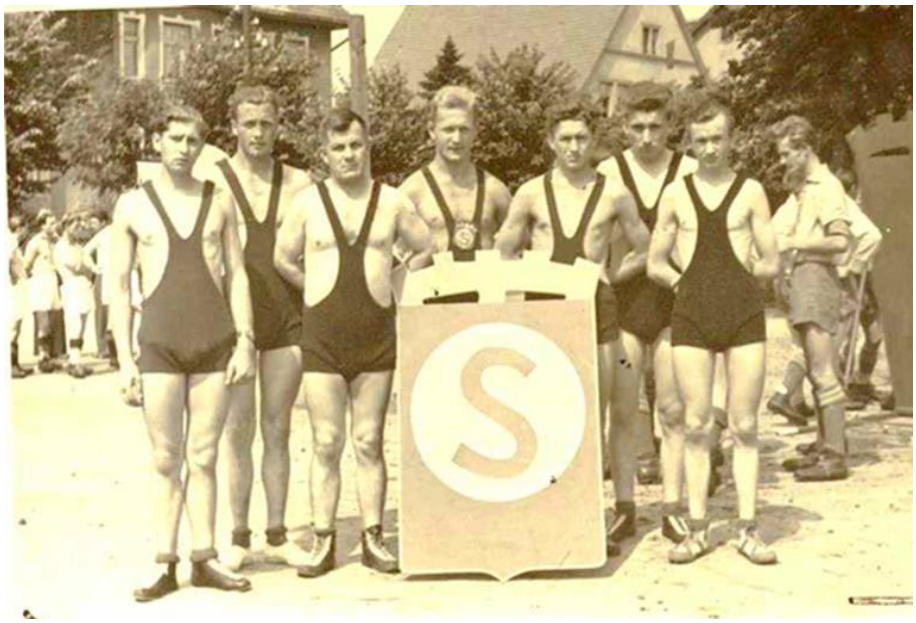
Ryc. nr 201. Aktyw społeczny Stoczni w Ustce.

Na zdjęciu: [siedzący] Józef Kościółek (pierwszy z lewej), [stojący] Stanisław Ociepka (trzeci od lewej w pierwszym rzędzie], Stefan Chomicz (pierwszy z prawej w pierwszym rzędzie), Stanisław Such (drugi z lewej w czwartym rzędzie).

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

W 1955 r. działalność sportową prowadził klub ciężarowców.

Ryc. nr 202. Drużyna podnoszenia ciężarów w stoczni.



Na zdjęciu: Jan Olan (trzeci od lewej).

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

22. Rok 1955 – zakończenie Etapu I (1945-1955) działalności Stoczni w Ustce[429].

Do końca 1955 roku wyprodukowano w Stoczni:[430]

- 124 małe kutry rybackie od 12,8 do 16 m długości;
- 262 łodzie rybackie od 6 do 9 m długości;
- 600 różnych łodzi ratunkowych i ćwiczebnych oraz roboczych na wyposażenie statków;
- 1 kadłub 28 m szkunera szkoleniowego „Janek Krasicki".

Z wymienionych wyżej kutrów rybackich, największymi jednostkami były drewniane kutry typu KU-160, których wykonano 6 szt.

Tabela nr 17. Zestawienie zakończonych kutrów KU-160 w 1955 roku.

Poz.	Nr zlecenia	Nazwa wyrobu	Wartość	Zakończony w miesiącu
1.	1-02-013	Kuter KU-160 Nr budowy 900	867.922,50	czerwcu
2.	1-02-014	Kuter KU-160 Nr budowy 901	809.506,11	czerwcu
3.	1-02-015	Kuter KU-160 Nr budowy 902	810.597,96	lipcu
4.	1-02-016	Kuter KU-160 Nr budowy 903	774.491,57	Lipcu
5.	1-02-017	Kuter KU-160 Nr budowy 904	790.360,43	Listopadzie
6.	1-02-018	Kuter KU-160 Nr budowy 905	829.640,49	grudniu
		Razem	4.882.589,06	

Źródło: APK, OS, zespól 27/153/- Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 38, Bilans roczny za 1955 rok.

W podsumowaniu Etapu I, opisanego w referacie „Stocznia Ustka w 35-leciu", znajdujemy takie stwierdzenie:

Okres ten, przyznać trzeba, nie sprzyjał dynamicznemu rozwojowi Stoczni w Ustce tak pod względem wzrostu załogi jak i potencjału produkcyjnego. Dominowały, przeważnie inwestycje uzupełniające park maszynowy, dyktowane najpierw polityką inwestycyjną Stoczni w Gdyni a później brakiem perspektyw rozwoju. Kiedy więc, pod koniec 1955 roku w budownictwie okrętowym, drewniane łodzie wypierać zaczęły jednostki ze stopów aluminium, nad Stocznią zawisła groźba likwidacji a co najmniej przejęcia przez przemysł terenowy. Po negatywnych próbach rozruchu produkcji łodzi aluminiowych w Stoczni Północnej, Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego dał szansę załodze Stoczni „Ustka" powierzając jej próbę rozruchu tej produkcji. Szansę tę, załoga wykorzystała bezbłędnie, w bardzo krótkim okresie.

Ocena jaką uzyskały pierwsze łodzie ratunkowe ze stopów aluminium od Polskiego Rejestru Statków oraz Lloyd's Register of Shipping, w szybkim tempie przekształciła Stocznię w Specjalizacyjny Zakład do produkcji wyposażenia okrętowego z aluminium [431].

Podobną ocenę znajdujemy w książce „Dzieje Ustki":

---

[429] Podział na 4 etapy działalności Stoczni w Ustce zawarty jest w referacie opracowanym z okazji obchodów XXX-lecia Stoczni Ustka w 1975 r. – Etap I obejmował lata 1945-1955, przy czym rok 1955 był ostatnim rokiem planu sześcioletniego; zob. Biblioteka Miejska w Ustce, sygn.. III 3.2/11, Jerzy Karolczuk, *Stocznia Ustka w 35-leciu*, s. 2.

[430] Biblioteka Miejska w Ustce, sygn.. III 3.2/11, Jerzy Karolczuk, *Stocznia Ustka w 35-leciu*, s. 3.

[431] Tamże.

„[…] Lata 1955-1958 to okres szczególnie trudny w powojennych dziejach stoczni. Nastąpiła ogólna stagnacja, produkcja szkutnicza zaczęła się zmniejszać zarówno pod względem ilości wyrobów, jak i ich wartości. Wyraźny był spadek zamówień na jednostki rybackie i łodzie ratunkowe. Kryzys nastąpił w końcu 1956 roku - przedsiębiorstwa połowowe zaczęły rezygnować z drewnianych łodzi i kutrów, lokując zamówienia na kutry stalowe w innych stoczniach, zaś armatorzy statków żądali wyposażenia ich jednostek w łodzie ratunkowe ze stopów aluminiowych. Ponieważ polski przemysł okrętowy budował większość statków na eksport, stocznie zmuszone były ograniczyć zamówienia na łodzie drewniane i przejść na łodzie aluminiowe jako bardziej bezpieczne i wygodne w użyciu”[432].

23. Rok 1956 – pierwszy rok Planu 1956-1960.

Rok 1956 w gospodarce planowej państwa polskiego stanowił pierwszy rok Planu 5-letniego uchwalonego przez Sejm PRL na lata 1956-1960. Projekt takiego Planu w Stoczni Ustka był sporządzony 1 marca 1956 roku[433]. Zgodnie z wówczas panującymi zasadami Plan został przyjęty i podpisany przez Dyrektora Edmunda Tomiakowskiego, Sekretarza POP Bogunia S. i Przewodniczącego Rady Zakładowej Tadeusza Nycza.

Główne założenia tego Planu przewidywały:

- wykonanie 1091 sztuk łodzi ratunkowych i roboczych (59 sztuk więcej niż wytyczne CZPO);
- wykonanie 64 sztuk łodzi rybackich motorowych KŁ-92[434] (pod warunkiem zbudowania hali w roku 1956)[435];
- produkcję materacy, żagli i pokrowców w ramach różnej obróbki mechanicznej w ilości 156.000 normogodzin oraz remonty sposobem gospodarczym 40.000 normogodzin i inwestycje 8.000 normogodzin;
- produkcję powszechnego spożycia obejmującą produkcję leżaków, sprzętu sportowego i artykułów gospodarstwa domowego;
- wzrost zatrudnienia w grupie robotników bezpośrednio produkcyjnych oraz inżynieryjno - technicznych w ilości 3 pracowników w związku z utworzeniem komórki konstrukcyjnej oraz 2 pracowników w związku z budową łodzi KŁ-92;
- wydatki inwestycyjne w kwocie przekraczającej 4 miliony złotych, obejmujące, między innymi:

a. budowę hali kutrowej w roku 1956 (dla budowy KŁ-92 i wdrożenia natryskowego malowania);
b. wykonanie oprzyrządowania do produkcji **łodzi aluminiowych[436];**
c. budowę klejarni[437];
d. budowę krytej stacji prób łodzi;

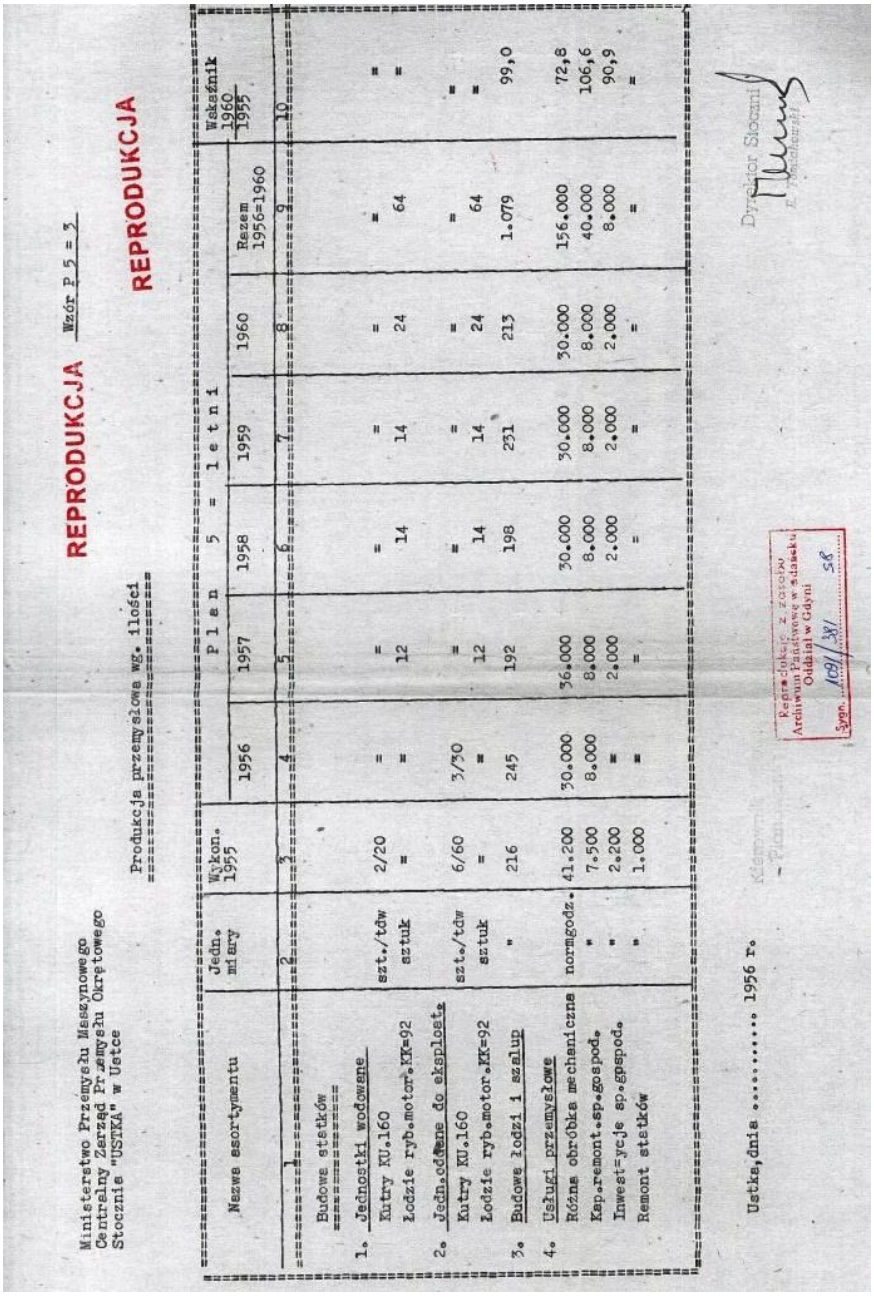
---

[432] Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt, *Dzieje Ustki*, w. cyt., s. 155.
[433] APG, OG, zespół - Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 1091/381, Stocznia Ustka – projekt planu na lata 1956–1960.
[434] Prototyp tej łodzi miał być zbudowany w 1956 r; brak jest informacji technicznych o tej jednostce.
[435] Załoga Stoczni deklarowała gotowość przyjęcia zamówienia Krajowego Związku Spółdzielni Rybołówstwa dla Spółdzielni Rybackich na Wybrzeżu na 113 sztuk, ze 120 sztuk deklarowanych przez spółdzielczość, pod warunkiem wzrostu zatrudnienia o 19 pracowników w 1958 r. i 21 pracowników w 1959 r. oraz zagwarantowania budowy 2 bloków mieszkalnych na 40 rodzin do końca 1958 r., zob. APG, OG, zespół - Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 1091/381, Stocznia Ustka – projekt planu na lata 1956-1960.
[436] Już wtedy stocznia miała świadomość, że łodzie ratunkowe aluminiowe wyeliminują łodzie drewniane, dlatego planowano wydatkowanie kwoty 600 tys. zł „pomimo braku efektów w planie 5-letnim z powodu rozruchu produkcji”.
[437] Celem tej inwestycji „było zapewnienie możliwości przyjęcia w latach dalszych do planu proponowanej przez Krajowy Związek Rybołówstwa Morskiego produkcji kutrów łososiowych 16 m pełnomorskich” nb. 4 szt. takich kutrów zbudowano w 1958 r. dla SPRM w Łebie.

e. budowę cynkowni i kompresorowni[438];
f. budowę trafostacji[439];

Plan w ujęciu wartościowym zakładał kilkuprocentowy wzrost produkcji, która w 1960 r. miała wzrosnąć o ponad 33% w stosunku do 1955 r. i wynosić ok. 3.5 miliona złotych. Planowano także zwiększenie powierzchni użytkowej zakładu o prawie 50%, do ponad 4.100 m^2 .

Ryc. nr 203. Plan 5-letni 1956-1960. Produkcja przemysłowa wg ilości.



REPRODUKCJA Wzór P 5 = 3

REPRODUKCJA

Ministerstwo Przemysłu Maszynowego
Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego
Stocznie "USTKA" w Ustce

Produkcja przemysłowa wg. ilości

Nazwa asortymentu	Jedn. miary	Wykon. 1955	Plan 5-letni 1956	1957	1958	1959	1960	Razem 1956-1960	Wskaźnik 1960/1955
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Budowa stętków									
1. Jednostki wodowane									
Kutry KU.160	szt./tdw	2/20	=	=	=	=	=	=	=
Łodzie ryb.motor.KK=92	sztuk	=	=	12	14	14	24	64	=
2. Jedn.oddane do eksploat.	szt./tdw	6/60	3/30	=	=	=	=	=	=
Kutry KU.160	=	=	=	12	14	14	24	64	=
Łodzie ryb.motor.KK=92	sztuk	=	=	12	14	14	24	64	=
3. Budowa łodzi i szalup	"	216	245	192	198	231	213	1.079	99,0
4. Usługi przemysłowe									
Różne obróbka mechaniczne	normgodz.	41.200	30.000	36.000	30.000	30.000	30.000	156.000	72,8
Kap.remont.sp.gospod.	"	7.500	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	40.000	106,6
Inwest-ycje sp.gospod.	"	2.200	=	2.000	2.000	2.000	2.000	8.000	90,9
Remont stętków	"	1.000	=	=	=	=	=	=	=

Ustka, dnia ..... 1956 r.

Dyrektor Stoczni

Reprodukcja z zasobu Archiwum Państwowego w Gdańsku Oddział w Gdyni
Sygn. 1091/381 58

Źródło: APG, OG, zespół - Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 1091/381, Stocznia Ustka – projekt planu na lata 1956-1960, s. 8.

[438] Z uwagi na „prymityw cynkowni oddalonej od warsztatów mechanicznych".
[439] W celu uniezależnienia się od trafostacji ogólno-miejskiej, „ z której korzysta również wojsko, a która często zostaje wyłączana i pozbawia zakład dopływu energii elektrycznej".

Ryc. nr 204. Plan ilościowy budowy łodzi i szalup.

Ministerstwo Przemysłu Maszynowego
Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego
Stocznia "USTKA" w Ustce

załącznik

REPRODUKCJA

Plan ilościowy budowy łodzi i szalup

TYP ŁODZI	Na statek	Ilość na jedn.	PLAN 5-letni 1956	1957	1958	1959	1960	Ogółem
1	2	3	4	5	6	7	8	9
A. Produkcja dla C.Z.P.O.								
Łodzie rat. 50 osob.wiosł.żagl.	B 31	2	32	26	24	16	16	114
Łodzie robocze 4,5 m. motorowe	B 31	1	16	13	12	8	8	57
Łodzie rat. 36 osob.wiosł.żagl.	B 54	2	6	6	6	8	8	34
Łodzie rat. 36 osob.motorowe	B 54	2	6	6	6	8	8	34
Łodzie robocze 4,5 m.wiosłowe	B 54	1	3	3	3	4	4	17
Łodzie robocze 4,5 m.motorowe	B 54	1	3	3	3	4	4	17
Łodzie rat. 25 osob.wiosł.żagl.	B 10	2	38	=	=	=	=	38
Łodzie robocze 2,8 m. wiosłowe	B 10	1	19	=	=	=	=	19
Łodzie rat. 50 osob.wiosł.żagl.	B 62	2	=	2	6	4	4	16
Łodzie rat. 50 osob.motorowe	B 62	2	=	2	6	4	4	16
Łodzie rat. 40 osob.wiosł.żagl.	B 62	1	=	1	3	2	2	8
Łodzie rat. 40 osob.motorowe	B 62	1	=	1	3	2	2	8
Kuter motorowy	B 62	2	=	2	6	4	4	16
Łodzie rat. 25 osob.wiosł.żagl.	B 14	2	12	34	48	56	42	192
Łodzie robocze 2,8 m. wiosłowe	B 14	1	6	17	24	28	21	96
Łodzie rat. 25 osob.wiosł.żagl.	B 16	2	=	=	=	4	16	20
Łodzie robocze 2,8 m. wiosłowe	B 16	1	=	=	=	2	8	10
Łodzie rat. 40 osob.wiosł.żagl.	B 32	2	26	22	=	=	=	48
Łodzie robocze 4,5 m. motorowe	B 32	1	13	11	=	=	=	24
Łodzie rat. 55 osob.wiosł.żagl.	B 55	2	=	=	10	14	14	38
Łodzie robocze 4,5 m. motorowe	B 55	1	=	=	5	7	7	19
Łodzie rat. 40 osob.wiosł.żagl.	B 15	2	=	=	=	10	6	16
Łodzie robocze 4,5 m. motorowe	B 15	1	=	=	=	5	3	8
Łodzie rat. 32 osob.wiosł.żagl.	holownik	2	=	2	14	16	8	40
Łodzie robocze 2,8 m. wiosłowe	holownik	1	=	1	7	8	4	20
Łodzie rat. 10 osob.wiosł.żagl.	B 17	2	30	8	=	=	=	38
Łodzie 6-cio wiosłowe "D=6"	"4"	1	3	6	6	6	5	26
Łodzie 2-wu wiosłowe "D=2"	"4"	1	3	6	6	6	5	26
Łodzie rat. 45 osob.aluminiowe	x	4	=	=	=	4	8	12
Łodzie robocze 4,5 m.motorowe aluminiowe	x	1	=	=	=	1	2	3
inne	x	x	29	=	=	=	=	29
R a z e m:	x	x	245	172	198	231	213	1.059
B. Rezerwa dla jedn.poza C.Z.P.O.								
Łodzie rat. 10 osob.wiosł.żagl.	x	x	=	20	=	=	=	20
R a z e m:	x	x	=	20	=	=	=	=
O g ó ł e m:	x	x	245	192	198	231	213	1.079

Ustka, dnia ..... 1956 r.

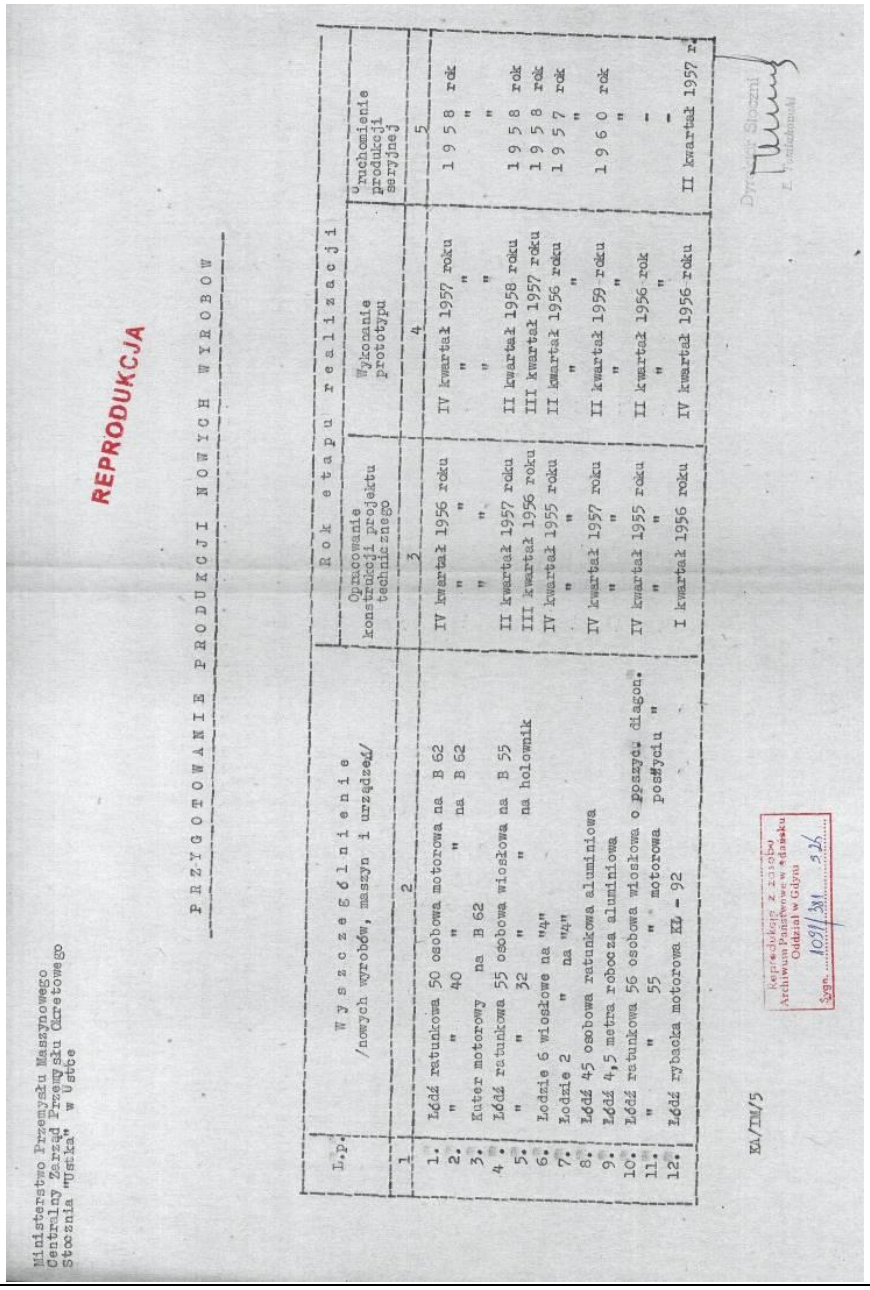
Dyrektor Stoczni

Reprodukcje z zasobu Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni
Sygn. 1091/381 38

Źródło: APG, OG, zespół - Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 1091/381, Stocznia Ustka – projekt planu na lata 1956-1960, s. 9.

W dziedzinie produkcji nowych wyrobów planowano uruchomienie nowych typów łodzi ratunkowych drewnianych, łodzi roboczych, łodzi rybackiej (KŁ-92) oraz **dwóch łodzi aluminiowych**: 45-osobowych łodzi ratunkowych oraz łodzi roboczych 4.5 m, których prototypy przewidywano wykonać w II kw. 1959 roku[440].

Ryc. nr 205. Przygotowanie produkcji nowych wyrobów.



Ministerstwo Przemysłu Maszynowego
Centralny Zarząd Przemysłu Okretowego
Stocznia "Ustka" w Ustce

REPRODUKCJA

PRZYGOTOWANIE PRODUKCJI NOWYCH WYROBOW

L.p.	Wyszczególnienie /nowych wyrobów, maszyn i urządzeń/	Rok etapu realizacji: Opracowanie konstrukcji projektu technicznego	Wykonanie prototypu	Uruchomienie produkcji seryjnej
1	2	3	4	5
1.	Łódź ratunkowa 50 osobowa motorowa na B 62	IV kwartał 1956 roku	IV kwartał 1957 roku	1958 rok
2.	" " 40 " " na B 62	" "	" "	"
3.	Kuter motorowy na B 62	" "	" "	"
4.	Łódź ratunkowa 55 osobowa wiosłowa na B 55	II kwartał 1957 roku	II kwartał 1958 roku	1958 rok
5.	" " 32 " " na holownik	III kwartał 1956 roku	III kwartał 1957 roku	1958 rok
6.	Łodzie 6 wiosłowe na "4"	IV kwartał 1955 roku	II kwartał 1956 roku	1957 rok
7.	Łodzie 2 " na "4"	" "	" "	"
8.	Łódź 45 osobowa ratunkowa aluminiowa	IV kwartał 1957 roku	II kwartał 1959 roku	1960 rok
9.	Łódź 4,5 metra robocza aluminiowa	" "	" "	"
10.	Łódź ratunkowa 56 osobowa wiosłowa o poszyc. diagon.	IV kwartał 1955 roku	II kwartał 1956 rok	-
11.	" " 55 " motorowa poszyciu "	" "	" "	-
12.	Łódź rybacka motorowa KŁ - 92	I kwartał 1956 roku	IV kwartał 1956 roku	II kwartał 1957 r.

KA/TM/5

Reprodukcja z zasobu Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni
Sygn. 1091/381 s.25

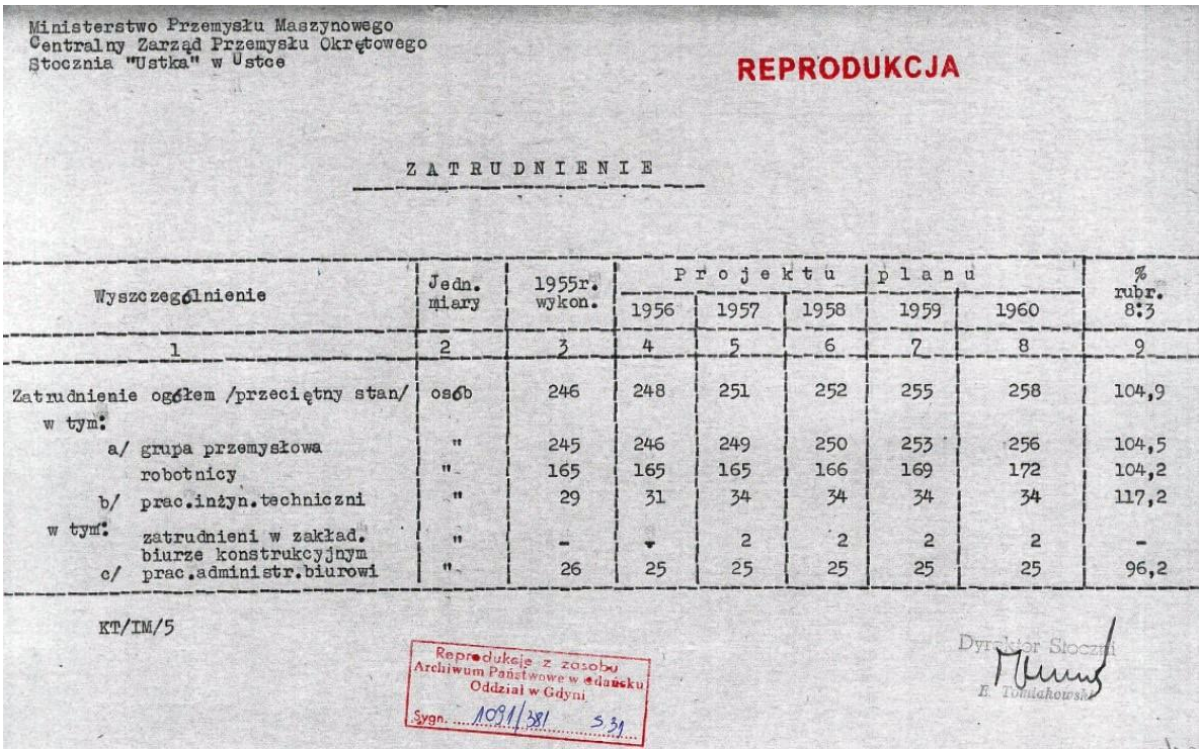
Dyrektor Stoczni
E. Wasilewski

Źródło: APG, OG, zespół Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 1091/381, Stocznia Ustka – projekt planu na lata 1956-1960, s. 25.

Wraz ze wzrostem ilościowym produkcji planowano (nieznaczny) wzrost zatrudnienia. Wg późniejszych standardów, dziwić może zatrudnienie zaledwie 2 osób w zakładowym biurze konstrukcyjnym.

[440] W następstwie nowych okoliczności, produkcja łodzi aluminiowych została podjęta wcześniej - sytuację przedstawiamy w tomie II.

Ryc. nr 206. Zatrudnienie w latach 1956-1960.



Ministerstwo Przemysłu Maszynowego
Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego
Stocznia "Ustka" w Ustce

REPRODUKCJA

ZATRUDNIENIE

Wyszczególnienie	Jedn. miary	1955r. wykon.	Projektu planu					% rubr. 8:3
			1956	1957	1958	1959	1960	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zatrudnienie ogółem /przeciętny stan/	osób	246	248	251	252	255	258	104,9
w tym:								
a/ grupa przemysłowa	"	245	246	249	250	253	256	104,5
robotnicy	"	165	165	165	166	169	172	104,2
b/ prac.inżyn.techniczni	"	29	31	34	34	34	34	117,2
w tym: zatrudnieni w zakład. biurze konstrukcyjnym	"	-	-	2	2	2	2	-
c/ prac.administr.biurowi	"	26	25	25	25	25	25	96,2

KT/IM/5

Reprodukcja z zasobu Archiwum Państwowego w Gdańsku Oddział w Gdyni
Sygn. 1091/381 3.31

Dyrektor Stoczni
E. Tokłakowska

Źródło: APG, OG, zespół - Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 1091/381, Stocznia Ustka – projekt planu na lata 1956-1960, s. 31.

24. Projekt budowy pełnopokładowych łodzi MŁ-9 dla spółdzielni rybackich[441].

Jeszcze we wrześniu 1955 r. Krajowy Związek Spółdzielni Rybołówstwa Morskiego w Gdyni występił do CZPO z zapytaniem o możliwość wykonania w roku 1956 20 sztuk łodzi motorowych długości 9.22 m. Zapotrzebowanie na łodzie motorowe pełnopokładowe potwierdza Centralny Związek Spółdzielczości Pracy (CZSP) w piśmie znak UM/2-a/120/56pfn z 3.III.1956 r. skierowanym do CZPO, w którym podaje się liczbę 120 sztuk łodzi „ w planie pięcioletnim rozwoju rybołówstwa morskiego”[442].

Z kolei w piśmie o znaku UM.2a/341/56 CZSP informuje CZPO, że w sprawie dostaw w 1957 r. „Stocznia w Ustce „lansuje stanowisko, że może wykonać jedynie prototyp i zaledwie kilka dalszych łodzi”. W związku z tym, CZSP zwraca się do CZPO „o przeanalizowanie mocy produkcyjnej Stoczni w Ustce i przyjęcie do wykonania możliwie największej ilości łodzi”[443].

Ostatecznie, w dniu 26.XI.1956 r. dochodzi do zawarcia dwóch umów na dostawę prototypu łodzi typu MŁ-9, a następnie serii tych łodzi w ilości 109 sztuk, które miały być dostarczone w następującym układzie:
- prototyp – 30 maja 1957 r.;
- 8 szt. – 1957 r.;

[441] APG, OG, zespół - Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 1091/2243, Stocznia Ustka – Narady i porozumienia dotyczące budowy łodzi w Stoczni Ustka.
[442] W Polsce Ludowej plany gospodarcze były przyjmowane przez sejm w formie ustawy i były aktami prawnymi obowiązującymi w gospodarce narodowej.
[443] APG, OG, zespół - Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 1091/2243, Stocznia Ustka – Narady i porozumienia dotyczące budowy łodzi w Stoczni Ustka.

- 30 szt. - 1958 r.;
- 36 szt. – 1959 r.;
- 35 szt. – 1960 r.

Charakterystyka techniczna łodzi MŁ-9:
- długość – 9.22 m;
- szerokość na poszyciu – 4.12 m;
- wysokość boczna – 1.32 m;
- średnie zanurzenie – 0.98 m;
- wyporność – 10 m^3;
- silnik – Lister 50 KM;
- klasyfikacja – Polski Rejestr Statków.

Umowy zostały podpisane przez upoważnionych przedstawicieli Stoczni. Otrzymane archiwalne egzemplarze obu umów[444] nie zawierają jednak podpisów przedstawicieli Krajowego Związku Rybołówstwa Morskiego w Gdyni. W tej sytuacji obie Umowy nie weszły w życie, co w naturalny sposób wpłynęło na sytuację w Stoczni, opisaną m.in. w Kronice Stoczni Ustka, poniżej.

25. Rok 1956 według Kroniki Stoczni Ustka.

Profil produkcji szkutniczej w Stoczni zaczął się zmniejszać zarówno pod względem wartości jak i ilości wyrobów. Dał się wyraźnie odczuć spadek zamówień na jednostki rybackie jak i również na łodzie ratunkowe. Przedsiębiorstwa połowowe zamawiały w innych stoczniach kutry stalowe, zaś armatorzy statków żądali wyposażenia jednostek w łodzie ratunkowe ze stopów aluminiowych. Wyraźny kryzys zapoczątkowany został pod koniec roku. Dla uzupełnienia planu i uniknięcia przestojów Stocznia podejmowała się realizacji różnych zamówień jak np. elementy torów i płóz do wodowania statków, łodzie rybackie dla rybaków śródlądowych, itp. Na początku roku nastąpił rozruch i oddanie do użytku suszarni drewna i kotłowni na terenie „B”[445].

Być może sytuacja Stoczni na początku 1956 r. - pierwszym roku pierwszej pięciolatki - nie wyglądała jeszcze dramatycznie, jeśli ufać informacji prasowej zawartej w „Głosie Koszalińskim” z marca 1956 roku[446], w którym podano, że załoga Stoczni zatwierdziła swój „kontrplan” [do planu oficjalnego], w którym przewidziano uruchomienie nowych inwestycji, wprowadzenie postępu technicznego i produkcji nowych typów łodzi. Jeszcze w tym roku [1956] miała być wybudowana nowa hala do budowy kutrów, a ogólny plan inwestycji w ciągu 5-latki wyrażał się sumą ponad 4 milionów złotych. Obok normalnej produkcji łodzi ratunkowych i roboczych oraz rybackich typu **Kł-92**[447] załoga ujęła w swym kontrplanie produkcję uboczną z odpadów: materaców, żagli i pokrowców.

Produkcja uboczna, mającą marginalne znaczenie dla ekonomiki zakładu, była wówczas traktowana jako realizacja „walki o obniżkę kosztów” i była zorganizowana jako wyodrębniony dział produkcji. Odpowiedzialnym za stronę techniczną produkcji ubocznej w 1956 r. był Szef Produkcji Józef Hertlein. Powołano wtedy brygadę pod kierownictwem Bogusława Śmiłowskiego, w której skład wchodzili stolarze[448]:

---

[444] Tamże.
[445] APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.
[446] „Głos Koszaliński” 07.03.1956, nr 57.
[447] Brak informacji nt. tego typu kutra; nie jest wykluczone, że chodzi o jednostkę typu KU-915 lub jej inny wariant jako kuter łososiowy (stąd skrót „KŁ”).
[448] APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 2, zarządzenia dyrektora stoczni 1949-1961.

- Biegaj Hieronim,
- Kasperski Ignacy,
- Markowski Jan.
- Pożdał Franciszek.

Od autorów: kolejne zdarzenia z działalności Stoczni „Ustka" w Ustce oraz życiorysy i wspomnienia stoczniowców przedstawimy w tomie II.

Rozdział 2. Drugi żywot drewnianych kutrów rybackich wybudowanych w Stoczni Rybackiej w Ustce.

Od czasu kiedy w Stoczni „Ustka" w Ustce budowano jednostki rybackie z drewna upłynęło kilkadziesiąt lat, co dla tego rodzaju materiału konstrukcyjnego stanowi kres żywotności. Chyba, że nieunikniony proces starzenia zostanie zahamowany (vide: UST-15[449], którego poszycie drewniane pokryto laminatem poliestrowo-szklanym, chroniącym drewno przed penetracją wody) lub zastosowane będą inne środki zaradcze. W sposób naturalny jednostki drewniane ulegają degradacji i swoje miejsce znajdują gdzieś na uboczu portu lub nabrzeżu, jak ta, zlokalizowana na Helu w 2013 r.

Ryc. nr 207. Niszczejąca łódź drewniana na Helu.

https://www.naszbaltyk.com/aktualnosci/464-ratujemy-drewniany-kuter-wla-55.html

Poza pokryciem konstrukcji drewnianej laminatem, innym sposobem przywrócenia drewnianym kutrom i łodziom rybackim jest ich częściowa lub całkowita rekonstrukcja. Takim zabiegom zostały poddane między innymi dwie jednostki: kuter **KU-135** i kuter **KU-160**[450].

1. Kuter rybacki KU-135[451] przekształcony na jacht oceaniczny „ANTICA"[452].

Jerzy Wąsowicz i „Antica" – wszystko zaczyna się od marzeń.

„Antica" to drewniany kuter z 1953 roku, który przez długi czas niszczał w przystani rybackiej – aż do 1980 roku, kiedy zauważył go Jerzy Wąsowicz. Wtedy to ***kapitan podjął decyzję o realizacji swojego marzenia – podróży dookoła świata.*** *I był w tym postanowieniu wyjątkowo konsekwentny.*

[449] Sprawa opisana była już wcześniej w tym opracowaniu.
[450] Nie wykluczamy ewentualności, że mogą być inne przykłady rekonstrukcji jednostek zbudowanych w Ustce.
[451] Na stronie www.antica.pl Jerzy Wąsowicz zamieścił także film, w którym przedstawia historię jednostki potwierdzając fakt jej budowy w Stoczni w Ustce.
[452] Tekst i zdjęcia na podstawie www.antica.pl

Przez ponad 10 lat „Antica" była gruntownie przebudowywana, z kutra rybackiego[453] *zmieniając się w jacht oceaniczny. W 1991 roku kapitan wyruszył nią w podróż swojego życia.* ***Rejs dookoła świata trwał 6 lat.***

Ryc. nr 208. KU-135 jeszcze jako kuter rybacki WSG-25.

Źródło: www.antica.pl.

Ryc. nr 209. Remont kutra KU-135.

Źródło:www.antica.pl.

[453] WSG-25 (Górki Wschodnie) to oznaka kutra KU-135 zbudowanego w 1953 r. dla SPRM „Front Narodowy" w Gdańsku-Przeróbce; charakterystyka techniczna jest przedstawiona w dalszej części.

Ryc. nr 210. Końcowy etap przebudowy kutra KU-135.

Źródło:www.antica.pl.

Ryc. nr 211. S/y „Antica" pod żaglami.

Źródło:www.antica.pl.

Ryc. nr 212. kpt. Jerzy Wąsowicz na pokładzie swojego żaglowca.

Źródło:www.antica.pl.

2. Ustecki kuter rybacki KU-160 przekształcony na jacht oceaniczny s/y „ARK”[454].

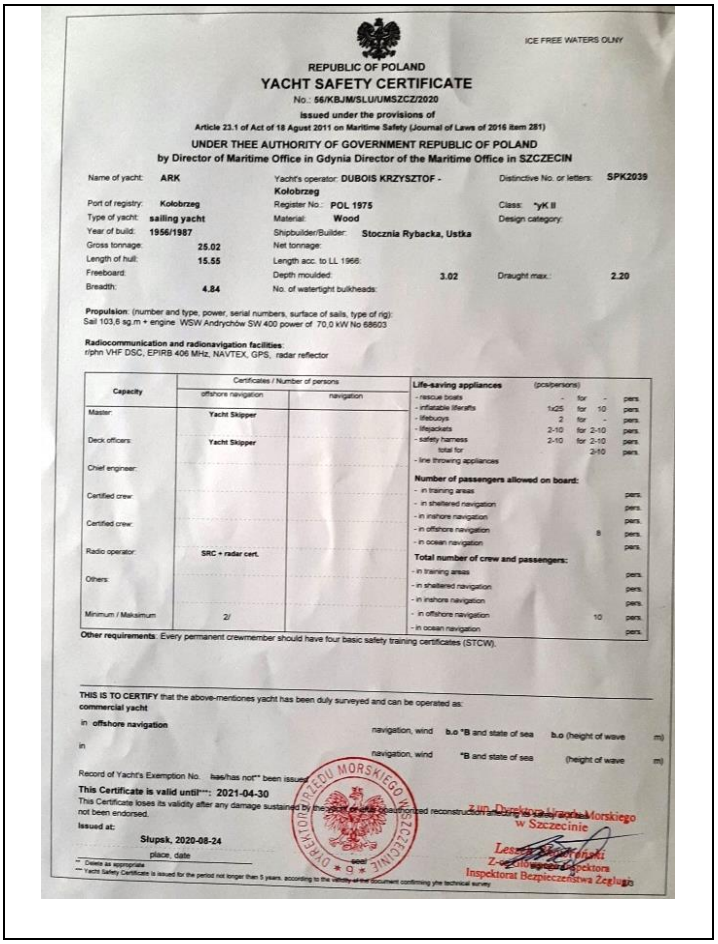
S/y „ARK” został zbudowany w Stoczni Ustka w 1956 r. jako drewniany (dąb) kuter rybacki. Ma on długość 19, 8 m i klasyczne ożaglowanie gaflowe o powierzchni 110 m kw. Właścicielami żaglowca są Ewa i Wojciech Dubois z Kołobrzegu. „Ark" odbywa rejsy turystyczne po Bałtyku i służy, jak dawniej, do połowów dorszy, ale przez wędkarzy morskich .

Ryc. nr 213. Dwumasztowy jacht „ARK” pod żaglami.

Źródło: Archiwum Krzysztofa Dubois

[454] Informacje, dokumenty i zdjęcia z archiwum właściciela żaglowca Krzysztofa Dubois z Kołobrzegu.

Ryc. nr 214. Certyfikat Bezpieczeństwa wydany przez UM w Gdyni.



ICE FREE WATERS OLNY

REPUBLIC OF POLAND

YACHT SAFETY CERTIFICATE

No.: **56/KBJM/SLU/UMSZCZ/2020**

issued under the provisions of

Article 23.1 of Act of 18 Agust 2011 on Maritime Safety (Journal of Laws of 2016 item 281)

UNDER THEE AUTHORITY OF GOVERNMENT REPUBLIC OF POLAND

by Director of Maritime Office in Gdynia Director of the Maritime Office in SZCZECIN

Name of yacht:	**ARK**	Yacht's operator:	**DUBOIS KRZYSZTOF - Kołobrzeg**	Distinctive No. or letters:	**SPK2039**
Port of registry:	**Kołobrzeg**	Register No.:	**POL 1975**	Class:	**"yK II**
Type of yacht:	**sailing yacht**	Material:	**Wood**	Design category:	
Year of build:	**1956/1987**	Shipbuilder/Builder:	**Stocznia Rybacka, Ustka**		
Gross tonnage:	**25.02**	Net tonnage:			
Length of hull:	**15.55**	Length acc. to LL 1966:			
Freeboard:		Depth moulded:	**3.02**	Draught max.:	**2.20**
Breadth:	**4.84**	No. of watertight bulkheads:			

Propulsion: (number and type, power, serial numbers, surface of sails, type of rig):
Sail 103,6 sq.m + engine WSW Andrychów SW 400 power of 70,0 kW No 68603

Radiocommunication and radionavigation facilities:
r/phn VHF DSC, EPIRB 406 MHz, NAVTEX, GPS, radar reflector

Capacity	Certificates / Number of persons: offshore navigation	navigation
Master:	Yacht Skipper	
Deck officers:	Yacht Skipper	
Chief engineer:		
Certified crew:		
Certified crew:		
Radio operator:	SRC + radar cert.	
Others:		
Minimum / Maksimum	2/	

Life-saving appliances (pcs/persons)

- rescue boats	-	for -	pers.
- inflatable liferafts	1x25	for 10	pers.
- lifebuoys	2	for -	pers.
- lifejackets	2-10	for 2-10	pers.
- safety harness	2-10	for 2-10	pers.
total for			2-10 pers.
- line throwing appliances			

Number of passengers allowed on board:

- in training areas		pers.
- in sheltered navigation		pers.
- in inshore navigation		pers.
- in offshore navigation	8	pers.
- in ocean navigation		pers.

Total number of crew and passengers:

- in training areas		pers.
- in sheltered navigation		pers.
- in inshore navigation		pers.
- in offshore navigation	10	pers.
- in ocean navigation		pers.

Other requirements: Every permanent crewmember should have four basic safety training certificates (STCW).

THIS IS TO CERTIFY that the above-mentiones yacht has been duly surveyed and can be operated as:
commercial yacht

in **offshore navigation** navigation, wind b.o °B and state of sea b.o (height of wave m)

in navigation, wind °B and state of sea (height of wave m)

Record of Yacht's Exemption No. has/has not** been issued

This Certificate is valid until*: **2021-04-30**

This Certificate loses its validity after any damage sustained by the yacht or after unauthorized reconstruction affecting its seaworthiness, if it has not been endorsed.

Issued at:

Słupsk, 2020-08-24

place, date

seal

* Delete as appropriate

** Yacht Safety Certificate is issued for the period not longer then 5 years, according to the validity of the document confirming yhe technical survey

Źródło: dokument udostępniony przez Krzysztofa Dubois.

Od 1987 roku, po pięcioletniej przebudowie, rozpoczął pływanie jako żaglowiec. W latach 1988 i 1989 pływał po Morzu Śródziemnym. W 1992 roku jacht brał udział w operacji „The Tall Ships Races" do USA i zajął 1 miejsce w swojej klasie. Brał wielokrotnie udział w Hansa Sail Rostock, Kiler Woche w Kiloni, Rumregatta Flensburg, Baltic Jazz Regatta Nekso, Dni Morza Szczecin, Baltic Sail Świnoujście, Baltic Sail Gdańsk.

Charakterystyka s/y Ark:

Długość całkowita	-19,80 m;
Długość po pokładzie	-15,55 m;
Szerokość	-4,80 m;
Zanurzenie	-2,60 m;
Silnik	-75 KW;
Pow. Żagli	-110 m^2;
Typ ożaglowania	-kecz gaflowy;
Koje dla gości	-8 + 2 osoby załogi;
Ciężar	-40 ton;

W żegludze dziennej zabiera do 24 gości.

KONIEC TOMU I

Bibliografia.

Źródła archiwalne:

AAN, zespół archiwalny nr 1815, Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Warszawie, sygn. 13/1412.

AAN, zespół archiwalny nr 274, Biuletyn Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z 12 czerwca 1950, nr 12, poz. 145, sygn. 7941, Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 12.5.1950 r. w sprawie struktury organizacyjnej uspołecznionych przedsiębiorstw przemysłu kluczowego, centralnych zarządów przemysłu i zjednoczeń.

AAN, zespół archiwalny nr 274, Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie, sygn. 9649, Paszport produkcyjno-techniczny Stocznia Ustka w Ustce za 1951 rok.

APG, OG, zespół Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 1091/2085, Materiały z konferencji partyjno-ekonomicznej Stoczni Ustka.

APG, OG, zespół Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 1091/381, Stocznia Ustka – projekt planu na lata 1956 – 1960.

APG, OG, zespół Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 1091/2243, Stocznia Ustka – Narady i porozumienia dotyczące budowy łodzi w Stoczni Ustka.

APG, OG, zespół: 93/129/0 - Gdyńska Stocznia Remontowa w Gdyni, Dzieje twórcy.

APG, OG, zespół 93/129/0 - Gdyńska Stocznia Remontowa w Gdyni, sygn. 129/789, pismo Stoczni Rybackiej znak 2001/2 z 19.11.1948 r.

APG, OG, zespół 93/129/0 - Gdyńska Stocznia Remontowa w Gdyni, sygn. 129/789, pismo Stoczni Rybackiej L.dz. 12-394/48/Pers. z 11 grudnia 1948 r.

APG, OG, zespół 93/129/0 - Gdyńska Stocznia Remontowa w Gdyni, sygn. 1091/5470, Stocznia Ustka - referat na temat historii zakładu.

APG, OG, zespół 93/129/0 - Gdyńska Stocznia Remontowa w Gdyni, sygn. 1091/1013, Plan generalny Stoczni Rybackiej w Ustce.

APK, OS, zespół 27/153/ – Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 12, Plan produkcji na lata 1950-1951 i sprawozdanie z wykonania tegoż planu za 1951 r.

APK, OS, zespół 27/153/ – Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 17, Plany techniczno-przemysłowo-finansowe na lata 1952-1953 i sprawozdania z ich realizacji 1952-1955.

APK, OS, zespół Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski Ustka, nr 77, Wykaz przedsiębiorstw i zakładów samorządowych, znajdujących się na terenie miasta Ustki w chwili przejęcia przez Administrację Polską z 30 października 1945 r.

APK, OS, zespół Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski Ustka, nr 60, Referat Ogólno-Administracyjny, Działalność burmistrza w pierwszym okresie władzy polskiej w mieście, 1945.

APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 32, Bilans likwidacyjny na 30 kwietnia 1949 r.

APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka" w Ustce, sygn. 237, Monografia Stoczni.

APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

APK, OS, zespól 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 38, Bilans roczny za 1955 rok.

APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 2, zarządzenia dyrektora stoczni 1949-1961.

APS, zespół 65/317 - Urząd Wojewódzki Szczeciński, sygn. 4407, Produkcja i zatrudnienie w Stoczni Rybackiej w Ustce – powiat Słupsk.

APS, MUR, sygn. 288, Sprawozdanie Stoczni Rybackiej w Ustce z działalności od 1 stycznia do 1 maja 1949 r.

Biblioteka Miejska w Ustce, sygn. III 3.2/4, Stocznia Ustka 1945-1949.

Biblioteka Miejska w Ustce, sygn. III 3.2/9, Kazimierz Huras, Historia i rozwój zakładu.

Biblioteka Miejska w Ustce, sygn. III 3.2/11, Jerzy Karolczuk, Stocznia Ustka w 35-leciu.

Muzeum Ziemi Usteckiej.

Narodowe Archiwum Cyfrowe, zespół - Socjalistyczna Agencja Prasowa.

Źródła drukowane:

Monitor Polski z 1947 r., nr 141, poz. 856.

Monitor Polski z 1948 r., nr A-70, poz. 596.

Monitor Polski z 1949 r., nr A-14, poz. 196.

Monitor Polski z 1950 r. nr A-24, poz. 253 - 255.

Monitor Polski z 1950 r., nr A-24, poz. 255.

Monitor Polski z 1950 r., nr A-24, poz. 258 - 260.

Monitor Polski z 1951 r., nr A-1 poz. 2.

Artykuły i wspomnienia:

Henryk Połchowski, *Wojenne losy. Wspomnienia uczestników zdarzeń. Opracowanie biograficzne*, Wydawnictwo Region, Wejherowo 2014.

Radosław Piasecki, *Nasza Ustka 1946-1954, wspomnienia Bronisławy i Józefa Piaseckich*.

Wspomnienia spisane i dokumenty byłych pracowników lub członków rodzin:

- Bernarda Henzla;

- Andrzeja Hertleina;

- Wacława Karpuka;

- Krystyny Kołakowskiej;

- Ewy i Mieczysława Nyczów;
- Krzysztofa Olszyny;
- Stanisława Pelczara;
- Andrzeja Śmiłowskiego;
- Tamary Wasilewskiej;
- Iwony i Witosława Wyszyńskich.

Prasa:

„Dziennik Bałtycki" 26.01.1946, nr 25.

„Dziennik Bałtycki" 22.07.1946 r., nr 200.

„Dziennik Bałtycki" 31.07.1946 r., nr 209.

„Dziennik Bałtycki" 02.08.1946 r., nr 210.

„Dziennik Bałtycki" 30.08.1946 r., nr 238.

„Dziennik Bałtycki" 02.03.1947 r., nr 60.

„Dziennik Bałtycki" 26.06.1947 r., nr 173.

„Dziennik Bałtycki" 16.07.1947 r., nr 193.

„Dziennik Bałtycki" 24.08.1948 r., nr 233.

„Dziennik Bałtycki" 13.11.1948 r., nr 313.

„Dziennik Bałtycki" 18.11.1948 r., nr 318.

„Dziennik Bałtycki" 31.05.1949 r., nr 148.

„Kurier Szczeciński" 09.10.1949 r., nr 278.

„Kurier Szczeciński" 09.02.1950 r., nr 40.

„Dziennik Bałtycki" 17.03.1950 r., nr 76.

„Dziennik Bałtycki" 30.04.1950 r., nr 108.

„Dziennik Bałtycki" 28 - 29.06. 1953 r., nr 153.

„Głos Koszaliński" 8.12.1954 r., nr 12.

„Głos Koszaliński" 07.03.1956r., nr 57.

„Głos Koszaliński" 24.12.1964 r., nr 310.

„Morze" 1975 r., nr 11, s.12.

„Głos Pomorza" 01.09.1979 r., nr 197.

„Głos Pomorza" 22.02.1984r., nr 45.

„Głos Słupski" 29.03-01.04.2002 r., nr 75.

„Nasze Morze" 2008, nr 6.

„Robotnik" 29.07.1946, nr 206.

„Technika Morza i Wybrzeża" 1947 r., nr 7 - 8.

„Technika Morza i Wybrzeża" 1947 r., nr 9 - 10.

„Technika Morza i Wybrzeża" 1947 r., nr 11 - 12.

„Technika Morza i Wybrzeża" 1948 r., nr 3 i 4.

„Zbliżenia" 02.07.1987 r., nr 27.

„Morski Biuletyn Rybacki" MIR z 1948 r. nr 28.

„Morski Biuletyn Rybacki" MIR z 1948 r, nr 31.

„Morski Biuletyn Rybacki" MIR z 1948 r., nr 41.

„Morski Biuletyn Rybacki" MIR z 1948 r., nr 44.

„Morski Biuletyn Rybacki" MIR 1948 r., nr 48.

„Morski Biuletyn Rybacki" MIR z 1948 r., nr 51.

„Morski Biuletyn Rybacki" MIR 1948 r., nr 55.

„Morski Biuletyn Rybacki" MIR z 1948 r., nr 60.

„Morski Biuletyn Rybacki" MIR z 1948 r. nr 61

„Morski Biuletyn Rybacki" MIR z 1948 r., nr 65.

„Morski Biuletyn Rybacki" MIR z 1948r., nr 66.

„Morski Biuletyn Rybacki" MIR 1948 r., nr 72.

„Morski Biuletyn Rybacki" MIR 1948 r., nr 73 - 74.

Opracowania:

Baasch Ernest: *Beiträge zur Geschichte des Deutschen Schiffbauer und der Schiffbaupolitik*, Hamburg 1899.

Bartholdy W.: *O Stolpa, du bist ehrenreich*…, Stolp 1910.

Białek Władysław: Dzieje Najnowsze, 1981, nr 4, Wyd. PAN.

Blady Wiesław: *Polska flota rybacka w latach 1921-2001*, MIR Gdynia 2002.

Bonin R.: *Geschichte des Hinterpommerschen Geschlechtes*, von Bonin, Berlin 1864.

Celarek Aleksander: *Łodzie z Kaszub*, Gdańsk 2015.

DOMINICK WALTER: *Stolpmünder Chronik*, Lubeck 1959.

Drapella Władysław: *Karty z dziejów okrętownictwa w Polsce*, [w:]„Biuletyn Nautologiczny" 1965, nr 10 - 12.

Dudziak Jan: *Rys historyczny polskiego przemysłu okrętowego*, [w:] CTO - Zeszyty problemowe, Gdańsk 2005.

Grunt-Mejer Zygmunt, Rup Zenon, pod red. Kazimierza Podoskiego: *Z najnowszych dziejów Słupska i Ziemi Słupskiej (1945-1965),* Wyd. Poznańskie 1969, Polskie Towarzystwo Historyczne, Biblioteka Słupska t. 20.

Huras Kazimierz: *Budowa drewnianych kutrów rybackich i łodzi ratunkowych*, PWT, Warszawa 1956.

Huras Bohdan, Twardowski Marek: *Księga statków polskich 1918-1945*, Gdańsk 2002, tom 4.

Karwowski Józef: *Porty małe i ich potrzeby techniczne*, [w:]„Technika Morza i Wybrzeża" 1947, nr 11 - 12.

Lienau Otto: *Die Bootsfunde von Danzig-Ohra aus der Wikingerzeit*, Danzig 1934.

Lindmajer Józef: *Szkic do dziejów kształtowania się przemysłu i początków klasy robotniczej na terenie rejencji koszalińskiej*, „Rocznik Koszaliński" 1980.

Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt: *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985.

Miciński Jerzy i Kolicki Stefan: *Pod polską banderą*, Gdynia 1962.

Misztal Zdzisław: *Gospodarka morska w Polsce w latach 1945-1975*, Gdańsk 1978.

Misztal Zdzisław: *Odbudowa przemysłu okrętowego w latach 1945-1949*, Praca zbiorowa pod redakcją Edmunda Cieślaka, *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, Gdańsk 1972.

Misztal Zdzisław: *Przejęcie przemysłu województwa gdańskiego przez władze polskie kwiecień – sierpień 1945*, „Gdańskie Zeszyty Humanistyczne" 1967, nr 16.

Misztal Zdzisław: *Odbudowa gospodarki morskiej w Polsce po II wojnie światowej* „Gdańskie Zeszyty Humanistyczne" 1970, nr 8.

Misztal Zdzisław: *Organizacja przemysłu okrętowego*, [w:] Praca zbiorowa, *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, Gdańsk 1972.

Ostapkiewicz Jacek: *Kalendarium Gdynia 1939-2005*, Muzeum Miasta Gdyni, Gdynia 2006.

Praca zbiorowa, Nasze Wybrzeże wczoraj i dziś, Zarząd Polityczny Marynarki Wojennej, Gdynia 1973.

Prosnak Mieczysław: *Zachodnio-słowiańska sztuka korabnicza wczesnego średniowiecza*, [w:] Materiały Zachodnio-Pomorskie, t. IX, Szczecin 1963.

Ropelewski Andrzej: *Ludzie i wydarzenia 1921-2001*, Morski Instytut Rybacki, Gdynia 2001.

Ropelewski Andrzej: *1000 lat naszego rybołówstwa*, Wyd. Morskie, Gdynia 1963.

Sakson Andrzej: *Kształtowanie się nowej społeczności powiatu słupskiego po 1945 roku na tle przemian społecznych na Ziemiach Zachodnich i Północnych* [w:] VII Konferencja Kaszubsko-Pomorska, Słupsk 2002.

Schuppius R.: Stolp von 1600-1650, Stolp 1930.

Schmidt T.: *Geschichte des Handels und der Schiffart Stettins, Baltische Studien AF*, Bd 21, H. 2, 1866.

Szopowski Zbigniew: *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej*, Warszawa - Poznań 1962.

Techman Ryszard*: Administracja rybołówstwa morskiego w latach 1945-1948*, [w:] „Nautologia", nr 1 - 4, 2004.

Undro Małgorzata, *Bernard Henzel - Kapitan Portu we Władysławowie (1953-1977*), [w:] „Nautologia" 2000, Zeszyt III/IV.

Opracowania niewydane:

Goliński Władysław: *Grodzisko-Port w miejscu ujścia Słupi*, maszynopis., https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art14.pdf, Ustka 2006.

Goliński Władysław, *Plac i okolica kościoła Św. Św. Jana Chrzciciela i Mikołaja w Ustce*, https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/ART6.pdf, Ustka 2005.

Strony internetowe:

www.antica.pl

https://www.arkcharter.pl/

https://archive.org

https://www.biblioteka.ustka.pl/

https://de.wikipedia.org

https://en.wikipedia.org

https://pl.wikipedia.org

https://www.facebook.com

https://kpbc.ukw.edu.pl

https://fow.pl

https://gdansk.gedanopedia.pl

http://maps.mapywig.org

https://nauta.pl/

https://www.naszbaltyk.com

https://rnli.org

https://rocznikgdynski.pl

http://muzeumustka.pl

https://www.portalmorski.pl/

http://pomeranica.pl

https://umg.edu.pl

www.wiki.leba.eu

Spis rycin

Ryc. nr 1. Łódź słowiańska (reprodukcja fotografii z książki Otto Lienau`a).

Ryc. nr 2. Rekonstrukcja łodzi znalezionej na polu Charbrowa, blisko Łeby .

Ryc. nr 3. Mapa historyczna z 1709 r.

Ryc. nr 4. Model dawnej szkuty żaglowej.

Ryc. nr 5. Schematyczny szkic krajera.

Ryc. nr 6. Plan portu w Ustce ok. 1831 r.

Ryc. nr 7. Plan portu w Ustce ok. 1864 r.

Ryc. nr 8. Plan portu Stolpmünde z umiejscowieniem Stoczni Bartsch & Suschke (na planie „Werft").

Ryc. nr 9. Port w Ustce z ok. 1920 roku. Na drugim planie, przed spichlerzem, widoczne są stare zabudowania stoczni Bartsch & Suschke.

Ryc. nr 10. Port w Ustce ok. 1935 roku.

Ryc. nr 11. Plan portu w Ustce – 1939 rok.

Ryc. nr 12. Pomeranka pod żaglami w porcie Ustka.

Ryc. nr 13. Rzuty łodzi rybackiej „Pomeranka" KAR11.

Ryc. nr 14. Pomeranka.

Ryc. nr 15. Stocznia Rybacka w Gdyni. Kadłuby kutrów rybackich w stoczni.

Ryc. nr 16. Kutry GDY 26 i HEL 111.

Ryc. nr 17. Stocznia Rybacka w Gdyni. Konstrukcje kadłubów kutrów rybackich.

Ryc. nr 18. Stocznia Rybacka w Gdyni. Wyciąganie drewnianego kadłuba z wody.

Ryc. nr 19. Stocznia Rybacka w Gdyni. Wodowanie kutra na zapadni.

Ryc. nr 20. Wodowanie kutra MIR20a.

Ryc. nr 21. Zatopiona łódź podwodna szkoleniowa; w tle stoczniowy slip łodziowy, a za nią hale produkcyjne.

Ryc. nr 22. Fotografia Waleriana Cięglewicza.

Ryc. nr 23. Fotografia Eugeniusza Kwiatkowskiego.

Ryc. nr 24. Wiec z okazji nadania Stoczni Ustka imienia Eugeniusza Kwiatkowskiego.

Ryc. nr 25. Notatka kpt. [Mariana] Janczewskiego z 5.9.1945.

Ryc. nr 26. Widok prawobrzeża Słupi (przyszły teren „A" stoczni).

Ryc. nr 27. Widok ogólny fragmentu miasta od strony późniejszej zabudowy stoczni.

Ryc. nr 28. Akt przekazania majątku lewobrzeżnej stoczni w Ustce.

Ryc. nr 29. Widok terenów przejętych przez Delegaturę MIR w dniu 3.10.1945 r.

Ryc. nr 30. Bernard Henzel w czasie obchodów XXX-lecia Stoczni „Ustka" w 1975 r.

Ryc. nr 31. Zdjęcie Bernarda Henzla w mundurze galowym.

Ryc. nr 32. Pracownicy przed obiektem produkcyjnym na terenie stoczni prawobrzeżnej.

Ryc. Nr 33. Pracownicy Stoczni w Ustce w 1945 r.

Ryc. nr 34. Hale Stoczni w Ustce w 1945 r.

Ryc. nr 35. Widoczny efekt pracy stoczniowców w Ustce – wyremontowana jednostka z pracownikami na pokładzie. Rok 1945.

Ryc. nr 36. Fotografia Józefa Wyszyńskiego.

Ryc. nr 37. Zameldowanie Józefa Wyszyńskiego w komisariacie MO.

Ryc. nr 38. Potwierdzenie zameldowania Józefa Wyszyńskiego w Ustce.

Ryc. nr 39. Zaświadczenie o zatrudnieniu w charakterze szefa brygady robotniczej.

Ryc. nr 40. Mianowanie Józefa Wyszyńskiego na stałego pracownika MIR.

Ryc. nr 41. Delegowanie Józefa Wyszyńskiego do komisji opiniodawczej.

Ryc. nr 42. Mianowanie Józefa Wyszyńskiego na stanowisko technika Stoczni.

Ryc. nr 43. Mianowanie Józefa Wyszyńskiego na stanowisko Konstruktora.

Ryc. nr 44. Mianowanie Józefa Wyszyńskiego na stanowisko Starszego Technika-Konstruktora.

Ryc. nr 45. Powołanie na stanowisko szefa produkcji.

Ryc. nr 46. Przeniesienie na stanowisko Starszego Technologa.

Ryc. nr 47. Józef Wyszyński z rodziną w towarzystwie Józefa Piaseckiego .

Ryc. nr 48. Awans na Głównego Technologa.

Ryc. nr 49. Powołanie do Komisji Rozjemczej.

Ryc. nr 50. Przydział talonu na zakup samochodu FIAT 126P.

Ryc. nr 51. Świadectwo autorskie o dokonaniu wynalazku.

Ryc. nr 52. Projekt logotypu stoczni MIR w Ustce.

Ryc. nr 53. Logotyp wykorzystywany w firmówce Stoczni.

Ryc. nr 54. Projekt Odznaki Zasłużony dla Stoczni „Ustka” autorstwa Józefa Wyszyńskiego.

Ryc. nr 55. Pismo Zarządu Miejskiego w sprawie projektu herbu miasta.

Ryc. nr 56. Pismo PPiUR Korab z 29.IV.1956 r.

Ryc. nr 57. Jedna z form działalności artystycznej – laurka dla Józefa Piaseckiego.

Ryc. nr 58. Życzenia z okazji imienin Józefa Piaseckiego. Tym razem z motywem marynistycznym.

Ryc. nr 59. Ołtarz główny w kościele p.w. Najświętszego Zbawiciela w Ustce.

Ryc. nr 60. Rodzina Pelczarów na plaży w Ustce.

Ryc. nr 61. Zaświadczenie o zatrudnieniu Kazimierza Pelczara.

Ryc. nr 62. Rodziny „rymanowskie” przy wspólnym stole.

Ryc. nr 63. Fotografia Stefana Barana.

Ryc. nr 64. Druk zgłoszenia w sprawie objęcia gospodarstwa w województwach zachodnich.

Ryc. nr 65. Legitymacja służbowa Stefana Barana.

Ryc. nr 66. Dokument upoważniający do bezpłatnej podróży pociągiem na określonej trasie, na nazwisko Kazimierz Cieszek. „Erklärung”.

Ryc. nr 67. Karta zwolnienia Stefana Barana z więzienia.

Ryc. nr 68. Świadectwo ukończenia kursu dla członków związku zawodowego przez Stefana Barana.

Ryc. nr 69. Sprawozdanie z działalności inspektora zakładowego Stefana Barana.

Ryc. nr 70. Legitymacja Stoczniowca drugiej klasy Stefana Barana.

Ryc. nr 71. Legitymacja racjonalizatora Stefana Barana.

Ryc. nr 72. Legitymacja kawalera Krzyża Partyzanckiego Stefana Barana.

Ryc. nr 73. Legitymacja kawalera Krzyża Walecznych Stefana Barana.

Ryc. nr 74. Legitymacja Kawalera Krzyża Orderu Odrodzenia Polski i Order.

Ryc. nr 75. Rozdanie medali pamiątkowych przez dyr. Leszka Dulskiego.

Ryc. nr 76. Karta rozpoznawcza [Kennkarta] Bogusława Śmiłowskiego.

Ryc. nr 77. Zdjęcie ze ślubu Państwa Kościółków.

Ryc. nr 78. Świadectwo ukończenia kursu przez Bogusława Śmiłowskiego.

Ryc. nr 79. Dyplom Mistrzowski Bogusława Śmiłowskiego.

Ryc. nr 80. Fotografia Mariana Olszyny.

Ryc. nr 81-82. Legitymacja służbowa Mariana Olszyny.

Ryc. nr 83. Legitymacja Kawalera Złotego Krzyża Zasługi Mariana Olszyny.

Ryc. nr 84. Współpracownicy Józefa Piaseckiego na zdjęciu z 1948 roku.

Ryc. nr 85. Rodzina Hertleinów z Druskiennik, przybyłych do Ustki w 1946 r .

Ryc. nr 86. Fotografia Tadeusza Nycza.

Ryc. nr 87. Tadeusz Nycz z pracownikami brygady żaglo-taklerskiego.

Ryc. nr 88. Świadectwo ukończenia kursu przez Tadeusza Nycza.

Ryc. nr 89. Świadectwo czeladnicze Tadeusza Nycza.

Ryc. nr 90. Przodownicy pracy w Stoczni w Ustce.

Ryc. nr 91. Odznaka przodownika Pracy Tadeusza Nycza.

Ryc. nr 92. Nagrodzeni pracownicy Stoczni „Ustka”.

Ryc. nr 93. Legitymacja członka Związku Zawodowego Metalowców.

Ryc. nr 94. Złota Odznaka ZZ Metalowców dla Tadeusza Nycza.

Ryc. nr 95. Informacja o poświęceniu Stoczni Rybackiej w dniu 26.01.1946 r.

Ryc. nr 96. Drewniany kuter produkcji Stoczni Rybackiej w Ustce.

Ryc. nr 97 i 98. Kutry drewniane produkcji Stoczni Rybackiej w Ustce.

Ryc. nr 99. Stoczniowcy na wykonanym przez nich kutrze.

Ryc. nr 100. Kuter patrolowy KP-34 (oryginalnie KU-128, nr budowy 31).

Ryc. nr 101. Kuter patrolowy KP-32 (oryginalnie KU-128, nr budowy 32).

Ryc. nr 102. Kuter dozorczy (oryginalnie KU-128, nr budowy 34).

Ryc. nr 103. Model kutra łososiowego typu KU-915 w Muzeum Rybołówstwa w Helu.

Ryc. nr 104. Kuter łososiowy typu KU-915 (wg Henzla)- pierwsza licząca się produkcja stoczni w Ustce.

Ryc. nr 105. Kuter rybacki przy nabrzeżu wschodnim.

Ryc. nr 106. Budowa kutra drewnianego w Stoczni w Ustce.

Ryc. nr 107. Marian Ryniewicz (w mundurze stoczniowca) na zdjęciu wykonanym w późniejszym okresie z okazji oddania do użytku nowego obiektu w stoczni w Ustce .

Ryc. nr 108. Teren administrowany przez Stocznię na prawym brzegu Słupi przedstawia plan sytuacyjny „Stocznia Rybacka w Ustce” z 1947 r.

Ryc. nr 109. Zdjęcie z prezentacji oferty produkcyjnej Stoczni Rybackiej w Gdyni Sp. z o.o.

Ryc. nr 110. Ogłoszenie reklamowe Stoczni Rybackiej Sp. z o.o.

Ryc. nr 111. Ogłoszenie reklamowe Stoczni Rybackiej Sp. z o.o.

Ryc. nr 112. Ogłoszenie reklamowe Stoczni Rybackiej Sp. z o.o.

Ryc. nr 113. Notatka prasowa w sprawie produkcji w 1947 r.

Ryc. nr 114. Dodge - pierwszy samochód w Stoczni Ustka.

Ryc. nr 115. Pochód mieszkańców w porcie .

Ryc. nr 116. Notatka prasowa w sprawie obchodów „Dni Morza”.

Ryc. nr 117. Pochód z okazji święta 1-Maja na ul. Marynarki Polskiej.

Ryc. nr 118. Stocznia rybacka w Ustce buduje nowe kutry i odbudowuje zniszczone.

Ryc. nr 119. Kuter rybacki przed slipem.

Ryc. nr 120. Fotografia Eugeniusza Gołębiowskiego.

Ryc. nr 121. Budowa kutra 11-metrowego.

Ryc. nr 122. Wielkość premii w stoczni w 1948 r.

Ryc. nr 123. Fragment mapy sztabowej pokazujący tereny A i B stoczni, wydanej w 1949 roku.

Ryc. nr 124. Sprawozdanie przedsiębiorstwa o stanie zatrudnienia w miesiącu styczniu 1949 r.

Ryc. nr 125. Sprawozdanie przedsiębiorstwa o wypłatach brutto za styczeń 1949 r.

Ryc. nr 126. Skale podatkowe w 1949 r.

Ryc. nr 127. Sprawozdanie przedsiębiorstwa o wypłatach brutto za grudzień 1949 r.

Ryc. nr 128 Umowa sprzedaży na raty radioodbiornika „Pionier".

Ryc. nr 129. Paragon zakupu butów skórzanych.

Ryc. nr 130. Sprawozdanie dot. współzawodnictwa w 1949 r. - poziom wykonania norm.

Ryc. nr 131. Kadłub szkunera „Zew Morza" w trakcie holowania do Gdyni w 1947 r.

Ryc. nr 132. Kadłub szkunera gotowy do przetoczenia na miejsce wodowania.

Ryc. nr 133. S/y Janek Krasicki pod żaglami.

Ryc. nr 134. Sylwetka szkunera „Janek Krasicki".

Ryc. nr 135. Model szkunera „Janek Krasicki" prezentowany w Muzeum Ziemi Usteckiej.

Ryc. nr 136. Zestawienie produkcji kutrów KU-134 i KU-135.

Ryc. nr 137. Kuter rybacki KU-134 B w porcie w Ustce.

Ryc. nr 138. Kuter Ust-15 po przebudowie w Stoczni „Szkuner" we Władysławowie.

Ryc. nr 139. Sylwetka kutra KU-134.

Ryc. nr 140. Model kutra KU-135.

Ryc. nr 141. Sylwetka kutra typu KD-153.

Ryc. nr 142. Pochód z okazji 1 Maja w Ustce, ok. 1950 r.

Ryc. nr 143. Medal XXX-lecia Stoczni Ustka dla Andrzeja Kaysera.

Ryc. nr 144. Pismo CZPO w sprawie utworzenia Stoczni „Ustka".

Ryc. nr 145. Schemat organizacyjny Stoczni Rybackiej w Ustce.

Ryc. nr 146. Wartość produkcji globalnej i towarowej. Plan na 1952 r.

Ryc. nr 147. Pismo interwencyjne w sprawie produkcji kutrów KU-134.

Ryc. nr 148. Pismo w sprawie planu produkcji na IV kwartał 1950 r..

Ryc. nr 149. Mecz na stadionie przy ul. Grunwaldzkiej.

Ryc. nr 150. Plakat z okazji „Dni Morza" 1950 w Ustce.

Ryc. nr 151. Stoczniowcy z Ustki na wycieczce samochodem ciężarowym z demobilu.

Ryc. nr 152. Zarządzenie dyrektora Stoczni w sprawie uroczystości o okazji rozpoczęcia

budowy Pomnika Wdzięczności w Ustce.

Ryc. nr 153. Plan generalny Stoczni Rybackiej w Ustce. Teren „A" i „B".

Ryc. nr 154. Plan generalny Stoczni Rybackiej w Ustce. Teren „A".

Ryc. nr 155. Łódź ratownicza zaprojektowana przez Lionela Lukina.

Ryc. nr 156. Model łodzi ratowniczej Zetland „the Original".

Ryc. nr 157. Oryginalna łódź Zetland.

Ryc. nr 158. Zdjęcie łodzi EMMA.

Ryc. nr 159. Łódź z napędem motorowym „the Duke of Northumberland".

Ryc. nr 160. RMS „Titanic".

Ryc. nr 161. Strona tytułowa Konwencji SOLAS 1914.

Ryc. nr 162. Oświadczenie rządowe w sprawie wejścia w życie poprawek do Konwencji SOLAS 1974 r.

Ryc. nr 163. Przekroje stępek łodzi ratunkowych.

Ryc. nr 164. Zestaw trzonowy łodzi ratunkowej.

Ryc. nr 165. Przekrój poprzeczny łodzi ratunkowej.

Ryc. nr 166. Zarządzenie ministra przemysłu ciężkiego z 1 stycznia 1952 r., s. 1.

Ryc. nr 167. Zarządzenie ministra przemysłu ciężkiego z 1 stycznia 1952 r., s. 2.

Ryc. nr 168. Fotografia Józefa Piaseckiego.

Ryc. nr 169. „Paszport produkcyjno-techniczny Stocznia „Ustka" w Ustce za 1951 rok".

Ryc. nr 170. Plan sytuacyjny Stoczni Rybackiej w Ustce.

Ryc. nr 171. Schemat planu generalnego (wycinek z planu wyżej).

Ryc. nr 172. Teren „B" zajmowany przez Stocznię wg wycinka mapy sztabowej Armii Radzieckiej z 1949 r.

Ryc. nr 173. Schemat planu generalnego zakładu, zakład Stocznia w Ustce". Teren „A".

Ryc. nr 174. Hala produkcyjna na terenie „A" – obiekt Nr U7 na planie sytuacyjnym.

Ryc. nr 175. Zatrudnienie w latach 1946, 1949, 1950 i na 1 stycznia 1952.

Ryc. nr 176. Zestawienie personelu inżynieryjno-technicznego.

Ryc. nr 177. Specyfikacja budowy łodzi i szalup.

Ryc. nr 178. Plan produkcji wg ilości na rok 1952.

Ryc. nr 179. Wykonanie planu 1952 r., sporządzone odręcznie przez Józefa Piaseckiego.

Ryc. nr 180. Sprawozdanie z wykonania produkcji pozaokrętowej i pomocniczej w 1952 r.

Ryc. nr 181. Ogólne uwagi o pracy przedsiębiorstwa w 1952 r.

Ryc. nr 182. Budowa drewnianych łodzi ratunkowych z poszyciem diagonalnym.

Ryc. nr 183. Legitymacja stopnia stoczniowego Józefa Piaseckiego.

Ryc. nr 184. Józef Piasecki w mundurze stoczniowca w pochodzie z okazji obchodów Święta 1 Maja .

Ryc. nr 185. Fotografia Czesława Grońskiego.

Ryc. nr 186. Wytyczne do projektu planu dla Stoczni Ustka na 1952 rok.

Ryc. nr 187. Plan produkcji wg wartości na 1953 r.

Ryc. nr 188. Zadania planowe na rok 1953.

Ryc. nr 189. Sekcja tenisa i boksu w Stoczni Ustka.

Ryc. nr 190. Budowy kutra KU-160.

Ryc. nr 191. Plan produkcji na rok 1954.

Ryc. nr 192. Plan ogólny KU-160 A.

Ryc. nr 193. Model kutra rybackiego typu KU-160.

Ryc. nr 194. Seniorzy klubu piłkarskiego w pochodzie z okazji 1 Maja.

Ryc. nr 195. Juniorzy klubu piłkarskiego w pochodzie z okazji 1 Maja.

Ryc. nr 196. Piłkarska drużyna Stali w pełnym składzie.

Ryc. nr 197. Stoczniowa Straż Pożarna w pochodzie.

Ryc. nr 198. Fotografia Edwarda Tomiakowskiego.

Ryc. nr 199. Edward Tomiakowski na tle łodzi ratunkowych.

Ryc. nr 200. Fotografia Wacława Pacaka.

Ryc. nr 201. Aktyw społeczny Stoczni w Ustce.

Ryc. nr 202. Drużyna podnoszenia ciężarów w stoczni.

Ryc. nr 203. Plan 5-letni 1956-1960. Produkcja przemysłowa wg ilości.

Ryc. nr 204. Plan ilościowy budowy łodzi i szalup.

Ryc. nr 205. Przygotowanie produkcji nowych wyrobów.

Ryc. nr 206. Zatrudnienie w latach 1956-1960.

Ryc. nr 207. Niszczejąca łódź drewniana na Helu.

Ryc. nr 208. KU-135 jeszcze jako kuter rybacki WSG-25.

Ryc. nr 209. Remont kutra KU-135.

Ryc. nr 210. Końcowy etap przebudowy kutra KU-135.

Ryc. nr 211. S/y „Antica” pod żaglami.

Ryc. nr 212. kpt. Jerzy Wąsowicz na pokładzie swojego żaglowca.

Ryc. nr 213. Dwumasztowy jacht „ARK" pod żaglami.

Ryc. nr 214. Certyfikat Bezpieczeństwa wydany przez Urząd Morski w Gdyni.

Spis tabel

Tabela nr 1. Stan personelu Morskiego Instytutu Rybackiego (1 XI 1945).

Tabela nr 2. Zakłady stoczniowe w ośrodkach przemysłowych województwa gdańskiego po wyzwoleniu w 1945 r.

Tabela nr 3. Przedstawiciele Delegatury MIR na dzień 1 X 1945 r.

Tabela nr 4. Dodatkowo przyjęci pracownicy w październiku 1945 r.

Tabela nr 5. Pracownicy zatrudnieni w Stoczni w Ustce w listopadzie i grudniu 1945 r.

Tabela nr 6. Kolejne przyjęcia pracowników do Stoczni w Ustce.

Tabela nr 7. Niepełna lista pracowników przyjętych do pracy w stoczni 1946-1948.

Tabela nr 8. W 1947 roku przyjęto do pracy w stoczni.

Tabela nr 9. Prace Stoczni Rybackich w czerwcu 1948 r.

Tabela nr 10. Nowe przyjęcia do pracy w stoczni w 1948 roku .

Tabela nr 11. Przyjęcia do pracy w 1949 r.

Tabela nr 12. Wykaz wydziałów zakładu i ich powierzchnie.

Tabela nr 13. Opis do załącznika 2 do paszportu techniczno- produkcyjnego zakładu.

Tabela nr 14. Opis do załącznika 2 do paszportu techniczno- produkcyjnego zakładu.

Tabela nr 15. Charakterystyka konstrukcji budynków.

Tabela nr 16. Produkcja globalna i towarowa.

Tabela nr 17. Zestawienie zakończonych kutrów KU-160 w 1955 roku.