

Stocznie w Ustce

Tom II - Budownictwo Okrętowe

Historia
Socjologia

Władysław Goliński

Zbigniew Miecznikowski

Spis treści

Przedmowa.....	16
CZĘŚĆ V. STOCZNIA „USTKA” W LATACH 1957-1970.....	18
Rozdział I. Stocznia w 1957 roku. Schyłek produkcji skutniczej i wdrożenie technologii przetwórstwa stopów aluminium (hydronalium)	18
1. Zastosowanie stopów aluminiowych (hydronalium) do budowy jednostek pływających	18
2. Wdrożenie produkcji aluminiowej w Stoczni „Ustka”	18
3. Opis procesu technologicznego produkcji łodzi z aluminium w Stoczni „Ustka”	20
4. Sytuacja Stoczni „Ustka” w roku 1957 i okoliczności wdrożenia produkcji łodzi aluminiowych według Kroniki Stoczni	21
5. Kazimierz Huras – I-szy Zastępca Dyrektora Naczelnego Stoczni „Ustka” w Ustce w latach 1957-1968.....	24
6. Ostatnie jednostki rybackie typu KU-160Ł.....	25
7. Sytuacja produkcyjna i ekonomiczna stoczni w 1957 r.....	26
Rozdział 2. Budowa łodzi z aluminium. Zmierzch budowy drewnianych kutrów	28
1. Rok 1958 według Kroniki Stoczni „Ustka”	28
2. Utworzenie Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego	29
3. Rozwój produkcji wyrobów z aluminium.....	30
4. Przykładowy opis konstrukcji łodzi ratunkowej z aluminium	31
5. Rok 1959. Asortyment produkcji	32
6. Sytuacja ekonomiczna stoczni w roku 1959	33
7. Rok 1959 według Kroniki Stoczni „Ustka”	35
Rozdział 3. Stocznia „Ustka” w latach 1960-1965. Końcowa faza produkcji łodzi ratunkowych z aluminium. Wdrażanie produkcji z laminatów poliestrowo-szklanych	36
1. Technologia produkcji wyrobów laminatowych	36
2. Początki stosowania tworzyw sztucznych w polskim przemyśle okrętowym	36
3. Wdrażanie tworzyw sztucznych do produkcji Stoczni „Ustka”	37
4. Rok 1960 wg Kroniki Stoczni „Ustka”	38
5. Stocznia „Ustka” na początku dekady lat 60. Dominująca rola produkcji wyrobów z aluminium	39
6. Wdrożenie do produkcji kutrów aluminiowych	43

7. Pierwsze łodzie ratunkowe o kadłubie z LPS w Stoczni „Ustka”	45
8. Rok 1961 według Kroniki Stoczni „Ustka”	45
9. Rozpoczęcie produkcji seryjnej wyrobów z laminatu poliestrowo-szklanego w latach 1962-1963.....	47
10. Działalność produkcyjno-ekonomiczna 1962 roku	49
11. Rok Kroniki 1962 według Stoczni „Ustka”	49
12. Kadra inżyniersko-techniczna	50
13. Wspomnienia Ludwika Taluniewicza z jego okresu pracy w Stoczni „Ustka”	51
14. Rozwój produkcji środków ratunkowych.....	52
15. Ocena działalności Stoczni „Ustka” w 1963 roku na podstawie orzeczenia biegłego księgowego i Komisji Weryfikacyjnej	55
16. Rok 1963 według Kroniki Stoczni „Ustka”	57
17. Henryk Świtalski – dyrektor Stoczni „Ustka” w latach 1963-1968	58
18. Rok 1964. Decyzja w sprawie rozbudowy stoczni	59
19. Dwutysięczna łódź ratunkowa wykonana w Stoczni „Ustka”	61
20. Stocznia na MTP w Poznaniu.....	61
21. Rejs marketingowy do Szwecji	63
22. Otwarcie Szkoły Zawodowej przy Stoczni „Ustka”	64
23. Historia szkoły w skrócie	65
24. Rok 1964 według Kroniki Stoczni „Ustka”.....	67
25. Obchody XX-lecia Stoczni „Ustka” w Ustce	69
26. Łodzie ratunkowe dla m/s „Batory”	70
27. Rok 1965 według Kroniki Stoczni „Ustka”	70
Rozdział 4. Funkcjonowanie Stoczni Ustka w latach 1966-1967	74
1. Plan 1966-1970.....	74
2. Dominacja produkcji z tworzyw sztucznych.....	74
3. Rok 1966 według Kroniki Stoczni.....	78
4. Produkcja prototypu trawlera rybackiego TRT-18.....	79
5. Realizacja budowy trawlera TRT18	82
6. Losy projektu TRT18.....	84
7. Rejs promocyjny do krajów skandynawskich w 1967 r	85
8. Rok 1967 według Kroniki Stoczni.....	88
9. Łódź rybacka „Delfin”	89

10. Łódź transportowa ŁT-7	90
10.1. Charakterystyka techniczna ŁT-7.	90
10.2. Opis łodzi	90
Rozdział 5. Stocznia „Ustka” w latach 1968-1970.....	91
1. Rozbudowa stoczni, terenu „A”	91
2. Plan na lata 1968-1969	92
3. Stocznia „Ustka” buduje prototyp łodzi ognioodpornej	93
4. Leszek Dulski - dyrektor Stoczni „Ustka” w Ustce w latach 1968–1977	95
7. Próba ognioodporności łodzi ŁRT-P1sZ	98
8. Łódź ratunkowa ŁRT-P1sZZ	99
8.1. Opis łodzi ratunkowej typu ŁRT-P1sZZ.....	99
8.2. Charakterystyka łodzi ratunkowej typu ŁRT-P1sZZ.	100
8.3. Przebieg prób palenia na podstawie ilustracji.....	101
8.4. Zastosowanie łodzi ognioodpornych	102
9. Analiza działalności Stoczni „Ustka” w 1968 roku	103
9.1. Zamówienia eksportowe na łodzie ratunkowe i wyroby aluminiowe	104
9.2. Działania w kierunku eksportu TRT-18.....	104
9.3. Struktura zatrudnienia	105
9.4. Realizacja inwestycji rozwojowych.....	105
10. Rok 1968 według Kroniki Stoczni „Ustka”	106
11. Analiza działalności Stoczni w roku 1969	106
11.1. Produkcja globalna.....	106
11.2. Wzrost sprzedaży eksportowej	107
11.3. Przygotowanie produkcji nowych wyrobów. Plan Rozwoju Techniki.....	107
11.4. Struktura zatrudnienia	109
11.5. Dodatkowa próba ognioodporności łodzi ratunkowej ŁRT-P1sZZ.....	109
12. Rok 1969 według kroniki Stoczni	110
13. Rok 1970. Przełom w działalności Stoczni „Ustka”	111
13.1. Analiza działalności stoczni w 1970 roku	111
13.2. Plan Rozwoju Techniki	113
13.3. Struktura zatrudnienia	113
13.4. Realizacja inwestycji.....	114
13.5. XXV-lecie Stoczni „Ustka” (1945-1970).....	115
13.6. Decyzja o przejęciu budowy stalowych kutrów rybackich typu B25s.....	116
14. Rok 1970 wg Kroniki Stoczni „Ustka”	117

15. Superkutry B25, B25s i B25sA.....	119
15.1. Charakterystyka kutra B25.....	119
15.2. Superkuter B-25s	121
15.3. Charakterystyka techniczna kutra typu B-25s.....	124
15.4. Superkutry B-25sA	124
15.5. Charakterystyka techniczna kutra typu B-25sA.....	125
CZĘŚĆ VI. SAMODZIELNE PRZEDSIĘBIORSTWO STOCZNIA „USTKA” W USTCE. 1971-1975	131
Rozdział 1. Stocznia „Ustka” w latach 1971-1973.....	131
1. Produkcja w roku 1971.....	131
1.1. Podstawowy asortyment produkcji	131
1.2. Struktura zatrudnienia i płace.....	132
2. Nowe uruchomienia.....	133
2.1. Kioski dla CPN.....	133
2.2. Łódź pomocnicza typu PB-90 „Skiff”	134
2.3. Łódź laminatowa typu MTS-85	135
2.4. Łódź badawcza ŁT-11	136
3. Analiza działalności gospodarczej za rok 1971	136
4. Rok 1971 według Kroniki Stoczni „Ustka”	137
5. Stanisław Kubski – Główny Inżynier – I-szy Zastępca Dyrektora Naczelnego / Dyrektor ds. produkcji w latach 1971-1980.....	140
6. Kierunki rozwojowe stoczni w latach 1972-1975.....	140
7. Rozwój stoczni w roku 1972.....	141
8. Motorówka strugowodna typu „Jesion”	142
9. Rok 1972 według Kroniki Stoczni „Ustka”	143
10. Program zamierzeń rozwojowych Stoczni „Ustka”	146
11. Plan na lata 1971-1975	147
12. Realizacja zadań produkcyjnych w 1973 r.....	154
13. Rok 1973 według Kroniki Stoczni „Ustka”	155
14. Ludwik Lula – dyrektor Stoczni „Ustka” w latach 1980-1986	158
Rozdział 2. Stocznia „Ustka” w latach 1974-1975.....	159
1. Rok 1974 w Stoczni „Ustka”	159
2. Rok 1974 według Kroniki Stoczni „Ustka”	165
3. Realizacja projektu trawlera rufowego typu B410 w 1974 roku.....	167
4. Modernizacja Stoczni według planu z 1974 roku.....	174

5. Program rozwoju Stoczni „Ustka” do roku 1980 oraz założenia rozwojowe do roku 1990	174
5.1. Prognozy zapotrzebowania jako podstawa rozwoju Stoczni „Ustka”	175
5.2. Specjalizacja stoczni	175
5.3. Program inwestowania w latach 1976-1980.....	176
5.4. Efekty rozwoju stoczni	180
5.5. Możliwości dalszego rozwoju stoczni.....	180
5.6. Warunki realizacji.....	181
6. Rok 1975. Rok planowania najbliższych zadań stoczni	185
6.1. Plany na rok 1975	185
6.2 Inwestycje	185
7. Produkcja trawlerów rufowych B410	186
8. Rejs „dookoła” świata. Historia jachtu „Iwona Pieńkawa”	191
9. Z życia załogi	197
9.1 Pięćdziesiąty statek zbudowany w stoczni	198
10. Uroczyste obchody XXX-lecia Stoczni Ustka	199
10.1. Otwarcie Zakładowego Ośrodka Informatyki (ZOI).	199
10.2. Uroczysta akademii w dniu 18.12.1975 r.	200
11. Rok 1975 według Kroniki Stoczni „Ustka”	204
CZĘŚĆ VII. STOCZNIA „USTKA” W LATACH 1976-1990.....	207
Rozdział 1. Stocznia „Ustka” w latach 1976-1980.....	207
1. Plan produkcji na lata 1976-1980	207
2. Założenia planowe NPSG na lata 1976-1980 dla Stoczni „Ustka”	213
3. Końcowy plan produkcji Stoczni „Ustka” na lata 1976-1980	215
4. Plan produkcji. Dyrektywy ZPO do planu na rok 1976. Rok 1976	216
4.1 Plan techniczno- ekonomiczny na rok 1976.....	217
5. Ostatni kuter B-25sA z serii 62 statków.....	219
6. Modernizacja stoczni	219
7. Rozwój typoszeregu środków ratunkowych	220
8. Typoszereg łodzi ratunkowych z laminatu poliestrowo-szklanego zgodnych z SOLAS 1974.....	221
9. Kutry B-403 dla Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Eksportowa wersja B-410.....	222
10. Projekt kutra do połowu tuńczyków typu KTT-16.....	224
11. Z życia załogi. IX Centralna Spartakiada ZPO	227
12. Książeczka mieszkaniowa dla Janiny Walukiewicz	228
13. „Wydarzenia czerwcowe” – wiec prorządowy w Stoczni „Ustka”	228

14. Analiza gospodarcza działalności Stoczni „Ustka” za rok 1976	228
15. Realizacja programu inwestycyjnego i poprawy warunków pracy w 1976 roku	230
16. Rok 1976 według Kroniki Stoczni „Ustka”	230
17. Rok 1977	231
18. Plan prac badawczych w dziedzinie konstrukcji i badań wyrobów na 1977 rok	235
19. Plan nowych uruchomień na rok 1977 dla Stoczni „Ustka”	236
20. Budowa kutrów typu B-403 dla NRD	239
21. Kutry B-410/II dla Senegalu	241
22. Dynamiczny rozwój stoczni problemem dla miasta [?]	241
23. Analiza wykonania planu za rok 1977	242
24. Rok 1977 według Kroniki Stoczni Ustka	243
25. Arnold Godlewski – dyrektor Stoczni „Ustka” w latach 1977-1980	245
26. 1. Projekt planu produkcji	246
26.2. Operatywny plan techniczno-ekonomiczny na rok 1978	248
26.3. Zakładowy plan rozwoju techniki na 1978 r.	249
27. Plan inwestycji.....	250
28. Centralne obchody Dni Morza w Ustce	251
29. Wizyta władz partyjnych i państwowych w Stoczni „Ustka”	252
30. Produkcja kutrów tuńczykowych „KTT-16”	253
31. Produkcja kutrów B-403 na rynek polski	254
32. B-409 - pierwsza jednostka rybacka dla armatora francuskiego	255
33. Jednostki typu S09A „Skiff”	257
34. Setny statek ze Stoczni „Ustka”	258
35. Modernizacja B410 – wdrożenie wersji B410/III	259
36. Realizacja planu w 1978 roku	261
36.1. Budowa statków w roku 1978.....	261
36.2. Realizacja produkcji eksportowej w roku 1978.....	262
36.3. Zatrudnienie.....	262
36.4. Realizacja inwestycji.....	262
37. Rok 1978 według Kroniki Stoczni „Ustka”	262
38. Rok 1979. Trudne początki roku z powodu zimy „stulecia”	264
39. Projekt planu produkcji na rok 1979 - zadania i wielkości informacyjne do planu na rok 1979 dla Stoczni „Ustka”	264
39.1. Plan sprzedaży produkcji eksportowej.....	267

39.2. Realizacja kontraktu na dostawę „KTT-16” dla ZSRR.....	267
39.3. Zatrudnienie.....	270
39.4. Zakładowy Plan Rozwoju Techniki na 1979 r.	271
40. Wizyta wicepremiera Jana Szydłaka.....	271
41. Realizacja planu modernizacji stoczni	272
42. Obchody 35-lecia PRL	273
43. Realizacja produkcji w 1979 roku	276
44. Średnie płace.....	276
45. Plan zamierzeń w zakresie statków stalowych na lata 1981-1985.....	277
46. Z życia załogi	278
47. Rok 1979 według Kroniki Stoczni „Ustka”.....	278
48. Rok 1980. Plan i realizacja produkcji w latach 1976-1980	281
49. Plan produkcji na rok 1980	281
50. Zadania i wielkości informacyjne do planu na rok 1980 wg ZPO	282
51. Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1980	282
52. Rola Konferencji Samorządu Robotniczego w funkcjonowaniu stoczni.....	284
53. Nowe projekty jednostek rybackich.....	285
54. Z życia załogi	285
55. Spotkanie kierownictwa stoczni z kierownictwem ZPO i sekretarzem KW PZPR w Słupsku.....	286
56. Strajk w Stoczni „Ustka” w dniach 18.08-31.08.1980 roku	286
57. Kierownictwo Stoczni „Ustka” w okresie strajku.....	291
58. Zakończenie strajku i powstanie KZ NSZZ „Solidarność”	292
60. Referat z okazji XXXV-lecia Stoczni „Ustka” w Ustce - fragmenty	294
61. Działania stoczni w celu wypełnienia zdolności produkcyjnych	295
62. Prognoza produkcji na lata 1981-1985	296
64. Kutry B410/V dla Rumunii	298
66. Rok 1980 według Kroniki Stoczni „Ustka”.....	299
Rozdział 2. „Stocznia Ustka” w latach 1981-1990.....	302
1. Rok 1981. Projekt planu techniczno-ekonomicznego na rok 1981	302
1.1. Produkcja okrętowa	302
1. 2. Produkcja pozaokrętowa	304
2. Wielkość sprzedaży w projekcie planu roku 1981	305

3. Projekt planu zatrudnienia na rok 1981	306
4. Zestawienie produkcji okrętowej i pozaokrętowej na rok 1981 – wersja z 12.09.1980r	306
5. Kompleksowy projekt planu produkcji na rok 1981 z 14.11.1980 roku	307
6. Dyrektywy do planu społeczno-gospodarczego dla Stoczni „Ustka” na rok 1981	308
7. Kompleksowy plan produkcji na rok 1981	309
8. Poszukiwanie produkcji „zastępczej”	309
9. Zakończenie budowy hali U-1B i przeniesienie wydziału P-1 z terenu „A”	310
10. Stanowisko ZPO w sprawie sytuacji Stoczni „Ustka”	311
11. Harmonogram przygotowawczy do podpisania kontraktu na PK-1779/B275	312
12. Powołanie i działalność samorządu pracowniczego	313
13. Narada kierownictwa ZPO z kierownictwem i aktywem społeczno-politycznym oraz samorządem pracowniczym Stoczni „Ustka”	315
14. Rezygnacja Zjednoczenia Gospodarki Rybnej z zapotrzebowania na statki w latach 1981-1985 zagrożeniem utrzymania ciągłości produkcji w Stoczni „Ustka”	316
15. B273/1 dla Meksyku. Pierwszy statek sprzedany w 1981 r.	316
16. B272/1 dla Francji	317
17. B410/VI dla Rumunii	318
18. Plan inwestycyjny	319
19. Kontrola Najwyższej Izby Kontroli w zakresie realizacji inwestycji w Stoczni „Ustka”	319
20. Z życia załogi	320
21. Realizacja produkcji i wynik finansowy w roku 1981	321
22. Rok 1981 wg Kroniki Stoczni Ustka	322
24. Projekt budowy łodzi rybackich ŁR-12.....	325
25. Zakończenie budowy B-273/2 SAM-II dla Meksyku	326
26. Przygotowanie produkcji B-275	328
27. Zakładowy Plan Rozwoju Techniki na 1982 rok	330
28. Plan inwestycyjny na zadaniu pt. „Modernizacja Stoczni” na 1982 rok	330
29. B410/IV/s dla Marynarki Wojennej	330
30. Zakończenie budowy B272/1 dla Francji	331
31. Wdrożenie Zakładowego Regulaminu Wynagradzania.....	333
32. Kutry B410/VI dla Rumunii	333
33. B-272/2 Agora. Druga jednostka dla Armement Goalabre, Francja	334
34. Z życia załogi	337

35. Inspekcja Sił Zbrojnych. Ocena Stoczni „Ustka”	338
36. Rok 1982 według Kroniki Stoczni Ustka	339
37. Rok 1983. Stocznia „Ustka” przedsiębiorstwem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej	340
38. Plan produkcji na rok 1983	341
39. Plan inwestycji na rok 1983	343
40. Plan zatrudnienia i płac na 1983 r.	344
41. Pierwsze projekty łodzi ratunkowych i ratowniczych wg Solas 74/83	344
42. Plan akwizycji wyrobów Stoczni „Ustka” w roku 1983	346
43. Realizacja planu sprzedaży produkcji i usług	346
44. Z życia załogi	348
45. Likwidacja Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego. Powstanie Zrzeszenia Przedsiębiorstw Przemysłu Okrętowego	348
46. Rok 1983 wg Kroniki Stoczni „Ustka”	349
47. Rok 1984. Plan sprzedaży produkcji i usług	350
48. Plan rzeczowo-finansowy inwestycji na rok 1984	352
49. Plan postępu techniczno-ekonomicznego	352
50. Podniesienie bandery na B275/1 „Leda”	353
51. Statek pasażerski dla OSiR Szczecinek	356
52. Zawarcie kontraktu na 22 szt. holowników redowo-portowych typu B-820 dla ZSRR	356
53. Lodołamacze dla Stoczni „Nauta” w Gdyni	357
54. Sytuacja społeczno-gospodarcza w Stoczni „Ustka” w 1984 roku	358
55. Przygotowania do budowy nowych kutrów rybackich dla polskich przedsiębiorstw państwowych	359
56. Z życia załogi	359
57. Zatrudnienie w 1984 rok	360
58. Wynik finansowy w 1984 roku	360
59. Rok 1984 według Kroniki Stoczni „Ustka”	360
60. Rok 1985. Plan sprzedaży wyrobów i usług	362
61. Plan inwestycji na rok 1985	363
62. Zatrudnienie	364
63. „Kuter na początek XXI wieku”	364
64. Działalność mieszkaniowa w roku 1985	365

65. 40-lecie Stoczni „Ustka”	365
66. Rok 1985 według Kroniki Stoczni „Ustka”	365
67. Rok 1986. Plan sprzedaży produkcji i usług	367
68. Plan zatrudnienia na 1986 rok	369
70. Kontrakt na budowę wielofunkcyjnych kutrów rybackich MFB-16 dla Angoli	370
71. Zmiana na stanowisku dyrektora Stoczni „Ustka”	372
72. Kontrakt na dostawę 12 statków rybackich B-278 dla Indii	372
73. Umowa na statki dla polskich przedsiębiorstw połowowych	373
74. Z życia załogi	377
75. Obchody „Dnia Stocznio-wca”	378
76. Ocena działalności za rok 1986	379
76.1. Sprzedaż produkcji i usług w 1986 roku.....	379
76.2. Zatrudnienie i płace	380
76.4. Inwestycje	381
77. Ogólne wnioski z działalności stoczni w latach 1981-1986	381
78. Rok 1986 według Kroniki Stoczni	382
79. Rok 1987	384
79.1. Plan sprzedaży produkcji i usług	384
79.2. Plan zatrudnienia i płac.....	387
79.3. Realizacja kontraktu na budowę kutrów B-280	387
80. Centralne Dni Morza Słupsk-Ustka. Nadanie imienia Eugeniusza Kwiatkowskiego	387
81. Budowa i zdanie prototypu holownika redowo-portowego B-820/1 „Neptun”	390
82. Wodowanie prototypu B-280, dwusetnego statku w Stoczni „Ustka”	392
83. Analiza działalności stoczni w 1987 roku	394
83.1 Realizacja sprzedaży.....	394
83.2. Zatrudnienie i płace	395
83.3. Wyniki finansowe.....	395
83.4. Inwestycje	395
84. Z życia załogi	396
85. Plan produkcji na lata 1986-1995	396
86. Rok 1987 według Kroniki Stoczni	398
87. Rok 1988	399
87.1. Plan sprzedaży produkcji i usług	399
87.2. Plan eksportu	401

87.3. Plan zatrudnienia	401
87.4. Plan postępu techniczno-ekonomicznego.	402
88. Rozpoczęcie budowy kutrów rybackich MFB-16.....	402
89. Przekazanie prototypu trawlera bałtyckiego B-280/1 „Hel-150”	402
90. Zespołowy system wynagrodzeń	405
91. Budowa statków ratowniczych B-821 dla PRO Gdynia	406
91.1. Opis techniczny jednostek B-821	406
92. Dostawa kutrów MFB-16 dla Angoli	409
93. Z życia załogi	410
94. Analiza działalności stoczni w 1988 roku	410
94.1. Zatrudnienie i płace	411
94.2. Wyniki finansowe.....	411
94.3. Inwestycje	411
94.4. Działalność mieszkaniowa.....	412
95. Rok 1989	412
95.1. Projekt planu produkcji na rok 1989.....	412
95.2. Plan produkcji na 1989 rok	414
95.3. Próba zdolności przejścia łodzi ratunkowej T-75 przez strefę ognia	414
95.4. Prezentacja projektu B-280 zagranicą.....	415
95.5. Dostawa kutra B-289	416
95.6. Przekształcenia organizacyjne i prawne w Stoczni „Ustka”	417
95.7. Dyrektor Jacek Graczyk reorganizuje stocznię	418
95.8. Wykonanie planu sprzedaży produkcji i usług w 1989 r.	421
95.9. Zatrudnienie i płace.....	421
96. Rok 1990	422
96.1. Plan sprzedaży wyrobów i usług na 1990 r.	422
96.2. Inne jednostki stalowe planowane do budowy w 1990 roku.....	423
96.3. Plan eksportu	424
96.4. Uruchomienie produkcji łodzi ratunkowych swobodnego zrzutu typu FFB.....	426
96.5. Wodowanie B-823/1 „Zbyszko”	430
96.6. Wyniki finansowe za rok 1990	431
96.7. Działalność Rady Pracowniczej w 1990 roku.....	431
96.8. Działania Rady Pracowniczej i NSZZ Solidarność zmierzające do odwołania dyrektora Stoczni „Ustka”	436
96.9. Posiedzenie rady pracowniczej 28.12.1990 r.....	439
ANEKS.....	440

Życiorysy zasłużonych pracowników stoczni publikowane jako uznanie ich pracy i życiorysy pracowników stoczni z innego źródła niż źródło stoczniowe.....	441
Chomicz Stefan	441
Ciebiera Julian	442
Ćwikła Marian.....	442
Dąbrowski Lechośćaw	443
Delicki Zdzisław.....	443
Flakowicz Jerzy.....	444
Fryza Józef	444
Górajek Henryk	445
Grażulis Władysław	445
Hertlein Józef.....	445
Horbacz Michał	446
Janczulewicz Jan.....	446
Jawień Ryszard.....	447
Jedliński Adam	447
Jadziński Jan	447
Jędryszek Antoni	448
Karlikowski Władysław	449
Kowalczuk Aleksander	449
Kubiak Benedykt	450
Kuklis Władysław	450
Łusiak Wojciech	451
Małkowski Kazimierz	451
Małuszek Karol	452
Maroszek Stanisław.....	452
Motyka Mieczysław	453
Pac-Pomarnacki Henryk	453
Piwoni Marian	454
Ptach Brunon	454
Siudek Stanisław.	455
Słoma Stanisław	456
Słoń Czesław	457

Słoń Henryk	458
Sobczak Marian	458
Soszyński Antoni	459
Stec Stanisław	459
Such Edward	460
Szołtyś Tadeusz	460
Tarasiewicz Alfons	460
Tetych Władysław	461
Tymczak Stefan	461
Wiankowski Zdzisław	462
Wróbel Jan.	463
Zaręba Zygmunt.	466
Ziarkowska-Błaszcze Wanda.	468
Zaliński Jan	471
Wspomnienia współczesne byłych pracowników Stoczni „Ustka”	472
Feliks R. Borkowski - Praca w Stoczni Ustka w latach 1971-2002 – Wspomnienia.	472
Nota biograficzna Mariana Lewandowskiego.	475
Teresa Iwanowska – Ustka, to moje miasto.	478
Marek Mikołajczak. Wspomnienia.	481
Krzysztof Olszyna. Wspomnienia.	482
Stanisław Pelczar. Wspomnienia z 45 lat pracy zawodowej.	483
Włodzimierz Podruczny. Wspomnienia z pracy w Stoczni „Ustka”	487
Ryszard Sej - moja „krótka” historia pracy w Stoczni „Ustka”	491
Andrzej Siekierzycki. Wspomnienia z dzieciństwa i pracy zawodowej	492
Ryszard Ziarkowski - pracownik Stoczni „Ustka” w latach 1961–1991	508
Jacek Graczyk – dyrektor Stoczni „Ustka” w latach 1986-1991	511
<i>Jacek Graczyk – Burmistrz Miasta Ustka</i>	515
Monografia ZSBO/TBO w Ustce.	519
Wspomnienia Gerarda Kaszuby ze strajku w sierpniu 1980 roku.	530
Kopia oryginalnego dokumentu o wprowadzeniu stanu wojennego 13.12.1981 roku	536
Pracownicy Stoczni „Ustka” nagrodzeni Krzyżem Wolności i Solidarności	538
Organizacje społeczne działające w Stoczni „Ustka”	540

Oddział Zakładowy PTTK przy Stoczni „Ustka”	540
Koło PZW „Stoczniowiec”	548
Towarzystwo Krzewienia Kultury Fizycznej (TKKF). Ognisko TKKF „Stoczniowiec” w Stoczni „Ustka” w Ustce	554
Lista projektów łodzi ratunkowych realizowanych przez Stocznnię „Ustka”. Solas 1960/1974	562
Wyciąg z karty katalogowej stanowiący ofertę sprzedaży łodzi ratunkowych z laminatu	567
Łodzie ratunkowe wg Solas 1974 ze zmianami z 1983 roku	572
Łodzie ratunkowe według Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu - SOLAS 74	574
Jednostki pływające zbudowane przez Stocznnię „Ustka” dla Polskiej Marynarki Wojennej (PMW)	579
Kutry ratownicze B823	579
Kutry B410/IV/s	581
Charakterystyka techniczna kutra trałowego typu B-410-IV/s	582
Holowniki redowo-portowe B820	583
Charakterystyka techniczna holownika redowo-portowego B820	584
Motorówki projektu Delfin.....	585
Charakterystyka motorówki Delfin.....	586
BIBLIOGRAFIA.....	587
Źródła archiwalne:	587
Archiwa pracowników Stoczni „Ustka”	590
Źródła drukowane:	590
Prasa:.....	590
Opracowania:	592
Opracowania niewydane:.....	593
Strony internetowe:	593
Spis rycin	594
Spis tabel.....	606

Przedmowa.

Tom II Monografii Stoczni „Ustka” w Ustce jest opracowaniem obejmującym lata 1957-1990 funkcjonowania zakładu, który w tym okresie został przekształcony z zakładu szkutniczego i producenta drewnianych łodzi ratunkowych, rybackich i roboczych w przedsiębiorstwo o charakterze morskiej stoczni produkcyjnej. Autorzy przedstawili proces przekształcania stoczni w miarę rozwoju technologii materiałowej, postępu technicznego i rozbudowy terytorialnej. Proces ten został podzielony na następujące etapy rozwoju techniki i technologii wytwarzania:

- produkcja wyposażenia okrętowego z aluminium,
- produkcja wyposażenia okrętowego, kutrów, łodzi rybackich i roboczych z laminatu poliestrowo-szklanego,
- budowa jednostek stalowych: rybackich, ratowniczych, wojennych i pomocniczych.

Opisywane lata, w tym szczególnie lata 70. i 80. XX w., to lata świetności Stoczni „Ustka”, które wspominamy jako świadkowie tych czasów. Nie byłoby jednak możliwości przedstawienia losów stoczni bez wykorzystania dokumentów archiwalnych: planów produkcyjnych, analiz ekonomicznych, okolicznościowych referatów, protokołów posiedzeń kierownictwa stoczni, protokołów posiedzenia Rady Pracowniczej, albumów fotograficznych, czy też artykułów prasowych z tych czasów. Korzystaliśmy w dostępnym zakresie ze wspomnień byłych pracowników lub członków ich rodzin, które przywołujemy w całości w Aneksie do niniejszego opracowania. Wyrażamy podziękowanie i wdzięczność tym wszystkim osobom, które zdecydowały się przygotować i udostępnić wspomnienia. Autorzy przedstawiają również biogramy tych pracowników Stoczni „Ustka”, którzy zostali w ten sposób wyróżnieni za swoją pracę w roku 1975 z okazji obchodów XXX-lecia Stoczni „Ustka”.

Szczególne podziękowanie autorzy składają Włodzimierzowi Podrucznemu, który udostępnił swoje fotografie wykonywane w latach 1974-1992. W tym okresie Włodek był pracownikiem Stoczni „Ustka”, gdzie pracował jako budowniczy kutrów, a później jako Główny Projektant. Jego pasją była fotografika i jej zawdzięczamy niepowtarzalne i absolutnie unikatowe zdjęcia z „życia stoczni”, bez których nasza monografia byłaby znacznie uboższa.

W miarę możliwości i dostępności dokumentacji technicznej autorzy zamieścili plany ogólne i opisy techniczne jednostek zaprojektowanych i zbudowanych w Stoczni „Ustka”. Dużą jej część otrzymaliśmy od byłych pracowników stoczni: Andrzeja Siekierzyckiego i Jerzego Przybycienia, którym wyrażamy wielkie podziękowanie.

Częścią tomu II są także opracowania sporządzone dzięki pomocy lub przez członków organizacji społecznych, działających w Stoczni „Ustka”:

- TKKF „Stoczniovec”, sporządzone przez Leszka Dunię i jego kolegów,
- PZW „Stoczniovec”, sporządzone dzięki pomocy Feliksa Tryby i Zdzisława Zagóry,
- OZ PTTK przy Stoczni „Ustka”, sporządzone przez Zbigniewa Waśko i jego kolegów.

Dzięki uprzejmości Tadeusza Kulmatyckiego mogliśmy zamieścić obszernie fragmenty sporządzonej przez niego „Monografii ZSBO i TBO”, czyli szkoły przyzakładowej, a później podległej Kuratorium Oświaty w Słupsku, która wykształciła liczną szereg robotników i techników dla potrzeb Stoczni „Ustka”.

Autorzy składają wyrazy wdzięczności tym wszystkim osobom, które od początku tworzenia przez nich tej monografii okazywali swoje wsparcie i pomoc w gromadzeniu materiałów, a które niesłychanie wzbogaciły merytoryczną jej zawartość: Iwonie Beltran, Danucie Graczyk, Teresie

Iwanowskiej, Urszuli Kunke, Feliksowi Ryszardowi Borkowskiemu, Tadeuszowi Krawczykowi, Krystianowi Lewandowskiemu, Stanisławowi Pelczarowi, Jerzemu Przybycieniowi, Andrzejowi Siekierzyckiemu, Ryszardowi Sejowi, Włodzimierzowi Siudkowi, Ludwikowi Taluniewiczowi, Włodzimierzowi Wróblowi, Ryszardowi Ziarkowskiemu.

Pani Aleksandrze Dąbrowskiej dziękujemy za nieocenioną pomoc, której udzieliła nam w zakresie poprawności językowej opracowania.

Autorzy.

Władysław Goliński

Zbigniew Miecznikowski

CZĘŚĆ V. STOCZNIA „USTKA” W LATACH 1957-1970

Rozdział I. Stocznia w 1957 roku. Schyłek produkcji skutniczej i wdrożenie technologii przetwórstwa stopów aluminium (hydronalium)

1. Zastosowanie stopów aluminium (hydronalium) do budowy jednostek pływających

Aluminium w przemyśle okrętowym znalazło w pewnym momencie szerokie zastosowanie do budowy kadłubów małych jednostek jak np. łodzie ratunkowe, motorówki itp. Aluminium było wcześniej także stosowane w budownictwie okrętowym na różne elementy konstrukcyjne, ponieważ stopy aluminium mają ponad dwa razy mniejszy ciężar właściwy niż stal, co daje lekkie konstrukcje. Aluminium, a właściwie jego stop, jest odporne na korozję wody morskiej.

Stopy aluminium wymagają zastosowania odpowiednich warunków obróbki mechanicznej, ponieważ wykazują takie właściwości, jak:

- duży współczynnik rozszerzalności liniowej - zmiana wymiarów liniowych pod wpływem ciepła;
- mały współczynnik sprężystości wzdłużnej - materiał wykazuje dużą elastyczność, w wyniku tego mogą wystąpić odkształcenia przedmiotu podczas intensywnie przeprowadzanej obróbki (trzy razy mniejsza wartość niż dla stali).

Wyżej wymienione własności, przy stosunkowo dużych elementach (cięte blachy poszycia jednostki pływającej, kształtowniki usztywnień kadłuba) nie mają istotnego znaczenia, aby ograniczyło to zastosowanie aluminium w budowie kadłubów łodzi.

2. Wdrożenie produkcji aluminium w Stoczni „Ustka”

W roku 1957 Stocznia „Ustka” po raz drugi w swojej historii (pierwszy raz w roku 1948) znalazła się w dramatycznej sytuacji, zagrażającej jej rozwojowi, a nawet dalszemu funkcjonowaniu jako firmy branży okrętowej. Przyczyny tego stanu rzeczy są wymienione w Kronice zakładu (rok 1957), które przedstawiamy w dalszej części opracowania. Rozważane były wówczas różne rozwiązania w tym np. redukcję pracowników o 90 osób (z ogółu 220 zatrudnionych) oraz przestawienie produkcji na stolarkę budowlaną¹.

Wśród możliwości powstała wówczas także – nie po raz ostatni w historii stoczni – koncepcja przekształcenia Stoczni Ustka w stocznię remontową. W tym czasie, remonty kutrów z Kołobrzegu i Darłowa przeprowadzano w Stoczni w Świnoujściu².

Jak dzisiaj wiemy, Stocznia „Ustka” przetrwała ten trudny okres dzięki implementacji technologii produkcji z aluminium, a w późniejszym okresie – z tworzyw sztucznych³.

Okoliczności związane z zapaścią w produkcji Stoczni „Ustka” i koniecznością zmiany materiału konstrukcyjnego były też przez nas prezentowane w tomie I.

¹ „Dziennik Bałtycki” 24.08.1957 r., nr 201.

² Tamże.

³ Zagadnienie opisane w dalszej części książki. Patrz Rozdział 2 i 3.

Dla przypomnienia:

- J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka w *Dziejach Ustki*:

„Lata 1955-1958 to okres szczególnie trudny w powojennych dziejach stoczni. Nastąpiła ogólna stagnacja, produkcja skutnicza 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”⁴.

Historię uruchomienia produkcji jednostek aluminiowych w Stoczni „Ustka” wspominali pracownicy Stoczni - Józef i Franciszek Hertleinowie:

„W 1957 r., kiedy zaprzestano budowy kutrów, a produkcja łodzi ratunkowych nie zapewniała wszystkim pracy, ktoś w zjednoczeniu zaproponował, żebyśmy podjęli się produkcji bezek. Przyjęliśmy to jako obrazę. Zapieкло 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”⁵.

Z kolei, w referacie opracowanym z okazji XXXV-lecia Stoczni w 1980 r., autor podawał, że:

„Kiedy więc, pod koniec 1955 roku w budownictwie okrętowym, drewniane łodzie zaczęły wypierać jednostki ze stopów aluminium, nad Stoczną zawisła groźba likwidacji, a co najmniej przejścia 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”⁶.

W każdym przypadku zwracano uwagę na załamanie się produkcji drewnianej w połowie lat pięćdziesiątych.

Warte przypomnienia jest także to, że w projekcie planu na lata 1956-1960 produkcja pierwszych łodzi ratunkowych z aluminium planowana była na rok 1959. Wg planu, przedmiotem projektu była łódź ratunkowa 45-osobowa i łódź robocza 4.5 m⁷. Dokumentację techniczną łodzi opracowano w 1957 r. Jej koszt wyniósł 81.254,39 zł⁸.

W celu zorientowania czytelnika w zakresie chronologii rozwoju technologii przetwórstwa aluminium w polskim przemyśle okrętowym, powołujemy się na artykuły zamieszczone w „Dzienniku Bałtyckim” z tego okresu.

⁴ J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985 r., s. 155.

⁵ „Głos Koszaliński” 24.12.1964 r., nr 310.

⁶ Biblioteka Miejska w Ustce, Jerzy Karolczuk, *Stocznia Ustka w 35-leciu*, sygn. III 3.2/11, s. 3.

⁷ APG, OG, zespół - Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 1091/381, Plan ilościowy budowy łodzi i szalup, s. 9.

⁸ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 40, Specyfikacja do konta 111 „Nakłady przyszłych okresów” wg stanu na 31 grudnia 1957 r., s. 34.

Przywołana „Gdańska Stocznia Rzeczna” już co najmniej w I połowie 1958 roku produkowała wyroby z aluminium, w tym nadbudówki dla kutrów rybackich (m.in. dla kutra rybackiego KS17) oraz łodzie ratunkowe 45-osobowe, 12-osobowe i inne.

Oprócz tego, produkowano także tratwy i pływaki aluminiowe, ławki, stoły, szafki, zbiorniki, drzwi, włazy, okna i iluminatory. W II kwartale 1958 r. uruchomiła – jako pierwszy zakład w kraju – własną anodownię, służącą do pokrywania w procesie elektrolizy tlenkami czystego glinu blach aluminiowych, pozwalającą na zwiększenie wytrzymałości mechanicznej materiału⁹.

O skali produkcji wyrobów z aluminium w tej stoczni niech świadczy udział tej produkcji w obrotach, wynoszący ponad 40%¹⁰.

Wydaje się zatem, że Stocznia „Ustka” była opóźniona w przygotowaniu i uruchomieniu produkcji z aluminium w sytuacji, gdy taka produkcja była już zaawansowana w „Gdańskiej Stoczni Rzecznej”. Dopiero widmo likwidacji, wraz z ultimatum CZPO, spowodowało wzmożenie prac, które doprowadziły do wykonania pierwszej łodzi w maju 1958 roku¹¹.

3. Opis procesu technologicznego produkcji łodzi z aluminium w Stoczni „Ustka”¹²

Pionierem uruchamiania produkcji wyrobów z aluminium w Stoczni „Ustka” był jej pracownik, Brunon Ptach. Do wykonania konstrukcji łodzi używano blach aluminiowych w gatunku PA2, PA11 do PA20. Proces produkcji łodzi obejmowały następujące etapy:

- wykrojenie elementów poszycia łodzi według szablonów wykonanych przez trasernię, kierowaną w stoczni przez Antoniego Jędryszka;
- obróbkę termiczną (proces popularnie był nazywany „rozgrilowaniem”), wykonywaną na palenisku w kuźni kowalskiej; kryterium poprawności obróbki było uzyskanie ciemno - brązowego koloru łożu nałożonego na płaszczyznę elementu; zasadniczym celem tego etapu była eliminacja naprężeń materiałowych tj. uzyskanie bardziej plastycznego materiału; tę operację technologiczną wykonywali bardzo doświadczeni pracownicy i przeważnie na drugiej zmianie;
- obróbkę chemiczną w formie kąpeli w roztworze sody kaustycznej oraz kąpeli neutralizującej roztwór sody;
- formowanie (kształtowanie) elementów poszycia łodzi na stanowisku, które było wyposażone w drewniane „kopyta”, odzwierciedlające połowę gotowego wyrobu; w procesie tym stosowano przyrządy technologiczne wyposażone w zestawy rolek różniące się profilem powierzchni przylegającej do powierzchni elementu formowanego; dolna rolka była umocowana w przyrządzie w położeniu stałym, natomiast górna rolka była regulowana w płaszczyźnie pionowej, co umożliwiało dopasowanie docisku; formowanie odbywało się poprzez przesuwanie elementu formowanego wzdłuż jego dłuższego boku; kontrola formowania elementu polegała na wielokrotnym sprawdzaniu jego przylegania do kopyta; element był uważany za prawidłowo uformowany gdy jego powierzchnia przylegała do kopyta; każdy element miał swoje oznaczenia („marki”) na kopycie; formowanie elementów wyrobu wykonywali doświadczeni pracownicy brygady Zenona Miszewskiego:

⁹ „Dziennik Bałtycki” 7.08.1958 r., nr 186.

¹⁰ Tamże.

¹¹ Temat wykonania prototypowej łodzi aluminiowej jest szczegółowo przedstawiony w dalszej treści cz. V; w cytowanej Kronice Stoczni „Ustka”; **jednakże, ku zdziwieniu autorów, w „Dzienniku Bałtyckim” z 20.05.1959 r., nr 119 ukazał się artykuł pt. „Pierwszą polską łódź aluminiową wyprodukowano w Ustce”, w którym podano, że „15 maja br. [1959] w Stoczni w Ustce oddano do eksploatacji pierwszą, przyjętą przez Polski Rejestr Statków i Lloyd’s Register 44-osobową szalupę z aluminium”, czyli rok później; autorzy nie ustalili powodów zamieszczenia takiego artykułu.**

¹² Opracowanie sporządzone przez Ryszarda Ziarkowskiego, pracownika i brygadzystę wydziału aluminiowego w latach 1967-1971 (w posiadaniu autorów).

Władysław Karlikowski, Franciszek Zdziech, Marian Sobczak i Zenon Miszewski; gotowe elementy łodzi transportowano na stanowisko montażu;

- montaż na stanowisku, które było zlokalizowane na wydziale aluminiowym; było ono wyposażone w łoża stalowe, przyporządkowane danemu typowi łodzi; łoża były wyprofilowane zgodnie z liniami teoretycznymi relingu łodzi; na stanowisko montażu były dostarczane wręgi połączone z dennikiem i pokładnikiem wraz ze stępką, pochwą wału śruby napędowej (pochwa wału śruby napędowej była wspawana w kształtownik stępki) oraz reling, tworzące ramę wręgową usztywniającą kadłub łodzi; wszystkie elementy wykonane z aluminium.

Wręgi z dennikami i pokładnikami o krzywiznie dopasowanej do wewnętrznej powierzchni kadłuba łodzi były wykonywane w oparciu o szablony zgodne z liniami teoretycznymi łodzi. Wymienione elementy były wykonywane przez brygadę Andrzeja i Antoniego Wełpów. Montaż łodzi rozpoczynał się od montażu stępki (w osi wzdłużnej łoża), wręgów z dennikami i pokładnikami. Wręgi były mocowane do stępki oraz do elementów stalowych łoża.

Do tak przygotowanej konstrukcji nośnej łodzi montowano uformowane (ukształtowane) elementy poszycia łodzi. Elementy poszycia łączone były za pomocą nitów „na zakładkę”. Połączenie „na zakładkę” było uszczelniane materiałem stałym (struktura papierowa) oraz masą uszczelniającą. Połączenie „na zakładkę” oraz elementy przystępkowe były nitowane dwoma rzędami nitów, natomiast mocowanie do wręgów wykonywano w formie nitowania jednorzędowego. Ostatnimi elementami łodzi były: fundament pod napęd oraz reling wykonany z aluminium. Montaż tych elementów był wykonywany po zdemontowaniu łodzi z łoża i posadowieniu jej na łożu transportowym. Nitowanie elementów poszycia wykonywały dwuosobowe zespoły. Jeden pracownik, znajdujący się na zewnątrz łodzi, używał młota pneumatycznego wyposażonego w zagłownik, natomiast drugi, znajdujący się wewnątrz łodzi, używał tzw. „podtrzymki”, także wyposażoną w zagłownik. Proces nitowania powodował bardzo wysoki poziom hałasu i dlatego wszyscy pracownicy Wydziału Aluminiowego musieli być wyposażeni w ochraniacze słuchu. Narzędzia (wiertarki i młoty) wykorzystywane przy produkcji łodzi były zasilane ogólnozakładową instalacją sprężonego powietrza.

Opracował: Ryszard Ziarkowski

4. Sytuacja Stoczni „Ustka” w roku 1957 i okoliczności wdrożenia produkcji łodzi aluminiowych według Kroniki Stoczni¹³

Początek roku wyglądał niepokojąco z powodu braku pokrycia planu zamówieniami. Załoga stoczni liczyła ogółem 220 pracowników. Zaszła więc potrzeba uzyskania dodatkowych zamówień na wyroby skutnicze, względnie zredukowanie załogi o ok. 50%. Sytuacja w jakiej znalazła się stocznia została spowodowana:

1) wyniszczeniem naszego drzewostanu przez rabunkową gospodarkę eksploatacyjną lasów przez okupanta. Wynikiem tego było w ostatnim czasie wysokie podwyższenie cen tarcicy dębowej, skutniczej, którą zaczęto sprowadzać z importu. Z kolei wzrost tych cen spowodował zerwanie wieloletnich porozumień zawartych głównie ze Spółdzielczością Rybacką¹⁴ na dostawę serii kutrów łososiowych w ilości ponad 200 jednostek¹⁵;

2) w światowym budownictwie okrętowym zarysowała się w tym okresie wyraźna tendencja, wyposażania statków w łodzie ratunkowe ze stopów aluminiowych. Ponieważ nasz przemysł

¹³ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

¹⁴ Chodzi o Krajowy Związek Spółdzielni Rybackich, zob. „Dziennik Bałtycki” 24.08.1957 r., nr 201.

¹⁵ Chodzi o kutry łososiowe typu MŁ-10.

okrętowy większość statków budował na eksport, stocznie zmuszone były ograniczyć zamówienia na łodzie drewniane i importować łodzie aluminiowe z braku producenta w kraju.

W celu więc zażegnania redukcji części załogi w stoczni, postanowiono przeprowadzić szeroką akwizycję ofertową wzdłuż całego wybrzeża oraz uzyskać poparcie w Ministerstwie Żegluga oraz Ministerstwie Rolnictwa w Warszawie w sprawie uzyskania zamówień.

Sprawą zdobycia zamówień zajęli się: dyr. Edward Tomiakowski, inż. Kazimierz Huras i Andrzej Kayser. Mimo usilnych starań, wyjazdów i osobistych kontaktów poczynawszy od Świnoujścia aż do Górek Wschodnich w woj. Gdańskim nie zdołano nic uzyskać. Podobnie nasze propozycje przedstawiane w Departamencie Rybołówstwa Śródlądowego w Warszawie również nie dały wyniku.

Wyjątek w tej trudnej dla nas sytuacji stanowiła Spółdzielnia Rybołówstwa Morskiego w Łebie, która wyraziła gotowość zakupu serii 4 kutrów dł. 16,0 m, lecz dostosowanych do specyficznych warunków tamtejszego portu tj. jednostek o małym zanurzeniu (powód: zamulenie portu). Brak dokumentacji na taki typ kutra nie pozwolił stoczni na zawarcie umowy. Doszło jednak do porozumienia wstępnego, które warunkowało zamówienie w stoczni serii 4 kutrów z chwilą opracowania projektu kutra przez stocznię, zatwierdzenie dokumentacji przez Polski Rejestr Statków i przyjęcie projektu przez Spółdzielnię w Łebie¹⁶. Porozumienie zawarto z końcem marca.

Zadanie opracowania projektu zostało powierzone inż. Kazimierzowi Hurasowi i Józefowi Wszyńskiemu. Pracownicy ci nie szczędząc sił, doceniając wagę zadania w dwuosobowym zespole wykonali pełny zakres dokumentacji klasyfikacyjnej nowego typu kutra z uwzględnieniem wszystkich żądań odbiorcy. Projekt został wykonany w przeciągu trzech tygodni i zatwierdzony w Polskim Rejestrze Statków w ciągu 1-go dnia.

Łeba projekt natychmiast przyjęła i złożyła zamówienie na 4 jednostki. Kuter o dł. 16,0 m i małym zanurzeniu - KU-160Ł, zażegnał groźbę przestojów lub redukcji załogi. Dosłownie na drugi dzień po powrocie pracownika (Kazimierza Huras) z Gdańska i Łeby, stocznia rozpoczęła budowę tych kutrów. Działo się to wszystko w czasie do 21 kwietnia 20 czerwca br. Do końca roku stocznia zbudowała i przekazała do eksploatacji wszystkie zamówione kutry¹⁷. Armator wysoce sobie cenił ten nabytek, ponieważ jednostki rzeczywiście spełniały wszystkie pokładane w nich nadzieje przez spółdzielców. Kutrami tymi stocznia definitywnie zakończyła budowę jednostek rybackich z drewna.

W latach od 1945 r. do 1957 r. stocznia wybudowała ogółem 124 kutry i 262 łodzie rybackie, nie licząc remontów i napraw starego taboru pływającego. Produkcja łodzi ratunkowych stanowi oddzielny wycinek.

Na skutek jednak trudnej ogólnie sytuacji na przełomie roku 1956/57 upadły również wszelkie koncepcje na temat modernizacji stoczni, jej umaszynowania, udźwigowienia itd. Nie znaleziono wówczas radykalnych środków zaradczych na dłuższy okres czasu.

Zlikwidowanie doraźnej groźby redukcji załogi w dalszej perspektywie również nie dawało rozwiązania. Zaczęto coraz wyraźniej mówić i snuć różne koncepcje na temat przyszłości stoczni. Były nimi: przekazanie stoczni do Przemysłu Terenowego, ewentualnie - przekazanie jej PPIUR „Korab” na bazę remontową kutrów, a nawet całkowitą likwidację.

¹⁶ Charakterystyka techniczna kutra KU-160Ł umieszczona jest w dalszej części Rozdziału I.

¹⁷ Według stanu inwentaryzacyjnego na 31.12.1957 r., te 4 jednostki były zaliczane do „produkcji w toku”, zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 40, Bilans i sprawozdania opisowe za rok 1957. Uw. „Produkcja w toku” – termin używany w rachunkowości finansowej na określenie części produkcji przedsiębiorstwa, która nie została ukończona na koniec okresu rozliczeniowego, obejmuje produkty lub usługi w fazie tworzenia, na które poniesiono nakłady finansowe, lecz które nie osiągnęły jeszcze statusu wyrobów gotowych.

Potwierdzeniem tych koncepcji było postawione ultimatum stoczni przez Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego¹⁸ w Warszawie, jak następuje: „albo Stocznia w Ustce opanuje i uruchomi produkcję łodzi ratunkowych z aluminium do połowy 1958 r., albo przestanie nam być potrzebna i wtedy przełączymy ją komu innemu”.

Rozmowa miała miejsce w maju br. w Warszawie w gabinecie Dyr. Technicznego Jerzego Wychowskiego przy udziale inż. Kazimierza Hurasę i Andrzeja Kaysera - reprezentantów Rady Robotniczej Stoczni.

Od tego momentu rozpoczęła się w stoczni rzetelna działalność w miarę możliwości technicznych nad przygotowaniem mającym na celu szybkie opanowanie tej nowej dla siebie produkcji. Był to problem nietatwy z uwagi na brak doświadczenia w obróbce aluminium w kraju.

Niezależnie od naszej sytuacji rok wcześniej polecono Stoczni Północnej w Gdańsku wybudowanie serii łodzi ratunkowych, wiosłowych 25-osobowych z hydronalium, a Stocznia Rzeczna w Pleniewie przyjęła zamówienie ze Stoczni Gdańskiej na dostawę łodzi aluminiowych 45-osobowych.

Największym bodźcem do uruchomienia produkcji łodzi aluminiowych w Stoczni „Ustka” była ambicja zawodowa jej pracowników z jednej strony, nawiasem mówiąc, z pełną dozą niewiary zwierzchników stoczni w jej możliwości, a z drugiej strony obawa i zdawanie sobie sprawy z konsekwencji w wypadku niepowodzenia tego przedsięwzięcia. Była to ostateczna próba i szansa. W zależności od sukcesu lub niepowodzenia zależały przyszłe losy stoczni.

To trudne zadanie podjęła mała grupa ludzi, pracowników stoczni pod osobistym kierownictwem inż. Kazimierza Hurasę. W skład zespołu weszli: technik **Ptach Brunon** jako kierownik prac warsztatowych i doświadczalnych, **Wyszyński Józef** - konstruktor oprzyrządowania i konsultant konstrukcji łodzi, **Łusiak Wojciech** - ślusarz i monter kadłubowy, **Sobczak Marian** i **Karlikowski Władysław** - monterzy kadłubowy, **Słoń Czesław** - spawacz. Prace przygotowawcze rozpoczęte zostały od:

- analizy i doprowadzenia konstrukcji do wymogów towarzystw klasyfikacyjnych, możliwości wykonawczych z posiadanych w kraju materiałów oraz prawidłowości rozwiązań;
- rozpoznanie stopów, warunków magazynowania;
- wykonawstwa podstawowego oprzyrządowania i stosowanych narzędzi specjalnych;
- przeprowadzanie szeregu prac doświadczalnych, technologicznych odnośnie, kształtowania blach i profili, cięcia nitowania, spawania, uszczelniania, gięcia, konserwacji itd.;
- szkolenie specjalistyczne w WSK- Mielec¹⁹;
- rozpoznanie na miejscu możliwości zabezpieczenia hydronalium w Walcowni Dziedzice - Czechowice i Kęty.

¹⁸ Faktycznie przedsiębiorstwem tym był Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego.

¹⁹ Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o.o. (PZL Mielec) – największe zakłady lotnicze w Polsce, ulokowane w Mielcu w województwie podkarpackim. Powstały w 1938 roku jako zakład WP-2 Państwowych Zakładów Lotniczych. Po II wojnie światowej stały się największą polską wytwórnią lotniczą, budując samoloty głównie na eksport i nosząc od 1949 roku nazwę WSK Mielec (Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego), a następnie WSK „PZL-Mielec”; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Polskie_Zakłady_Lotnicze [dostęp: 15.05.2022].

W listopadzie 1957 roku odwołany został ze stanowiska Gł. Inżynier mgr inż. Pacak Wacław, a na jego miejsce ZPO (poprawnie CZPO - u.a.) powołało inż. **Kazimierza Huras**a z dniem 15 listopada 1957 r.

Niektórych pracowników brygady aluminiowej wymienionych w kronice powyżej przedstawiamy na zdjęciu udostępnionym przez jednego z członków rodziny.

Szefem zespołu wdrażającego technologię aluminiową był inż. Kazimierz Huras. Poniżej przedstawiamy jego życiorys wg dokumentu przygotowanego przez Dział Kadr Stoczni z okazji XXX rocznicy powstania Stoczni (rok 1975).

Ryc. nr 1. Pracownicy wydziału aluminiowego Stoczni „Ustka”.

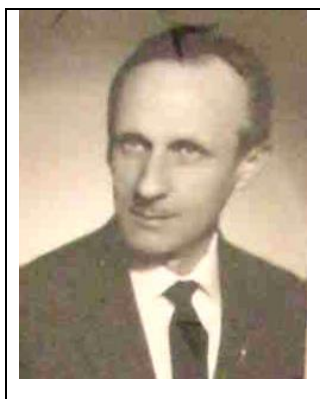


Od lewej: Wojciech Łusiak, Marian Sobczak, Marian Dawidowicz, Władysław Karlikowski.

Źródło: archiwum rodzinne Urszuli Kunke, córki Wojciecha Łusiaka.

5. Kazimierz Huras – I-szy Zastępca Dyrektora Naczelnego Stoczni „Ustka” w Ustce w latach 1957-1968

Ryc. nr 2. Fotografia Kazimierza Huras.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Urodzony 31 maja 1917 r. m. Sierpc, woj. warszawskie. Absolwent Państwowej Wyższej Szkoły Technicznej w Warszawie; Wydział Budowy Okrętów ukończył w 1939 r. Praktyki odbywał między innymi w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni w latach 1938-1939. Stopień inż. Budowy okrętów uzyskał na Politechnice Gdańskiej w 1954 r. Członek ZBoWiD²⁰ z tytułu przynależności podczas okupacji do Ruchu Oporu w formacjach Armii Krajowej w latach od 1940 r. do stycznia 1945 r. Działał na terenie północnego Mazowsza. Od lipca 1943 r. aż do upadku Rzeszy ścigany był przez gestapo. W przemyśle okrętowym pracował od 1 maja 1947 r. a w Stoczni Ustka od 1 września 1948 r. do chwili obecnej [1975].

Posiada duże osiągnięcia zawodowe wypracowane dla Stoczni jak również zasługi w jej rozwoju. Organizował nowe działy techniczne, zajmował w Stoczni różne powierzane stanowiska kierownicze: Kierownik Biura Fabrykacji, Kierownik Działu Kontroli Technicznej, Kierownik Biura

²⁰ Związek Bojowników o Wolność i Demokrację (ZBoWiD) – organizacja kombatancka utworzona 2 września 1949, w wyniku narzuconego zjednoczenia 11 istniejących w tym czasie, działających od 1945 r., organizacji kombatanatów i więźniów obozów hitlerowskich. Do 1989 politycznie i organizacyjnie podporządkowany Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej; zob.

https://pl.wikipedia.org/wiki/Związek_Bojowników_o_Wolność_i_Demokrację [dostęp: 25.05.2022].

Techn., Główny Technolog, a od 1957 r. do 1968 r. pracował na stanowisku Dyrektora Technicznego. Wskutek utraty zdrowia na własną prośbę został zwolniony z zajmowanego stanowiska.

W stoczni nadal pozostał i pełnił inne odpowiedzialne funkcje: Szefa Technicznego, Kierownika Działu Rozwoju, a ostatnio Specjalisty ds. Rozwoju Techniki.

Autor wielu wdrożonych projektów wynalazczych, które przyniosły ponad 1,2 mln zł oszczędności, posiadacz patentu i wzoru użytkowego. Nagradzany wielokrotnie przez Komitet Nauki i Techniki PRL, Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego i Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego. Autor wydanej przez Wydawnictwa Techniczne w Warszawie w 1956 r. książki pt. „Budowa kutrów rybackich i łodzi ratunkowych z drewna”. Delegat i prelegent z ramienia stoczni na Zjazdy Okrętowców i Sympozja Naukowe.

W produkcji skutniczej w latach 1952-53 wypracował i wprowadził konstrukcje warstwowe i warstwowo-klejowe. Pod osobistym kierownictwem i przy własnym zaangażowaniu wraz z zespołem pięciu pracowników uruchomił w Stoczni w latach 1957-1959 nową produkcję łodzi ratunkowych z hydronalium, a następnie ją rozszerzył w zakresie urządzeń i wyposażenia okrętowego. W latach 1959-1962 podjął również pod osobistym kierownictwem budowę łodzi ratunkowych z tworzyw sztucznych. Dzięki opanowaniu i wdrożeniu w Stoczni na skalę przemysłową nowych wyrobów z nowoczesnych tworzyw, spowodował zmianę gospodarczej działalności Stoczni i uzyskał przyznanie środków inwestycyjnych na modernizację i stopniową jej rozbudowę.

Odnaczony przez Radę Państwa:

- Brązowym Krzyżem Zasługi (1953 r.);

- Srebrnym Krzyżem Zasługi (1957 r.);

- Złotym Krzyżem Zasługi (1965 r.).

Posiada odznaczenie „Zasłużony dla Woj. Koszalińskiego” (1974 r.), a nadto liczne dyplomy uznania, pochwały oraz medale pamiątkowe Stoczni i m. Ustka.

6. Ostatnie jednostki rybackie typu KU-160ł

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. Oba typy kutrów budowano na różnym kadłubie, chociaż Wiesław Błady twierdzi, że jednostki KU-160 i KU-160ł budowano na tym samym kadłubie²¹.

Kutry KU-160 i KU-160ł jako ostatnie jednostki rybackie o konstrukcji drewnianej zbudowane w Stoczni „Ustka”, miały następującą charakterystykę techniczną:

²¹ Wiesław Błady, *Polska flota rybacka w latach 1921-2001*, MIR, Gdynia 2002, s. 49.

Ryc. nr 3. Model kutra typ KU-160.



Długość całkowita	-16,0 m;
Długość między pionami	-15,6 m;
Szerokość	-4,9 m;
Wysokość boczna	-2,28 m;
Zanurzenie	-1,9-2,0 m
(1,53 m dla kutra KU-160Ł) ²² ;	
Pojemność:	
brutto	-24-28 RT;
netto	-7-8 RT;
Silnik 4-cyl. Callesen lub	
Puck o mocy	-100 KM;
Prędkość	-7-8 w;
Załoga	-4 osoby.

Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

7. Sytuacja produkcyjna i ekonomiczna stoczni w 1957 r.

Według zestawienia wykonanej produkcji towarowej na dzień 31 grudnia 1957 r. stocznia sprzedała następujące wyroby²³:

- łodzie ratunkowe 10- osobowe wiosłowe – 16 szt. (w roku 1956 – 45 szt.);
- łodzie ratunkowe 50- osobowe wiosłowe – 8 szt. (w roku 1956 – 32 szt.);
- łodzie ratunkowe 50- osobowe motorowe – 3 szt. (w roku 1956 – 0 szt.);
- łodzie ratunkowe 18- osobowe motorowe – 14 szt. (w roku 1956 – 0 szt.);
- łodzie ratunkowe 34 osobowe motorowe – 14 szt. (w roku 1956 – 0 szt.);
- łodzie ratunkowe Jał-2 – 12 szt. (w roku 1956 – 0 szt.);
- łodzie ratunkowe 40- osobowe wiosłowe – 15 szt. (w roku 1956 – 10 szt.);
- łodzie ratunkowe 36- osobowe wiosłowe – 10 szt. (w roku 1956 – 8 szt.);
- łodzie ratunkowe 36- osobowe motorowe – 12 szt. (w roku 1956 – 12 szt.);
- łodzie ratunkowe 25- osobowe wiosłowe – 32 szt. (w roku 1956 – 58 szt.);
- łodzie robocze 4.5m- motorowe – 25 szt. (w roku 1956 – 34 szt.);
- łodzie robocze 7.5m- wiosłowe – 10 szt. (w roku 1956 – 0 szt.);
- łodzie robocze 2.8m- – 14 szt. (w roku 1956 – 30 szt.);
- łodzie robocze 3.5m – 13 szt. (w roku 1956 – 0 szt.);

²² Zanurzenie KU-160Ł podano na podstawie projektu KU160A.

²³ APK, OS, zespół 27/153/ - Stocznia "Ustka" w Ustce, sygn. 40, Bilans i sprawozdania opisowe za rok 1957.

- pływaki ratunkowe 13 osobowe – 25 szt. (w roku 1945 – 13 szt.);
- łososiówka Mł-10 – 8 szt (w roku 1956 – 0 szt.);
- łódź rybacka – 1 szt. (w roku 1956 – 0 szt.);
- łodzie rybackie D2 – 3 szt. (w roku 1956 – 0 szt.);
- tratwy – 16 szt. (w roku 1956 – 0 szt.).

Wszystkie wyżej wymienione jednostki były zbudowane z tarcicy.

Według sprawozdania finansowego za rok sprawozdawczy stocznia **nie wykonała** planu produkcji towarowej. Plan produkcji towarowej w cenach zbytu wynosił 23.702,9 tys. zł, a wykonano 20.521,5 tys. zł. W rezultacie, stocznia straciła prawo do odpisu na fundusz zakładowy za rok 1957.

Nie mniej jednak, Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego pozytywnie ocenił pracę załogi, czego skromnym dowodem było przyznanie jej przez dyrektora CZPO nagrody w wysokości 80 tys. zł do podziału między wszystkich²⁴.

W protokole z posiedzenia Rady Robotniczej Stoczni „Ustka” odbytego dnia 25 marca 1958 r. na okoliczność zatwierdzenia sprawozdania finansowego stoczni za rok 1957 przywołano krótką ocenę roku 1957 dokonaną przez dyrektora Edwarda Tomiakowskiego, który stwierdził, że „tak jak główną trudnością w roku 1957 było zapewnienie załozdze pracy, tak obecnie nurtującym wszystkich zagadnieniem jest rozruch łodzi aluminiowych, od czego również uzależnia się istnienie stoczni. Produkcja tych łodzi musi zostać jak najprędzej wykonana. W przeciwnym bowiem razie, stocznia w Pleniewie gotowa jest przyjąć nasz rodzaj roboty”²⁵.

Członkowie Rady Robotniczej, zatwierdzający sprawozdanie finansowe za rok 1957 zwracali uwagę, na fakt „macoszego traktowania stoczni np. w niskim przyznawaniu tak naprawdę niezbędnych kredytów inwestycyjnych przez CZPO”²⁶.

Można tylko wspomnieć, że traktowanie Stoczni „Ustka” pod względem zapewnienia funduszy inwestycyjnych przez jednostkę nadrzędną, nie uległo zmianie od początku jej powstania, o czym wspominaliśmy szeroko w tomie I.

Stocznia „Ustka” miało więc jasno postawiony cel i zadania, które na kilka kolejnych lat wyznaczały jej kierunki rozwoju. Nadrzędnym celem było wtedy utrzymanie pozycji producenta i dostawcy sprzętu ratunkowego, w tym – od 1958 roku – łodzi aluminiowych.

²⁴ APK, OS, zespół 27/153 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 40, Bilans i sprawozdania opisowe za rok 1957, Protokół z posiedzenia Rady Robotniczej Stoczni „Ustka” odbytego dnia 25 marca 1958 r. na okoliczność zatwierdzenia sprawozdania finansowego Stoczni za rok 1957.

²⁵ Tamże.

²⁶ Tamże.

Rozdział 2. Budowa łodzi z aluminium. Zmierzch budowy drewnianych kutrów

1. Rok 1958 według Kroniki Stoczni „Ustka”²⁷

Rozpoczęte prace przygotowawcze w 1957 roku mające na celu opanowanie produkcji łodzi aluminiowych od pierwszych dni 1958 roku przebiegały intensywnie. Na przygotowania te patrzono z powątpiewaniem w samej Stoczni jak i na zewnątrz.

Sugerowano, że stocznie w Gdańsku, które dużo wcześniej usiłowały opanować tą produkcję nie zdołały do chwili obecnej zbudować żadnej łodzi, mimo że posiadały lepsze warunki techniczne i kadrę inżynierską. Mimo trudności na przekór przeciwnościom w miesiącu marcu przystąpiono do budowy prototypu pod nadzorem Lloyd's Register.

Maj 1958 r. został upamiętniony w Stoczni jej sukcesem, bowiem w tym miesiącu dnia 15 maja angielskie towarzystwo klasyfikacyjne Lloyd's Register of Shipping, które nadzorowało budowę prototypu łodzi, po dokonanych próbach technicznych i odbiorze ostatecznym wystawiło swój certyfikat. W odbiorach uczestniczyła również inspekcja Polskiego Rejestru Statków. Była to łódź 44 osobowa, motorowa, przeznaczona na statek brazylijski „Cabo Orange” budowany w Stoczni Szczecińskiej.

Tak więc po niespełna roku przygotowań i odbiorze prototypu uruchomiona została natychmiast produkcja seryjna tego typu łodzi. Wstrzymany został automatycznie import łodzi z Anglii. Oceny, jakie uzyskiwały pierwsze łodzie aluminiowe od L.R. były najlepszym świadectwem pomyślnego zakończenia podjętego przedsięwzięcia i ogromnym sukcesem Stoczni. Inspekcja L.R. wręcz oświadczyła: „W Anglii nie produkuje się lepiej takich łodzi”.

Dzięki tak zaistniałej sytuacji egzystencja stoczni została uratowana. Ultimatum ZPO²⁸ postawione stoczni zamienione zostało w gratulacje i premiowanie zespołu jej pracowników nagrodami. Produkcja skutnicza i aluminiowa wypełniały bez zakłóceń plan całego roku.

Opanowanie tej nowej produkcji odbiło się głośnie echem w kraju, a w stoczni spowodowało zwrotny moment w działalności gospodarczej, stwarzając jednocześnie mocne podstawy do jej przyszłego rozwoju.

Tak więc po okresie budowy jednostek rybackich, opanowaniu produkcji łodzi ratunkowych z drewna, rozpoczął się trzeci etap w historii stoczni - produkcja wyrobów ze stopów aluminiowych. Zadanie to zostało wykonane bez żadnych na ten cel przyznanych dotacji.

Zaawansowana częściowo budowa serii 8 kutrów łososiowych²⁹ z drewna w ubiegłym roku, została na przestrzeni 1958 r. przekazana do eksploatacji spółdzielczości rybackiej. Dwa kutry zdane w I kw. 1958 roku DAR 5 i DAR 7 po próbnych rejsach zostały przez użytkownika wysoko ocenione.

*Chociaż spadło zainteresowanie na wyroby z drewna to jednak jeszcze przez kilka lat produkowano łodzie robocze z drewna. W 1958 roku, tj. w okresie uruchamiania produkcji łodzi z aluminium, w trakcie budowy znajdowały się jeszcze drewniane łodzie ratunkowe 25- i 50-osobowe wiosłowo-żaglowe, 36- i 48- osobowe motorowe łodzie ratunkowe, motorowe łodzie robocze o długości 4,5 m, pływaki 13-osobowe i **tratwy TR-6**. Prowadzone też były remonty jednostek pływających i wytwarzane były elementy wyposażenia okrętowego³⁰.*

²⁷ APK, OS, zespół 27/153/- Stoczni „Ustka” w Ustce sygn. 238, Kronika Stoczni.

²⁸ Faktycznie „Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego”.

²⁹ Faktycznie wyprodukowano i sprzedano 4 kutry (KU-160Ł) dla spółdzielni w Łebie.

³⁰ J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, *Dzieje Ustki*, s. 158.

2. Utworzenie Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego

Po tym, jak w 1957 roku ponownie utworzono Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego, Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego w dniu 25 lipca 1958 r. Uchwałą Rady Ministrów nr 275/11/58 - został przekształcony w **Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego** (ZPO) z siedzibą w Warszawie. W jego skład weszły: cztery stocznie morskie, czternaście przedsiębiorstw produkujących wyposażenie okrętowe³¹ i dwa biura projektowo-konstrukcyjne. W 1966 roku zjednoczenie przeniesiono z Warszawy do Gdańska, gdzie funkcjonowało do 1989 r., tj. do jego likwidacji³².

W okresie funkcjonowania ZPO miały miejsce największe osiągnięcia polskiego przemysłu okrętowego. W latach 1958 i 1958 Polska zajmowała pierwsze miejsce w świecie pod względem liczby wyprodukowanych jednostek rybackich, a w latach następnym w produkcji tej Polska zajmowała drugie miejsce³³.

Po okresie spadku produkcji okrętowej w latach 60. XX w., ponowny wzrost jej znaczenia nastąpił na początku dekady lat 70. Wtedy to Prezes Rady Ministrów wydał Zarządzenie Nr 44 z dnia 5 maja 1971 r., w którym stwierdzono, że Zjednoczenie, a w jego ramach poszczególne stocznie, jako wielka organizacja gospodarcza **[WOG]**³⁴ otrzymało duże uprawnienia, z których wynika odpowiedzialność za rezultaty działania³⁵.

Jednym z najważniejszych uprawnień przyznanych wówczas ZPO była możliwość bezpośredniego prowadzenia obrotów handlowych z zagranicą, na rachunek własny³⁶. Należy przy tym zaznaczyć, że przemysł okrętowy był wówczas drugim po przemyśle węglowym dostarczycielem środków dewizowych w walucie wymiennej, dzięki czemu był przez władze centralne traktowany w sposób uprzywilejowany.

Zaliczenie w tym czasie przemysłu okrętowego do dziedzin szczególnie preferowanych znalazło swój wyraz w przewidzianych na lata 1971-1975 środkach inwestycyjnych w wysokości 7,2 mld zł. Praktycznie do końca pięcioletki zrealizowano w przemyśle okrętowym inwestycje na znacznie większą sumę, bo sięgającą 15 mld zł³⁷.

O tym, czy Stocznia „Ustka” skorzystała z tych środków napiszemy w dalszej części monografii.

³¹ Wśród nich była Stocznia „Ustka”, która posiadała symbol „N5”.

³² Jan Dudziak, *Rys historyczny polskiego przemysłu okrętowego*, [w:] „Zeszyty problemowe” Centrum Techniki Okrętowej, nr B-116, Gdańsk 2005, s. 23; ZPO przestało funkcjonować w 1983 r., kiedy powstało Zrzeszenie Przedsiębiorstw Przemysłu Okrętowego (ZPPO).

³³ Zdzisław Misztal, *Gospodarka morska w Polsce w latach 1945-1975*, Gdańsk 1978, s. 354.

³⁴ Wielkie Organizacje Gospodarcze - struktura organizacyjna w gospodarce centralnie sterowanej skupiająca przedsiębiorstwa zgrupowane dotąd w zjednoczeniach i kombinatach; zob. <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/Wielkie-Organizacje-Gospodarcze> [dostęp: 15.05.2022].

³⁵ Z. Misztal, *Gospodarka morska...*, s. 357.

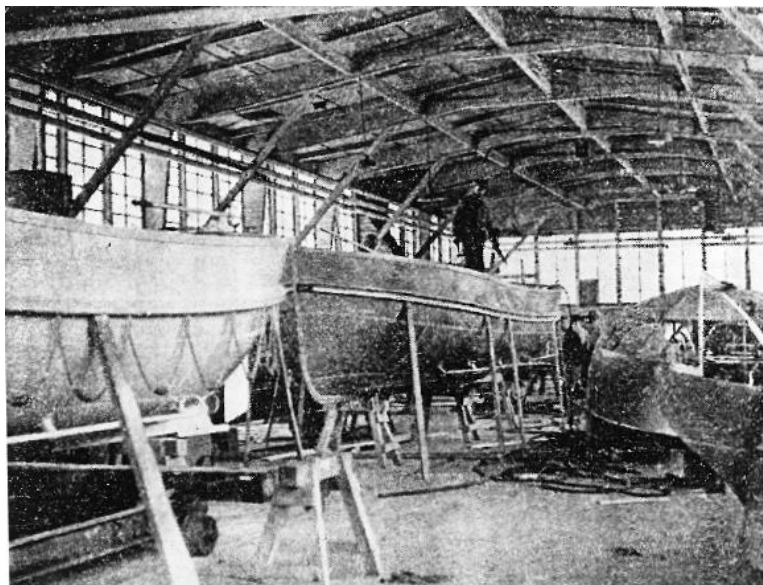
³⁶ Tamże, s. 358.

³⁷ Tamże.

3. Rozwój produkcji wyrobów z aluminium

Po opanowaniu technologii produkcji łodzi z aluminiowym kadłubem nastąpił dynamiczny rozwój tej produkcji. Potrzeba fachowców została zaspokojona przez podjęcie intensywnego szkolenia załogi bezpośrednio w miejscu pracy, szkolenie to prowadzili uprzednio wyszkoleni specjaliści z zespołu rozruchowego³⁸.

Ryc. nr 4. Prace przy budowie kadłubów łodzi z aluminium na terenie „A” stoczni.



25. Ustka. Budowa łodzi ratunkowych dla statków oceanicznych w miejscowej Stoczni. Fot. J. Piątkowski

Źródło: Z. Grunt-Mejer, Z. Rup, VIII. „Ustka-Port Ziemi Słupskiej”, "Z najnowszych dziejów Słupska i ziemi słupskiej (1945-1965)", praca zbiorowa pod redakcją K. Podoskiego, Wydawnictwo Poznańskie 1969, seria: Biblioteka Słupska, t.20, s. 277.

Ryc. nr 5. Prace wyposażeniowe łodzi z aluminium na terenie „A” stoczni.



Źródło: www.fotopolska.eu [dostęp: 15.05.2022].

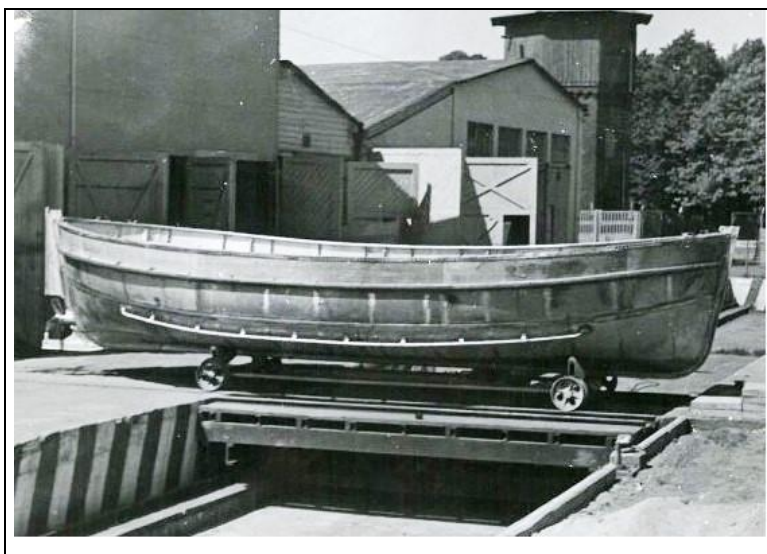
³⁸ J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, *Dzieje Ustki...*, s. 158.

4. Przykładowy opis konstrukcji łodzi ratunkowej z aluminium³⁹

W celu przybliżenia konstrukcji jednostek aluminiowych posłużymy się opisem technicznej typowej łodzi ratunkowej typu ŁRA-M1s-Rf wykonanym przez Biuro Konstrukcyjne Taboru Morskiego w Gdańsku:

Łodzie ratunkowe ze stopu lekkiego [aluminium] były projektowane jako łodzie otwarte, bezpokładowe zgodnie z obowiązującymi przepisami Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu. Aby zapewnić wewnętrzny zapas pływalności, łodzie wyposażono w wodoszczelne zbiorniki powietrzne, rozmieszczone pod wzdłużnymi ławami burtowymi.

Ryc. nr 6. Łódź ratunkowa z aluminium przed halą na terenie „A”.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Dane charakterystyczne łodzi ŁRA-M1s Rf:

- długość klasyfikacyjna -L=7.32 m;
- długość całkowita -L_c = 7.47 m;
- szerokość klasyfikacyjna -B=2.40 m;
- wysokość klasyfikacyjna -H=0.95 m;
- podstawowy rozstaw haków -6.0 m;
- pojemność zbiorników powietrznych -2.571 m³;
- nominalna liczba osób -n-33.

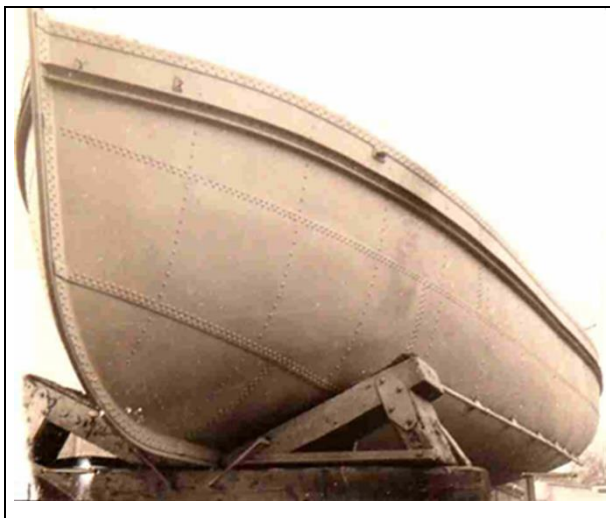
Łódź była wyposażona w napęd silnikowy, uzyskiwany od silnika wysokoprężnego PUCK 24 o mocy 24 KM, o górnym ssaniu powietrza. Rozruch silnika odbywał się za pomocą dwóch korb.

W celu zapewnienia możliwości pracy silnika w każdych warunkach pogodowych, jak również w celu zabezpieczenia od ognia i uszkodzeń, przewidziano specjalną osłonę silnika wodoszczelną z laminatu poliestrowo-szklanego. Silnik miał zapewnić szybkość 6 węzłów, przy pełnym obciążeniu łodzi oraz sile wiatru 20 i stanie morza 10 w skali Beauforta.

³⁹ APK, OS, zespół 27/153 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 382, dokumentacja konstrukcyjna łodzi ratunkowej ze stopu lekkiego typ ŁRA-M1s-Rf z napędem silnikowym; skrót ŁRA oznacza „łódź ratunkową aluminiową”, „m” – wielkość M1 wg ISO (Międzynarodowej Organizacji Standaryzacyjnej); „s” – łódź z kadłubem symetrycznym; Rf- łódź wyposażona w reflektor poszukiwacz.

Konstrukcja łodzi

Ryc. nr 7. Kadłub łodzi ratunkowej z aluminium.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Podstawowe elementy łodzi, jak stępka, denniki, ciągną, wręgi i poszycie wykonywano z odpornego na działanie wody morskiej stopu aluminium o symbolu PA11, z odbiorem Polskiego Rejestru Statków. Drobne okucia oraz haki łodziowe były wykonywane ze stali oraz ocynkowane (za wyjątkiem haków nośnych). Kadłub łodzi był wykonywany w wersji nitowanej, za wyjątkiem przejścia pochwy wału przez tylnicę oraz steru, które były spawane. Zbiorniki powietrzne oraz wszystkie pozostałe zbiorniki były wykonywane z aluminium klasy PA11 w wersji spawanej. Ławy, gretingi oraz oszalowanie zbiorników powietrznych wykonywano z drewna sosnowego, impregnowanego środkiem grzybobójczym. Sztywność łodzi otrzymywano poprzez związanie ław poprzecznych z metalowym

kadłubem.

Łodzie w wersji z reflektorem były wyposażane w reflektory o mocy 100 W, z napięciem 24 V, mocowane na składanym wysięgniku na rufie łodzi. Dla ochrony przed działaniem wpływów atmosferycznych łodzie wyposażano w brezentowy pokrowiec naciągany na specjalnych rozpórkach.

Łodzie z napędem silnikowym posiadały instalację elektryczną, w tym prądnicę 24 V o mocy 0.2 KW, zawieszoną na silniku PUCK 24, przeznaczoną do ładowania baterii akumulatorów. Bateria akumulatorów była podstawowym źródłem energii elektrycznej i była umieszczona w specjalnej skrzyni wodoszczelnej, z naturalną wentylacją.

Innym elementem instalacji elektrycznej była rozdzielnica umieszczana w osłonie silnika, wyposażona w bezpieczniki i bocznik. Do ładowania baterii akumulatorów z sieci statkowej przewidziano gniazdo wtykowe wodoszczelne umieszczone na burcie łodzi.

5. Rok 1959. Asortyment produkcji

W tym okresie nastąpił dalszy rozwój produkcji jednostek aluminiowych. W 1959 roku zbudowano 27 łodzi ratunkowych z aluminium, które w pełni zaspokoili potrzeby polskich stocznii. Stocznia w Ustce została zaliczona do grupy głównych dostawców sprzętu ratunkowego i wyposażenia okrętowego w ramach polskiego przemysłu okrętowego. Wcześniej już podjęto decyzję o likwidacji produkcji łodzi drewnianych, lecz mimo tej decyzji w Ustce nadal prowadzono budowy łodzi z drewna⁴⁰.

Asortyment produkowanych jednostek pływających w tym roku obejmował, między innymi⁴¹:

- łodzie motorowe ŁK11⁴²;
- łodzie ratunkowe motorowe 36-osobowe;
- łodzie ratunkowe motorowe 40-osobowe;

⁴⁰ J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, *Dzieje Ustki*, s. 158.

⁴¹ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 42, Bilans za 1959, 1960.

⁴² Autorzy nie ustalili bliższej charakterystyki tych jednostek.

- łodzie ratunkowe wiosłowo-żaglowe 50-osobowe;
- łodzie ratunkowe motorowe 42-osobowe, diagonalne;
- łodzie ratunkowe 3.5 m, wiosłowe;
- łodzie ratunkowe aluminiowe P2-r, ręczno-śrubowe;
- łodzie ratunkowe aluminiowe P1-r, ręczno-śrubowe;
- łodzie ratunkowe aluminiowe P2-s, motorowe;
- łodzie robocze 3.5 m, wiosłowe;
- łodzie robocze 4.5 m, wiosłowe;
- pływaki ratunkowe 13-osobowe.

6. Sytuacja ekonomiczna stoczni w roku 1959⁴³

Z powodów opisanych wcześniej, kiedy stocznia była zmuszona dokonać radykalnej zmiany profilu produkcji i technologii wytwarzania, wyniki osiągnięte w 1959 r. należy uznać za sukces przedsiębiorstwa, nawet jeśli plan produkcji towarowej został osiągnięty w 84,2%.

Spośród grup asortymentowych dominującą pozycję stanowiły łodzie ratunkowe i robocze – 68%, a kutry ŁK-11 – 7%. Pozostała produkcja przypadła na „inne wyroby wyposażenia”, „kapitałne remonty” „inwestycje sposobem gospodarczym” i „rezerwę produkcyjną”.

Nieosiągnięcie planowanej sprzedaży było spowodowane przede wszystkim odchyleniami in plus nakładów pracochłonności przy produkcji łodzi aluminiowych, wynikającymi głównie z braku bazy porównawczej.

Średnie zatrudnienie wynosiło:

- robotnicy – 149 osób (wzrost o 6.3% w stosunku do 1958 r.);
- pracownicy inżynieryjno-techniczni – 27 osób (wzrost o 7.4% w stosunku do 1958 r.);
- administracja – 13 osób (bez zmian w stosunku do 1958 r.);
- obsługa – 12 osób (wzrost o 21.5% w stosunku do 1958 r.);
- straż – 1 osoba (zmniejszenie o 3 osoby w stosunku do 1958 r.);
- grupa nieprzemysłowa – 1 osoba (zmniejszenie o 1 osobę w stosunku do 1958 r.).

Biorąc pod uwagę plan zatrudnienia, nie wykonano go w zakresie pracowników technicznych, a to z powodu między innymi braku odpowiednich warunków mieszkaniowych. Zanotowano natomiast ogólny wzrost zatrudnienia o 13 osób.

Średnie płace wynosiły⁴⁴:

- robotnicy – 1.906 zł (wzrost o 0.3% w stosunku do 1958 r.);

⁴³ APK, OS, zespół 27/153/ - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 42, Bilans roczny za 1959, 1960, Protokół Komisji weryfikacyjnej z wyniku badania działalności przedsiębiorstwa Stocznia „Ustka” Ustka, ul. Westerplatte 1 za rok 1959.

⁴⁴ Przeciętne wynagrodzenie w gospodarce narodowej w 1959 r. wynosiło 1.453 zł; zob. <https://www.zus.pl/baza-wiedzy/skladki-wskazniki-odsetki/wskazniki/przecietne-wynagrodzenie-w-latach> [dostęp: 16.05.2022].

- pracownicy inżynieryjno-techniczni – 2.515 zł (wzrost o 2.2% w stosunku do 1958 r.);
- administracja – 1.734 zł (spadek o 3.1% w stosunku do 1958 r.);
- obsługa – 852 zł (wzrost o 8.3% w stosunku do 1958 r.);
- straż – 1.975 zł (wzrost o 50.4% w stosunku do 1958 r.);
- grupa nieprzemysłowa – 800 zł (spadek o 15.8% w stosunku do 1958 r.).

W zakresie rozwoju techniki wykonano szereg usprawnień, przeważnie w postaci oprzyrządowań do budowy łodzi aluminiowych, a także, między innymi: urządzenie do obracania łodzi, krawędziarkę ręczną rolkową do zaginania krawędzi blach, formy wklęsłe do kształtowania segmentów poszycia, przyrząd do gięcia stępek, przyrząd do kształtowania wręgów, nożyce do cięcia blach, przyrząd do wycinania otworów, przyrząd do wywijania krawędzi otworów w blachach oraz cały szereg drobnych usprawnień podnoszących wydajność pracy i jakość produkcji.

Dokonano także przedłużenia hali do budowy łodzi aluminiowych, wybudowano pomieszczenie do ługowania aluminium, założono instalację centralnego ogrzewania na hali nr 1.

Autorzy dokumentu (członkowie komisji weryfikacyjnej) stwierdzili niewykorzystanie potencjału produkcyjnego stoczni, uzasadniając to następującymi przyczynami:

- brakiem własnej trafostacji;
- niskim stanem mechanizacji robót i przestarzałym parkiem maszynowym, opartym na starych maszynach polnieckich niewiadomego pochodzenia i roku budowy;
- brakiem instalacji przeciwpyłowej w hali obróbki drewna, w której stwierdzano nawet 8-krotne przekroczenie norm;
- malowaniem natryskiem łodzi drewnianych i aluminiowych w pomieszczeniach produkcyjnych z powodu braku malarni;
- brakiem dróg twardych i środków transportowych do transportu międzywydziałowego zmuszającym do przenoszenia materiałów na plecach robotników;
- brakiem urządzeń podnośnikowych na halach produkcyjnych;
- brakiem narzędzi specjalnych, np. spawarek do spawania aluminium, hebli elektrycznych, pił i szlifierek;
- zbyt rozwiniętym wachlarzem łodzi drewnianych, powodującym niemożliwość useryjnienia dokumentacji.

Wymienione powody są, naszym zdaniem, dobitnym potwierdzeniem opinii stoczniovców usteckich o „macoszym” traktowaniu Stoczni „Ustka” przez jednostki nadrzędne, poczynszy od 1945 roku, o czym pisaliśmy wcześniej.

Jak podają autorzy (członkowie komisji weryfikacyjnej) przytoczonego dokumentu „na podstawie wyników analizy ekonomicznej stwierdza się, że przedsiębiorstwo posiada dość poważne inwestycje niezakończone, spowodowane zahamowaniem w wykonywaniu inwestycji”⁴⁵.

Z przedmiotowego dokumentu dowiadujemy się również, że w stoczni już w 1959 r. planowano wyprodukować 2 prototypy łodzi laminatowych. Jedna z nich to łódź z napędem ręczno-

⁴⁵ APK, OS, zespół 27/153/ - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 42, Bilans roczny za 1959, 1960, „Protokół Komisji weryfikacyjnej z wyniku badania działalności przedsiębiorstwa Stocznia „Ustka” Ustka, ul. Westerplatte 1 za rok 1959.

śrubowym, druga to łódź motorowa. Za powody niewykonania uznano brak krajowych żywic i tkanin szklanych oraz wzmożoną pracę przedsiębiorstwa nad opanowaniem produkcji łodzi aluminiowych. W innym miejscu zauważono jednak, że nie przygotowano odpowiednich warunków produkcyjnych, w tym: formy produkcyjnej (zadanie przełożono na IV kwartał 1960 r.) i magazynu żywicy.

W podsumowaniu, autorzy dokumentu stwierdzili wypracowanie przez Stocznnię „Ustka” zysku bilansowego i zatwierdzili odpis na fundusz zakładowy w kwocie 384.000 zł, co daje średnio ok. 2.000 zł wypłaty z zysku na 1 zatrudnionego.

7. Rok 1959 według Kroniki Stoczni „Ustka”⁴⁶

Dzięki podstawowym osiągnięciom w 1958 r. w zakresie opanowania budowy łodzi ratunkowych z hydronalium, zaszła obecnie konieczność dynamicznego rozszerzenia tej produkcji. Aby temu zadaniu podołać, rozpoczęte zostało intensywne szkolenie załogi bezpośrednio na warsztacie przez uprzednio wyszkolonych specjalistów z zespołu rozruchowego. Z załączka kilku wyuczonych pracowników powstała ze skutników kadra nowo przekwalifikowanych fachowców o nowych dla siebie zawodach.

Efektom tej działalności było wyprodukowanie na przestrzeni 1959 roku 27 łodzi ratunkowych z hydronalium, które w pełni zabezpieczyły bieżące potrzeby dostaw na statki.

Łodzie budowane były już w trzech wielkościach. Realizowana produkcja seryjna tych łodzi na skalę przemysłową, pozwoliła zaliczyć stocznnię jako głównego dostawcę sprzętu ratunkowego i wyposażenia okrętowego w ramach przemysłu okrętowego.

Równolegle kontynuowana była budowa łodzi ratunkowych i roboczych z drewna. Adaptowano wydzielone pomieszczenie na magazynowanie aluminium na terenie „B”.

Należy podkreślić fakt, że stocznia w bardzo słabym stopniu dysponowała kadrą inżyniersko-techniczną, bowiem jej stan na tym odcinku ograniczał się dosłownie do jednego inżyniera (dyrektor techniczny) i kilku techników (7). Pierwsze zasilenie nastąpiło 1 czerwca 1959 roku przyjęciem do pracy 3 inżynierów bezpośrednio po skończonych studiach.

W lipcu 1959 roku została nawiązana współpraca pomiędzy Stocznnią „Ustka” i Stocznnią „Rechlin” w NRD⁴⁷ w zakresie budowy łodzi z aluminium.

Porozumienie co do współpracy między dwoma zakładami nastąpiło bezpośrednio podczas obecności delegacji Stoczni w NRD, którą reprezentowali inż. Kazimierz Huras - Gł. Inżynier i Brunon Ptach.

⁴⁶ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

⁴⁷ NRD - Niemiecka Republika Demokratyczna.

Rozdział 3. Stocznia „Ustka” w latach 1960-1965. Końcowa faza produkcji łodzi ratunkowych z aluminium. Wdrażanie produkcji z laminatów poliestrowo-szklanych

1. Technologia produkcji wyrobów laminatowych

Proces wytwarzania wyrobów z laminatów poliestrowo-szklanych (LPS) lub epoksydowo-szklanych (LES) jest dość skomplikowany pod względem chemicznym, ale w praktyce przeprowadza się wytwarzanie wyrobów dość prosto. Na powierzchnię formy produkcyjnej (negatywowej) nakłada się warstwę ochronną w postaci barwionego żelkotu, wykonanego z żywicy odpornej na promienie UV. Po utwardzeniu się żelkotu, nakłada się jako kolejne warstwy zbrojenia szklanego w postaci mat lub tkanin/ matotkanin i przesysa je żywicą konstrukcyjną. W wyniku aplikacji odpowiednich związków chemicznych, następuje proces polimeryzacji i tworzenia się materiału kompozytowego, w tym przypadku laminatu poliestrowo-szklanego.

W celu zabezpieczenia gotowego laminatu przed wpływem warunków atmosferycznych, laminat pokrywa się dodatkową warstwą w postaci topkotu (żywica z dodatkiem korektora parafinowego, także barwiona). Po zakończeniu prac laminarskich, wyrób podlega odformowaniu (wyjęciu z formy) i obróbce mechanicznej. Przy tej technologii produkcji, należy najpierw – mając wcześniej wykonaną dokumentację techniczną - wykonać model wyrobu w skali 1:1 i każdego jego elementu składowego. Modele o relatywnie dużych gabarytach wykonuje się najczęściej z drewna, które należy pokryć szpachlą i po przeszlifowaniu, wypolerować do wymaganej klasy połysku. Jakość powierzchni modelu ma decydujące znaczenie dla jakości gotowego wyrobu, ale też nakładów pracy przy realizacji kolejnego etapu produkcji, czyli wykonania laminatowej formy produkcyjnej.

Wykonanie formy odbywa się w ten sam sposób, jak wyrób gotowy, z tym, że laminowanie odbywa się na „pozytywie”, w odróżnieniu od produkcji wyrobu, gdzie wykorzystuje się wersję „negatywową” wyrobu. Dla trwałości formy, jej okresu użytkowania i utrzymania zgodności z projektem, jest zastosowanie najlepszych możliwych materiałów: żelkotów narzędziowych, żywic i materiałów zbrojeniowych, oraz odpowiednie usztywnienie formy, z wykorzystaniem profili stalowych. Podkreślić trzeba także, że forma powinna być zaprojektowana w sposób zapewniający jej łatwe wykorzystanie (laminowanie, obracanie, przemieszczanie, magazynowanie). Łodzie z laminatu były już wcześniej produkowane w Niemczech czy w Norwegii. I tam też nastąpiło przygotowanie niewielkiej liczby stocznioch fachowców. Na stałe też stocznia zatrudniała chemików, zatem powtórzył się cykl uruchamiania zupełnie nowej technologii. Nowe, dostosowane do nowej technologii rozwiązania konstrukcyjne musiały być stosowane już na etapie projektowania wyrobu np. połączenie pokładu z kadłubem musiało spełniać wymagania możliwości technologii.

2. Początki stosowania tworzyw sztucznych w polskim przemyśle okrętowym

Prace nad wdrożeniem do stosowania przy produkcji wyrobów dla przemysłu okrętowego w Polsce uruchomiono w 1957 roku w Gdańsku i Gdyni. Były one prowadzone przez naukowców z działu studiów Centralnego Biura Konstrukcji Okrętowych nr 1 w Gdańsku, Politechniki Gdańskiej oraz działów rozwoju Stoczni Północnej w Gdańsku i Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni. Te stocznie przeprowadziły próby motorówki i szalupy, wykonanych z włókna szklanego „powleczonego” żywicą poliestrową. Próby wytrzymałościowe przeprowadzone w tym czasie były pozytywne⁴⁸.

Były to z pewnością pierwsze jednostki, jakie wyprodukowano w stoczniach polskich, ale należy też wspomnieć, że w tym samym czasie rozpoczęto również produkcję łodzi laminatowych w innych zakładach w Trójmieście.

⁴⁸ „Dziennik Bałtycki” 8.08.1957 r., nr 187.

Jak podaje Zdzisław Misztal - „w maju 1958 r. Stocznia Marynarki Wojennej (SMW) przekazała na użytek PLO 30-osobową łódź ratunkową z tworzyw sztucznych. Łódź tego typu była prototypem dotychczas nie wykonywanym w kraju. Z początkiem 1957 r. grupa specjalistów stoczniowych rozpoczęła eksperymentalną produkcję małych łodzi z tworzyw sztucznych, który do tej pory były wykonywane z drewna. Przy ścisłej współpracy z Instytutem Tworzyw Sztucznych w Warszawie, Polskim Rejestrem Statków i Politechniką Gdańską, Stocznia Marynarki Wojennej wykonała prototypowe łodzie, które stały się podstawą produkcji masowej w stoczni Wisła i Ustka”⁴⁹.

Wspomniana Stocznia „Wisła”, wówczas nosząca nazwę „Gdańska Stocznia Rzeczna” w Pleniewie, także w 1957 r. wspólnie z Instytutem Morskim w Gdańsku, rozpoczęła próby wdrożenia produkcji łodzi ratunkowych z tworzyw sztucznych⁵⁰. W roku 1958 produkcja wyrobów z tworzyw sztucznych stanowiła w tej stoczni ok. 10% produkcji globalnej i obejmowała łodzie robocze i rybackie, tzw. „łososiówki” oraz łodzie sportowe⁵¹.

Dla pełnego obrazu rozwoju produkcji jednostek laminatowych w Polsce należy także wspomnieć o pierwszym jachcie z tworzyw sztucznych, którym była jednostka o nazwie „Topaz”. Jacht ten zbudowała w roku 1961 Stocznia „Oksywie” w Gdyni, a jej projektantem był Zbigniew Milewski⁵².

3. Wdrażanie tworzyw sztucznych do produkcji Stoczni „Ustka”

Według Dziejów Ustki⁵³ „prace nad opanowaniem przez stocznnię produkcji łodzi ratunkowych z laminatów rozpoczęto w pierwszych miesiącach 1960 r. Po okresie wstępnym, w 1962 r. rozpoczęta została produkcja jednostkowa, a w 1963 r. seryjna łodzi ratunkowych i roboczych z tworzyw sztucznych. W okresie przygotowań technicznych do opanowania tej produkcji w 1962 r. adaptowano do celów produkcyjnych obiekt o powierzchni 300 m² odpowiadający wymogom bezpieczeństwa i higieny pracy. Grupa pracowników z Ustki została przeszkolona przez specjalistów z Politechniki Gdańskiej. Po tych przygotowaniach w III kwartale 1962 r. wykonano w celach doświadczalnych serię 6 łodzi o długości 3.2m, a w IV kwartale kadłub łodzi ratunkowej typu ŁRT-P2-r”⁵⁴.

W roku 1960 kontynuowana była produkcja w asortymencie utrwalonym pod koniec lat 50. Według „Orzeczenia” biegłego księgowego, który dokonał badania prawidłowości sprawozdania finansowego za rok 1960, Stocznia „Ustka” zajmowała się „produkcją łodzi ratunkowych różnych typów, kutrów rybackich ŁK11 i ŁK12, wiosł, materacy, różnych urządzeń i części do statków”.

Cała produkcja była nastawiona na kooperację ze Stocznia Gdańską, jako głównym odbiorcą i częściowo Stocznia Szczecin i Stocznia Komuna Paryska”⁵⁵.

Przedsiębiorstwo posiadało jeden wydział produkcji podstawowej i wyodrębnione wydziały produkcji pomocniczej: transport, kotłownię i narzędziownię. Stocznia prowadziła inwestycje scentralizowane, zdecentralizowane, inwestycje mieszkaniowe i kapitalne remonty. Wśród inwestycji

⁴⁹ Z. Misztal, *Gospodarka morską...*, s. 333.

⁵⁰ „Dziennik Bałtycki” 24/25.11.1957 r., nr 280.

⁵¹ „Dziennik Bałtycki” 7.08.1958 r., nr 186.

⁵² Jacek Centkowski, *Polski Przemysł Jachtowy, Historia Rozwoju i Droga do Sukcesu*; zob. www.ForumMazury.info.pl; **Zbigniew Jan Milewski** (ur. 8 lipca 1927 w Toruniu, zm. 29 lipca 2005) – polski konstruktor jachtów, inżynier budowy okrętów. W swoim dorobku konstruktorskim Milewski ma 32 typy łodzi, jachtów żaglowych i motorowych, statków rybackich, łodzi inspekcyjnych i innych jednostek pływających. Podsumowaniem jego wiedzy konstruktorskiej jest książka *Projektowanie i budowa jachtów żaglowych*, stanowiący podstawowy podręcznik budowy jachtów, z którego korzysta wielu współczesnych konstruktorów; zob. [https://pl.wikipedia.org/wiki/Zbigniew_Milewski_\(inżynier\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/Zbigniew_Milewski_(inżynier)) [dostęp: 22.05.2022].

⁵³ J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, *Dzieje Ustki*, s. 159 - 160.

⁵⁴ Skrót oznacza łódź ratunkową z tworzyw, wielkości „P” wg ISO, z napędem ręcznym.

⁵⁵ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce sygn. 43, Bilans za 1960.

scentralizowanych wyróżniono budowę krawalni oraz dokumentację techniczną, stanowiące łącznie ok. 93% nakładów. Można domniemać, że były one związane z przygotowaniem produkcji wyrobów laminatowych. Na podstawie „Orzeczenia” ustalono, że plan produkcji na rok 1960 nie przewidywał wykonania prototypu łodzi laminatowej⁵⁶.

Ogólna ocena działalności stoczni w 1960 r. została przeprowadzona w trakcie narady bilansowej przeprowadzonej w siedzibie ZPO w Warszawie. Stwierdzono wówczas, że nastąpiło „ogólne polepszenie stylu pracy w przedsiębiorstwie, co przejawiało się w wykonaniu planu produkcyjnego przy jednoczesnym wykonaniu funduszu płacy i kosztów poniżej założeń planowych”. Wśród mankamentów wymieniono niewykonanie planów kapitalnych remontów oraz niewykonanie planów inwestycyjnych⁵⁷.

W konkluzji, przewodniczący Komisji Weryfikacyjnej ZPO postawił wniosek o zatwierdzenie sprawozdania finansowego za rok 1960 oraz odpisu na fundusz zakładowy, a dyrektor techniczny ZPO taki wniosek zaakceptował⁵⁸.

4. Rok 1960 wg Kroniki Stoczni „Ustka”⁵⁹

Proces sukcesywnego przestawiania produkcji wyrobów z drewna na produkcję ze stopów aluminiowych przebiegał w zasadzie bez zakłóceń. Na przestrzeni roku budowa łodzi wzrosła do 87 jednostek przy jednoczesnym zmniejszeniu ilości łodzi drewnianych. Wprowadzenie tej nowej produkcji spowodowało nie tylko dokonanie zmian w wyposażeniu i umaszynowaniu Stoczni, ale przede wszystkim przekwalifikowanie niemal całej załogi w nowych zawodach. Zadanie to uwieńczono zostało powodzeniem. Przemiana jaka wystąpiła stała się dowodem, że szkutnicy potrafili opanować w krótkim czasie obróbkę metali lekkich. Datuje się przy tym poważny wzrost planów drogą rozszerzania elementów z hydronalium jako elementy wyposażenia statków.

W tym 1960 roku nastąpił dwukrotny wzrost wartości produkcji z 18 mln zł. w 1958 r. do 35,4 mln zł. w 1960 r.

Konsekwencją takiej działalności było rozszerzenie typoszeregu budowanych łodzi z hydronalium, a następnie podjęcie przygotowań do budowy kutrów specjalnych „725” i „726” wg projektów CBKO-2⁶⁰.

Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego uprzedziło również stocznię o konieczności podjęcia produkcji trapów i kładek okrętowych z aluminium. Niezależnie od ostatnio zdobytych osiągnięć, stocznia będąc uprzednio przykro doświadczona skutkami lat ubiegłych, zaczęła interesować się nowymi tworzywami, zastosowanymi w niektórych krajach do wyrobu m. in. łodzi ratunkowych.

Stąd poczynszy od I-go kwartału 1960 roku rozpoczęta została techniczna działalność rozpoznawcza i przygotowawcza mająca na celu opanowanie przez stocznnię produkcji łodzi ratunkowych z laminatów poliestrowo-szklanych⁶¹.

Powołany zespół z kilku pracowników Stoczni pod osobistym kierownictwem inż. Kazimierza Hurasu – DT [dyrektora technicznego – u.a.] rozpoczął intensywnie prace. W zespole tym wyróżnili się zaangażowanym wkładem pracy: Karpienia Paweł, inż. Cichoń Zdzisław i Dunajewski Czesław.

⁵⁶ Tamże.

⁵⁷ Tamże.

⁵⁸ Tamże.

⁵⁹ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

⁶⁰ Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych w Gdańsku.

⁶¹ Jak wspomniano wcześniej w Rozdziale II, p. 6 prace nad opanowaniem przez stocznnię produkcji łodzi ratunkowych z laminatów rozpoczęto w roku 1959, chociaż - z podanych powodów - przedsięwzięcie przełożono na rok 1960.

Zostaje nawiązana ścisła i efektywna współpraca z Politechniką Gdańską - Instytut Okrętowy. Nawiązana została również współpraca ze Stoczną Marynarki Wojennej w Gdyni - Wydz. Drzewny, gdzie pracowano od 1957 r. nad wdrożeniem laminatów do wytwarzania łodzi ratunkowych pod kierownictwem mgr inż. Leszka Dulskiego⁶². Otworzył się więc następny etap specjalizacji stoczni, zgodnie z aktualnie występującymi wymogami czasu i postępu technicznego w świecie.

Jeszcze „świeża” i młoda produkcja z aluminium była w stadium rozwoju, a już w 1960 roku podjęte zostały konkretne poczynania przygotowawcze do uruchomienia nowej produkcji, opartej na chemii. Wprowadzenie nowej technologii było trafne w przewidywaniach jej wielkiego rozwoju w przemyśle okrętowym nie tylko na odcinku budowy łodzi, ale również różnego rodzaju wyposażenia na statki.

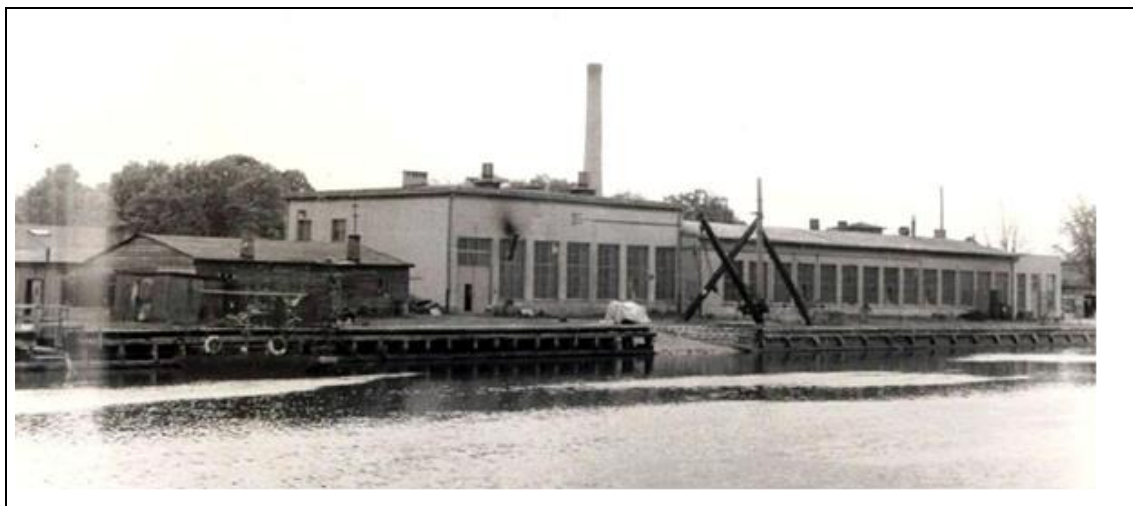
W przedsięwzięciu tym stocznia była znowu osamotniona, bowiem nie znalazła poparcia w ZPO.

5. Stocznia „Ustka” na początku dekady lat 60. Dominująca rola produkcji wyrobów z aluminium

W pierwszej połowie lat sześćdziesiątych następuje ugruntowanie pozycji stoczni jako kooperanta dla stoczni morskich, zarówno w zakresie środków ratunkowych, jak i komunikacji statek-ład, czyli trapów i kładek aluminiowych. Stocznia produkowała już jednostki z aluminium i z tworzyw sztucznych.

W tym czasie, tj. w roku 1960, został opracowany dokument urzędowy pn. „Stan techniczny i wyposażenie portu w Ustce”, którego autorem był Wojciech Robakiewicz⁶³. Zawiera on między opis nabrzeża należącego do Stoczni „Ustka” oraz jego zdjęcia z uwidocznieniem obiektów stoczniowych.

Ryc. nr 8. Nabrzeże Swarzewskie i fragment wydziału mechanicznego W1/10.

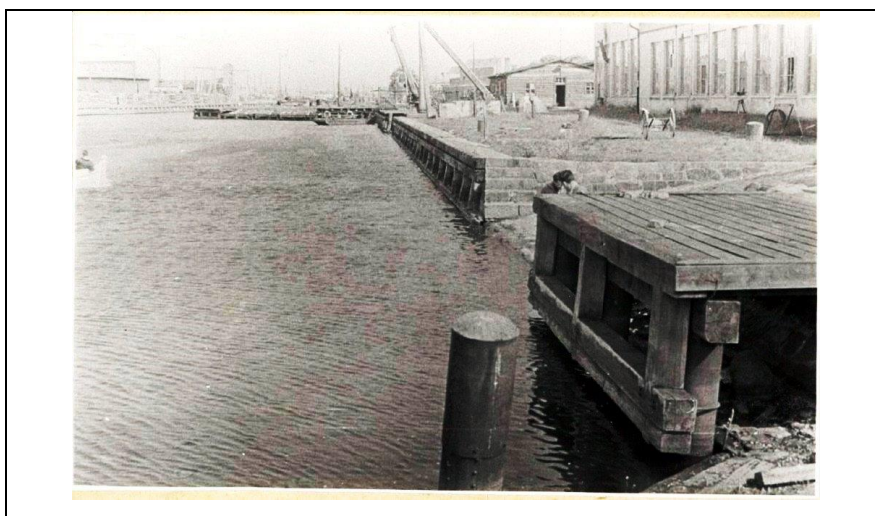


Źródło: Wojciech Robakiewicz, *Stan techniczny i wyposażenie portu w Ustce*, współpraca - Zakład Budownictwa Morskiego Instytutu Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk w Gdańsku, Gdańsk 1960, zał. 6.5, fot.11.

⁶² W latach 1968-1977 Leszek Dulski był dyrektorem naczelnym Stoczni „Ustka”.

⁶³ Wojciech Robakiewicz jest absolwentem Politechniki Gdańskiej Wydziału Budownictwa Wodnego. Od 01.03.1956 był asystentem w Instytucie Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk w Gdańsku, a następnie pracownikiem Zakładu Budownictwa Morskiego, Pracowni Portów Morskich. Od roku 1973, do czasu przejścia na emeryturę w 1998 roku, pracował jako docent w Instytucie Budownictwa Wodnego PAN; zob. https://imig.pl/pliki/artykuly/2015-1/2015-1_058-069_Kronika.pdf [dostęp: 10.06.2022].

Ryc. nr 9. Nabrzeże Swarzewskie. Na pierwszym planie pomost, zanim nabrzeże z nadbudową kamienną. Pomiędzy nimi znajduje się skarpa do wyciągania łodzi.



Źródło: Wojciech Robakiewicz, *Stan techniczny i wyposażenie portu w Ustce*, współpraca - Zakład Budownictwa Morskiego Instytutu Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk w Gdańsku, Gdańsk 1960, zał. 6.5, fot.12.

Raptownie zaczęła maleć produkcja z drewna i w 1963 r. została zaniechana. W szczytowym okresie (rok 1965) udział produkcji wyrobów aluminium osiąga 60% ogólnej produkcji towarowej⁶⁴.

Osiągnięcie takiego poziomu to efekt rozszerzenia asortymentu produkcji, który wraz nabywaniem doświadczenia z czasem obejmował wówczas:

- łodzie ratunkowe w pięciu typach i wielkościach wg Konwencji Solas 1960 i norm ISO⁶⁵, w wersji jako otwarte, z reflektorem i radiokabiną;
- trapy zaburtowe ze stopniami nastawnymi i ewolwentowymi⁶⁶ w jedenastu wielkościach o długości od sześciu do piętnastu metrów;
- kładki okrętowe w ośmiu wielkościach o długości od czterech do dwunastu metrów;
- nadbudówki;
- pływaki do malowania statków;
- inny sprzęt, jak np. drzwi, zbiorniki, maszty, itd.

Okresowo, w miarę potrzeb przemysłu, budowane były również kominy okrętowe, obudowy central rozdzielczo-manewrowych, regulatory podawania śledzi, ześlizgi kartonów, itd. Ten rodzaj produkcji, jako nietypowy dla stoczni, został później przekazany zakładom kooperacyjnym⁶⁷.

⁶⁴APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.99, XXV-lecie Stoczni Ustka w Ustce (referat okolicznościowy).

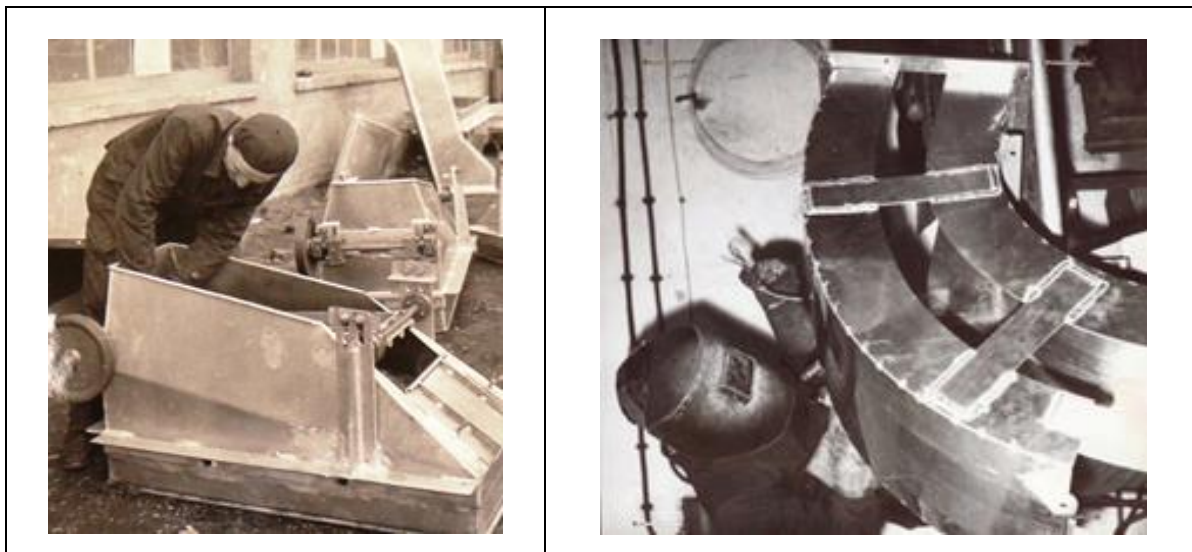
⁶⁵ Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna – organizacja pozarządowa zrzeszająca krajowe organizacje normalizacyjne.

⁶⁶ Ewolwenta (łac. evolvens, rozwijający) albo rozwijająca krzywej – krzywa wykreślona przez punkt leżący na prostej toczącej się po krzywej; w praktyce oznacza, że profil stopnia trapy jest tak ukształtowany, aby użytkownik miał relatywnie równy kontakt stopy ze stopniem z punktu widzenia bezpieczeństwa wchodzenia i schodzenia, niezależnie od kąta nachylenia trapy w warunkach jego użytkowania (kąt nachylenia 20 - 55°).

5.1 Przykłady produkcji wyposażenia aluminiowego:

Ryc. nr 10. Regulator podawania śledzi.

Ryc. nr 11. Transporter ryb.



Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

Wdrożenie do produkcji trapów i kładek zapewniło stoczni gwarancję otrzymywania zamówień ze strony stoczni polskich i szansę rozpoczęcia sprzedaży eksportowej praktycznie do końca jej funkcjonowania. W stoczni stworzono brygady zajmujące się wyłącznie produkcją aluminiową i adaptowano obiekty produkcyjne do wymogów produkcji wyrobów aluminiowych.

Ryc. nr 12. Członkowie brygady odpowiedzialnej za produkcję trapów i kładek.



Na zdjęciu między innymi Wacław Karpuk – czwarty od lewej.

Źródło: archiwum Wacława Karpuka.

⁶⁷ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.99, XXV-lecie Stoczni „Ustka” w Ustce (referat okolicznościowy).

Ryc. nr 13. Kładka.

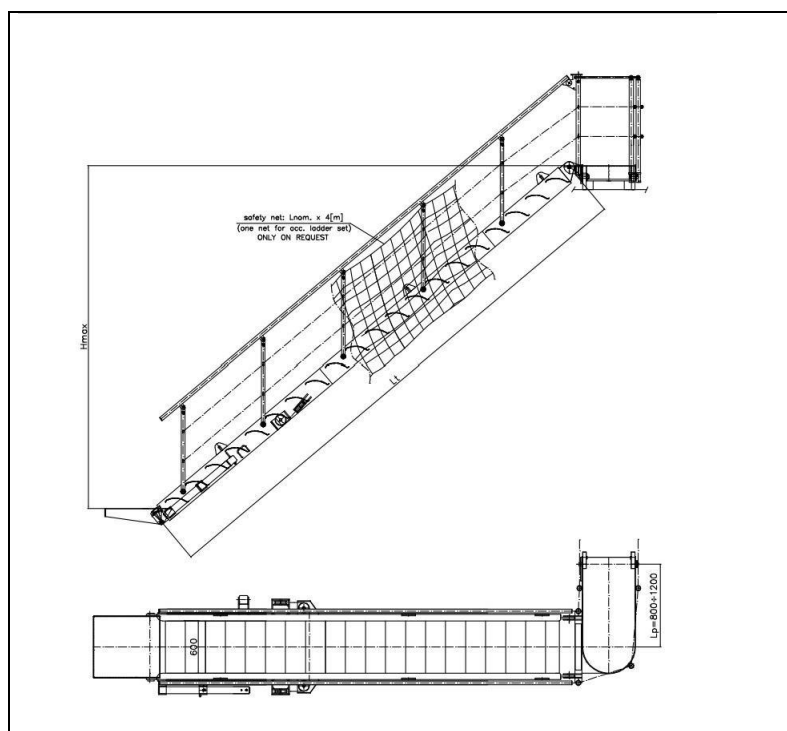


Ryc. nr 14. Trap ze stopniami stałymi.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Ryc. nr 15. Rysunek traju jednoprzęsłowego ze stopniami ewolwentowymi.



Źródło: archiwum Stoczni Ustka Sp. z o.o.

6. Wdrożenie do produkcji kutrów aluminiowych

Na początku dekady lat 60. stocznia podjęła się produkcji kutrów hydrograficznych, które były przeznaczone dla okrętów hydrograficznych typu B860 i B861, budowanych przez Stocznnię Północną w Gdańsku dla Marynarki Wojennej ZSRR. Łącznie zbudowano 46 takich okrętów⁶⁸. Kutry budowane w Stoczni „Ustka” były oznaczone jako jednostki typu 727 i 728⁶⁹.

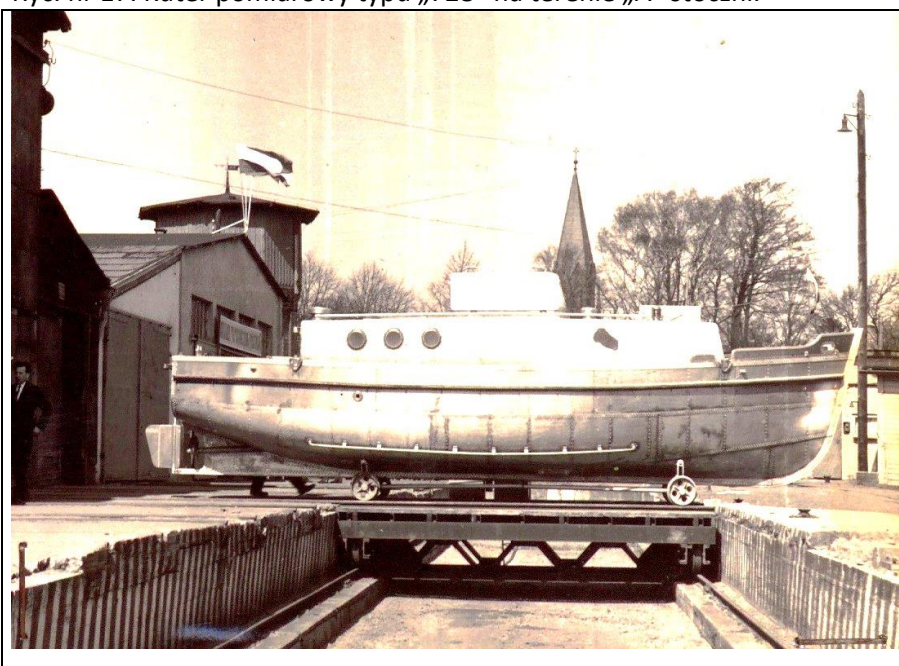
Wśród odbiorców kutrów typu 728 była także Polska Marynarka Wojenna, która otrzymała dwie jednostki w 1964 r. Określane jako łodzie sondażowe, nosiły nazwę Ł-3 i Ł-4⁷⁰.

Ryc. nr 16. Łódź sondażowa Ł-4 przeznaczona dla Polskiej Marynarki Wojennej.



Źródło: Marek Soroka, *Polskie okręty wojenne 1945-1980*, Wyd. Morskie Gdańsk 1986, s. 96.

Ryc. nr 17. Kuter pomiarowy typu „728” na terenie „A” stoczni.



Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

⁶⁸ Jan Dudziak, Przemysław Kuciewicz, Jerzy Litwin, Sławomir Skrzypiński, Henryk Spigarski, *Polski Przemysł Okrętowy 1945-2000*, Wyd. Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o., Gdańsk 2000, s. 87.

⁶⁹ J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, *Dzieje Ustki*, s. 160.

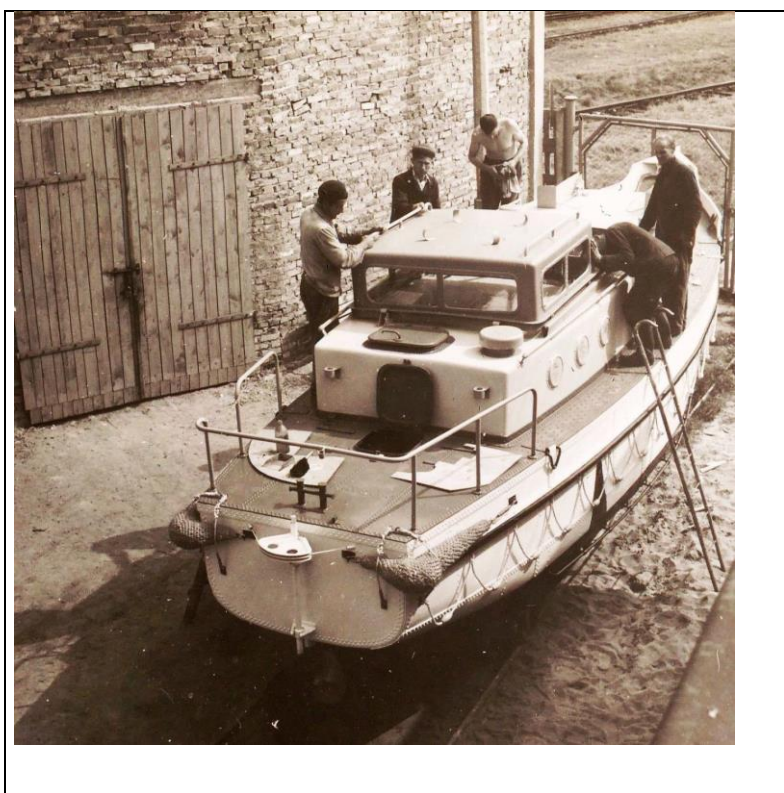
⁷⁰ https://pl.wikipedia.org/wiki/Polskie_okręty_hydrograficzne [dostęp: 30.05.2022].

Ryc. nr 18. Kuter pomiarowy typu „726” podczas prób w kanale portowym (czwarty z lewej Jan Wróbel, obok Julian Ciebiera).



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Ryc. nr 19. Jednostka przygotowywana do wysyłki do klienta.



Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0-Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

7. Pierwsze łodzie ratunkowe o kadłubie z LPS w Stoczni „Ustka”⁷¹

Ryc. nr 20. Łódź z napędem ręczno-śrubowym.



W IV kw. 1961 r. zbudowano kadłub łodzi ratunkowej typu ŁRT-P2-r, czyli łodzi z laminatu poliestrowo-szklanego o długości 8 m, z napędem ręczno-śrubowym (drewnianym)⁷².

Źródło: archiwum autora.

8. Rok 1961 według Kroniki Stoczni „Ustka”⁷³

Produkcja łodzi z aluminium wzrastała. Przez okres 1961 roku osiągnęła dostawę 132 jednostek o różnych wielkościach i wersjach. Budowa łodzi drewnianych zostaje poważnie ograniczona, wyłącznie do realizacji pojedynczych zamówień.

Niezależnie od powyższego w marcu 1961 roku na skutek wielu żądań stoczni Trójmiasta i Szczecina, decyzją Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego w Warszawie, Stocznia nasza została zobowiązana również do uruchomienia produkcji okrętowych trapów zaburtowych i kładek z aluminium na wyposażenie statków.

Zadanie to zostało zrealizowane już bez większych trudności. Zwiększenie przepustowości hal zostało rozwiązane wprowadzeniem częściowo pracy na drugiej zmianie.

Pierwsze trapy o dług. 10 m i kładki o dług. 8 m dostarczono do Stoczni Gdańskiej we wrześniu 1961 roku. Wyroby te wykonane zostały wg dokumentacji CBKO w Gdańsku, uzgodnionej uprzednio z naszą Stoczną.

Tak więc Stocznia Ustka stała się generalnym producentem i tego asortymentu dla potrzeb przemysłu okrętowego. Zlikwidowany został w ten sposób import trapów z Norwegii i Anglii.

W 1961 roku wykonano też oprzyrządowanie i wybudowano kadłuby kutrów „727” i „728” z hydronalium.

⁷¹ O rozwoju produkcji wyrobów z tworzyw sztucznych w Stoczni „Ustka” napisaliśmy w dalszej części monografii.

⁷² J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, *Dzieje Ustki*, s. 160.

⁷³ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

W zakresie prac na odcinku przygotowań technicznych do opanowania produkcji łodzi z tworzyw sztucznych w ciągu roku zrealizowano:

- adaptację wg projektu Instytutu Okrętowego Politechniki Gdańskiej - wydzielony obiekt o pow. 300m² na terenie „B”, celem stworzenia odpowiednich warunków technologicznych wymaganych przy tego rodzaju produkcji oraz właściwych warunków BHP i p. poż. Wydzielono dwa przedziały produkcyjne: krajalnię mat szklanych, mieszalnię żywic i magazyn włókna szklanego oraz specjalne szatnie i natryski dla pracowników. Zainstalowano CO, wentylację, udźwigowienie oraz aparaturę kontrolno-pomiarową;
- przeszkolono grupę pracowników przez specjalistów z Politechniki Gdańskiej;
- wykonano niezbędne oprzyrządowanie;
- w III kw. w celach doświadczalnych wykonano serię 6-ciu łodzi sportowych o długości 3,2 m;
- w IV kw. wykonany został kadłub łodzi ratunkowej typu ŁRT-P2r.

Ryc. nr 21. Wspomniany w kronice pierwszy laminatowy kadłub połówkowy.



Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

Zastosowano konstrukcję kadłuba **tzw. połówkową** z zestawem aluminiowym. Projekt opracował IOPG (Instytut Okrętowy Politechniki Gdańskiej). Budowa łodzi była nadzorowana przez Polski Rejestr Statków. Prace powyższe zrealizowane zostały sposobem gospodarczym, bez żadnych dotacji z zewnątrz. Na terenie „B” zmodernizowano kotłownię, postawiono murowany komin. Nad budynkiem socjalnym wybudowano piętro na ambulatorium i szatnie.

W 1961 roku Stocznia „Ustka” wzięła udział w Targach Poznańskich, gdzie zaprezentowano łódź ratunkową z aluminium:

Ryc. nr 22. Zestaw ratunkowy prezentowany w Poznaniu na MTP.

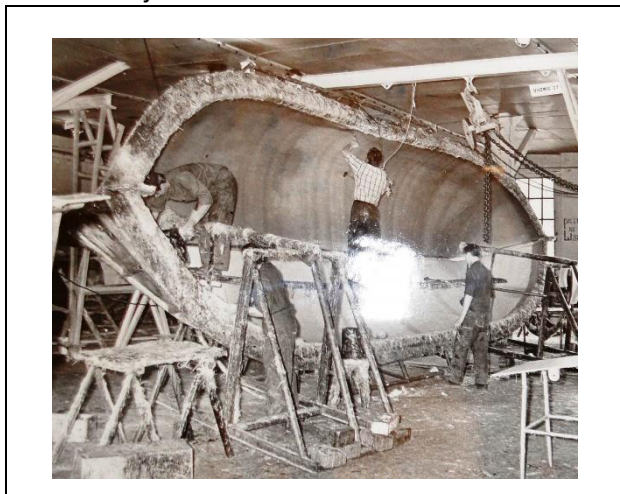


Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

9. Rozpoczęcie produkcji seryjnej wyrobów z laminatu poliestrowo-szklanego w latach 1962-1963

Jak wspomnieliśmy, w IV kw. 1961 r. zbudowano pierwszy kadłub łodzi laminatowej, który – jak podano w kronice przedstawiającej rok 1962 – dopiero w kwietniu tego roku przeprowadzono próby zdawczo-odbiorcze pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków.

Ryc. nr 23. Laminowanie poszycia kadłuba łodzi ratunkowej.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Pomimo dość długiego czasu budowy łodzi prototypowej, stocznia zbudowała łącznie 12 szt. łodzi ratunkowych i 4 szt. łodzi roboczych.

Obok i poniżej, na zdjęciach, przedstawiamy pracowników w zawodzie laminarz w trakcie procesu formowania kadłuba łodzi ratunkowej metodą ręczno-kontaktową⁷⁴.

⁷⁴ Najpopularniejsza i najprostsza metoda wytwarzania kompozytów z laminatu poliestrowo-szklanego; jest to metoda formowania, w której wyrób powstaje w wyniku nakładania na siebie kolejnych warstw zbrojenia szklanego; materiały zbrojeniowe nadające kompozytowi odpowiednie własności fizyko - chemiczne to najczęściej maty i tkaniny szklane, które w procesie produkcji przesycane są odpowiednio dobraną żywicą; metoda kontaktowa umożliwia uzyskanie średnio 30% zawartości szkła w laminacie.

Na zdjęciu obok: Stanisław Siudek⁷⁵.

Ryc. nr 24. Obróbka kadłuba łodzi ratunkowej laminatowej.



Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

Ryc. nr 25. Pierwsze łodzie ratunkowe w trakcie wyposażania końcowego i przygotowania do wysyłki.



Źródło: APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

⁷⁵ Notę biograficzną zamieszczono w Aneksie.

10. Działalność produkcyjno-ekonomiczna 1962 roku

Jak dowiadujemy się z poniżej cytowanej kroniki, produkcja sprzedana stoczni w 1962 roku wyniosła 68,2 mln zł.

Tak jak w poprzednich latach, wyniki finansowe roku 1962 podlegały ocenie Komisji Weryfikacyjnej, która podważyła ustalenia stoczni dotyczące wyliczenia funduszu zakładowego, czyli udziału załogi w zysku. Komisja obniżyła wielkość tego funduszu z powodu zawyżenia ceny kutrów hydrograficznych typu 728, którą stocznia przyjęła w kwocie 1.400 tys. zł dla 14 jednostek w planie roku 1962 (wykonano ostatecznie 15 kutrów typu 728). Natomiast cena zbytu zaakceptowana przez ZPO (Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego) wynosiła 800 tys. zł. Po odwołaniu się Rady Robotniczej i Rady Zakładowej od decyzji komisji, doszło do spotkania w dyrekcji ZPO w Warszawie, w której ze strony stoczni udział wzięli: dyrektor - **Henryk Świtalski**⁷⁶, gł. księgowy - Marian Cywiński, przedstawiciel Samorządu Robotniczego - Andrzej Kayser i przedstawiciel Rady Robotniczej - Tadeusz Bujdasz. Spotkanie to odbyło się w kwietniu 1963 roku i posłużyło dyrekcji ZPO do oceny działalności stoczni w 1962 roku; stwierdzono wówczas, że:⁷⁷

- brak rytmiki produkcji powodującej spiętrzenie robót i gromadzenie nadmiernych zapasów materiałów i wyrobów gotowych;
- załamanie się planu produkcji eksportowej z winy stoczni;
- występowanie godzin nadliczbowych w miesiącach kończących kwartały;
- niewykonanie inwestycji mających wpływ na usprawnienia organizacyjne produkcji;
- konieczność podniesienia kwalifikacji pracowników, tak fizycznych, jak i umysłowych.

W związku ze sprzeciwem organów stoczni przyjęto, że „przy ocenie pracy zakładu za rok 1962 bardzo poważne niedociągnięcia organizacyjne, stwierdzone w wyniku rewizji dokumentalnych (sic), które znalazły swój wyraz w protokołach porewizyjnych, na naradzie ustalono jako sankcję dla zakładu przyjąć fundusz zakładowy jedynie w kwocie zaplanowanej”⁷⁸.

11. Rok Kroniki 1962 według Stoczni „Ustka”⁷⁹

Następuję dynamiczny wzrost produkcji odnotowany też w planach produkcyjnych. Stocznia rozszerza asortyment wyrobów z aluminium. Od początku roku budowane są nowe typy łodzi ratunkowych. Rozwija się typoszereg trapów zaburtowych i kładek zejściowych. Po przekazaniu Stoczni Północnej prototypowych kutrów - pomiarowego i roboczego (727 i 728) podejmuje się ich dalszą budowę seryjną. Nadto podejmuje Stocznia seryjną produkcję okrętowych drzwi wewnętrznych dla innych stoczni i uruchamia produkcję pływaków aluminiowych używanych do malowania dużych statków.

Wyroby szkodnicze ograniczyły się automatycznie do minimum. Praktycznie rzecz biorąc kończono realizację wcześniejszych zamówień.

Stworzenie wcześniej właściwych warunków do podjęcia produkcji łodzi z tworzyw sztucznych, a następnie opanowania technologii przy wykonawstwie pierwszych wyrobów, pozwoliło już w 1962 roku uruchomić produkcję jednostkową łodzi ratunkowych, a następnie małoseryjną. W kwietniu

⁷⁶ Henryk Świtalski otrzymał nominację na dyrektora Stoczni Ustka 5 lutego 1963 r.; jego biogram zamieszczamy po zacytowaniu kroniki rok 1963.

⁷⁷ APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 46, Sprawozdania finansowe za 1962 r.

⁷⁸ APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 46, Sprawozdania finansowe za 1962 r.

⁷⁹ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

1962 roku pierwsza łódź ratunkowa z tworzyw sztucznych, 56-osobowa typu ŁRT-P2r przeszła wszystkie najcięższe próby techniczne z wynikiem pozytywnym i otrzymała świadectwo PRS.

Dalsza realizacja przebiegała wg stopniowo napływających zamówień. Łącznie wykonano w ciągu całego 1962 roku 12 łodzi ratunkowych i 4 robocze.

Od tej pory datuje się szybki wzrost produkcji wyrobów z tworzyw sztucznych, otwierający przed Stoczną szerokie perspektywy rozwojowe. Był to czwarty z kolei etap w historii Stoczni w opanowaniu nowej produkcji, czwarty w przekwalifikowaniu części załogi - tym razem na laminarzy.

Należy obiektywnie stwierdzić, że na poczynania Stoczni w tym zakresie, podobnie zresztą jak przy uruchamianiu produkcji z aluminium patrzono z pewną dozą niedowierzania. W 1962 roku zostało udowodnione, że postęp techniczny można tylko wtedy kontynuować z powodzeniem, kiedy konsekwentnie bez względu na trudności dąży się usilną pracą do obranego celu. Choć możliwości produkcyjne w adaptowanym obiekcie były niewielkie - bo tylko do około 50 łodzi rocznie, to fakt ten miał mieć w przyszłości dla Stoczni decydujące znaczenie w jej perspektywicznym rozwoju.

Wartość produkcji Stoczni w 1962 roku wzrosła już do 68,2 mln zł. a zatrudnienie ogółem do 282 pracowników.

Z zadań inwestycyjnych, kontynuowano budowę hali na terenie „B” uprzednio przeznaczoną na zlokalizowanie obróbki drewna, a obecnie - w trakcie budowy adaptowano na pomieszczenie wyposażenia łodzi z tworzyw sztucznych.

Wybudowano i przekazano do eksploatacji na terenie „A” trafostację i kompresorownię.

12. Kadra inżynierjno-techniczna

Nie ulega wątpliwości, że osiągnięcia produkcyjne, za jakie należy uznać wdrożenia kolejnych rodzajów wyrobów, były przede wszystkim zasługą inżynierów i techników zatrudnionych w Stoczni. Wspominaliśmy już Józefa Wyszyńskiego, który projektował łodzie rybackie od lat 40-tych, Brunona Ptacha, który wdrażał do produkcji łodzie aluminiowe w 1957 roku czy też Józefa Hertleina – głównego technologa stoczni. Powinniśmy także wymienić ich kolegów z Biura Konstrukcyjnego, którzy na początku lat 60. uczestniczyli w projektowaniu i konstruowaniu nowych projektów: Henryka Pac-Pomarnackiego, Waldemara Kisiela, Jana Zalińskiego, Piotra Hanusa, Ludwika Taluniewicza. Widzimy ich na zdjęciu, wykonanym przed wejściem do budynku administracyjnego na terenie „B”.

Ryc. nr 26. Kadra inżynieryjno– techniczna Stoczni „Ustka”.



Stoją od lewej: Henryk Pac-Pomarnacki, Brunon Ptach, Ludwik Taluniewicz, Piotr Hanus, Józef Hertlein, Waldemar Kisiel, w środku siedzi Kazimierz Huras. Źródło: archiwum Ludwika Taluniewicza.

13. Wspomnienia Ludwika Taluniewicza z jego okresu pracy w Stoczni „Ustka”⁸⁰

Do długoletnich pracowników Stoczni „Ustka” w Ustce należał inż. Ludwik Taluniewicz, który pracę w stoczni rozpoczął w 1957 roku, zgłaszając się do pracy w związku z ogłoszeniem o naborze pracowników. Poniżej przedstawiamy jego życiorys sporządzony na podstawie relacji z lutego 2022.

Ryc. nr 27. Fotografia Ludwika Taluniewicza.



Źródło: archiwum Ludwika Taluniewicza.

Ludwik Taluniewicz urodził się w 1933 roku na Litwie, przy granicy z Łotwą. Ukończył Politechnikę Szczecińską. Swoją działalność zawodową rozpoczął w Słupskiej Fabryce Narzędzi Rolniczych, później działającej jako Fabryka Maszyn Rolniczych Agromet - Famarol. Pracę w Stoczni Ustka rozpoczął 17 grudnia 1957 r, w Dziale Głównego Technologa, podlegającemu Głównemu Inżynierowi Stoczni, Kazimierzowi Hurasowi. W latach 1962-1964 był zatrudniony w Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych (CBKO) w Gdańsku, po czym powrócił do Stoczni „Ustka”. Pracował na różnych stanowiskach – starszego konstruktora,

zastępcy głównego konstruktora, głównego konstruktora oraz głównego technologa. W końcowym okresie pracy w stoczni był konstruktorem prowadzącym budowę kutrów B25sA. W Stoczni „Ustka” Ludwik Taluniewicz pracował do 1979 roku.

⁸⁰ Relacja pisemna sporządzona przez Ludwika Taluniewicza w lutym 2022 roku (w posiadaniu autorów).

Ryc. nr 28. Ludwik Taluniewicz w grupie pracowników stoczni.



Na zdjęciu od lewej: Jan Zaliński, Józef Hertlein, Józef Wyszyński, Ludwik Taluniewicz, Maria Czyż, Andrzej Kayser, Waldemar Kisiel, Tadeusz Krawczykowicz.

Źródło: archiwum Ludwika Taluniewicza.

14. Rozwój produkcji środków ratunkowych

W roku 1963 produkcja wyrobów z tworzyw sztucznych staje się produkcją seryjną (udział tego rodzaju produkcji wynosi 18%), choć nadal dominuje asortyment łodzi aluminiowych.

W tym roku w programie produkcji znajdowały się łodzie laminatowe („plastykowe”), otwarte, z napędem motorowym i ręczno-śrubowym wielkości P-1, P-2 i P-3. Te ostatnie o wymiarach (LxBxH): 8.5 m x 3.0 m x 1.2 m⁸¹.

O Stoczni „Ustka” tak napisano w artykule „Stocznia mała najmniej znana” w „Dzienniku Bałtyckim” w styczniu 1963 roku:

„Coraz więcej zaczyna się ostatnio mówić o naszej niewielkiej, młodej stoczni - Stoczni w Ustce. Nie produkuje ona wprawdzie wielkich statków [...] jednak bez jej produkcji żaden armator nie nabyłby naszych statków [...] Stocznia w Ustce, która do niedawna budowała tylko drewniane kutry i łodzie rybackie, dziś całkowicie przestawiła się na wytwarzanie łodzi ratunkowych i innego pomocniczego sprzętu ratunkowego.

Produkowane w Ustce łodzie ze stopów aluminiowych dzielą się na trzy zasadnicze typy. Pierwszy typ – to zwykła łódź motorowa. Dwa pozostałe typy natomiast, choć oba oparte o tzw. napęd ręczno-śrubowy, bardzo się od siebie różnią. W jednej z łodzi po obu stronach przekładni, umieszczonej pośrodku łodzi, znajdują się dwie długie sztaby, które – wprawione przez załogę – przekazują odebraną siłę na śrubę, nadając jej ruch wirowy. Natomiast, w drugim typie łodzi śrubę uruchamiają rozmieszczone w kilku rzędach dźwignie, takie same jak posiadają zwykłe drezyny.

Oba typy cechuje niezmierna lekkość uruchamiania napędu, co pozwala łodziom na osiągnięcie szybkości trzech do sześciu węzłów⁸².

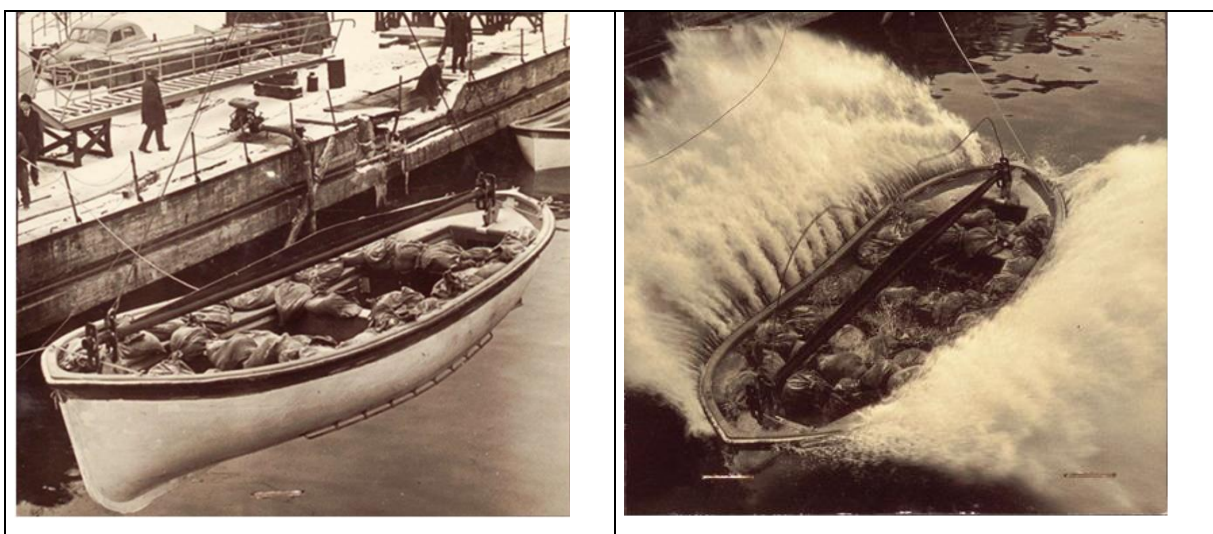
⁸¹ „Głos Koszaliński” 14.10.1963 r., nr 246.

Największym jednak osiągnięciem i przyszłością stoczni w Ustce są wchodzące właśnie do produkcji seryjnej łodzie plastikowe (sic). Są one niezmiernie lekkie, zaopatrzone również w zbiorniki powietrzne zapewniające niezatapialność. Są one właściwie niezniszczalne, wytrzymują bowiem dobrze takie dodatkowe próby, jak zrzucenie całkowicie obciążonej łodzi z wysokości 2.5 m na posadzkę oraz odciążenie również obciążonej łodzi na dźwigu o 3 m w bok i rzucie na ścianę.

Należy oczekiwać, że w niedalekiej przyszłości łodzie plastikowe ze względu na te właśnie cechy zastąpią stopniowo wszystkie produkowane dotąd w świecie typy łodzi ratunkowych. Już dziś produkowane dodatkowo w Ustce sportowe, plastikowe łodzie motorowe cieszą się coraz większym powodzeniem wśród naszych wodniaków⁸³.

Ryc. nr 29. Łódź przygotowana do próby zrzutu.

Ryc. nr 30. Próba zrzutu swobodnego łodzi.



Źródło: APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

Wspomniana w artykule próba była wykonywana jako swobodny zrzut łodzi na wodę. Na ryc. 29 sytuacja przed próbą.

Rycina 31 przedstawia próbę uderzenia podwieszanej na hakach łodzi o ścianę (symulacja uderzenia o burtę statku).

⁸² Węzeł – jednostka miary, równa jednej mili morskiej na godzinę. Stosowana do określania prędkości morskich jednostek pływających; zob. www.pl.wikipedia.org [dostęp: 22.05.2022].

⁸³ „Dziennik Bałtycki” 23.01.1963 r., nr 19.

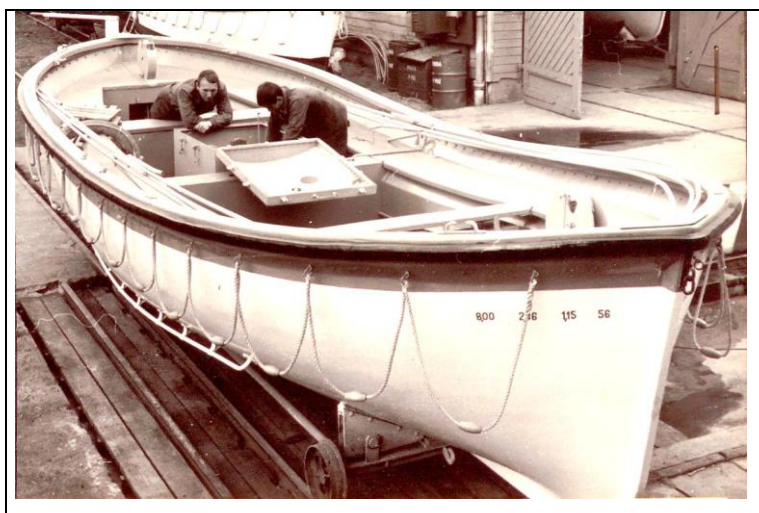
Ryc. nr 31. Łódź w trakcie próby uderzenia o ścianę.



Źródło: APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

Obok produkcji łodzi z napędem ręczno-śrubowym, wykonywano także łodzie motorowe. Na ryc. 32 prezentujemy łódź typu P-2 w trakcie odbioru końcowego. Łódź jest przeznaczona do ratowania 56 rozbitków, ma długość 8 m, szerokość 2,36 m i wysokość boczną 1,15 m. Widoczne z boku linki chwytkowe służą do umożliwienia wejścia do łodzi rozbitkom znajdującym się w wodzie. Poniżej nich znajdują się – po obu stronach kadłuba – stępki boczne dające możliwość przywrócenia łodzi do pozycji pływania, w przypadku gdy znajduje się w położeniu stępką do góry.

Ryc. nr 32. Ostatnie prace przy silniku przed wystaniem łodzi do odbiorcy.



Źródło: APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

Rok 1963 to kontynuacja działalności marketingowej poprzez uczestnictwo stoczni w Międzynarodowych Targach Poznańskich. W tym roku odbyły się XXXII targi, podczas których wystawiono oczywiście łodzie laminatowe.

Ryc. nr 33. Łódź ratunkowa z laminatu eksponowana na XXXII MTP.



Ryc. nr 34. Pierwsza laminatowa łódź z Ustki zamontowana na statku.



Źródło: APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

Łodzie ratunkowe stanowią jeden z elementów zestawu ratunkowego na statku. Na zdjęciu powyżej znajduje się zestaw ratunkowy, w skład którego wchodziły: łódź ratunkowa produkcji Stoczni „Ustka”, żurawiki grawitacyjne (np. produkcji firmy „Sezamor” ze Słupska) oraz wciągarki łodziowe (np. firmy „Fama” z Gniewa).

Poza sprzedażą do polskich stoczni morskich, stocznia rozpoczęła realizację zamówień eksportowych, otrzymanych ze stoczni ZSRR i Bułgarii⁸⁴. Jedną z tych łodzi była jednostka typu ŁRT-P4r, która oznaczana **2000 łódź ratunkową** wyprodukowaną w historii Stoczni Ustka⁸⁵.

15. Ocena działalności Stoczni „Ustka” w 1963 roku na podstawie orzeczenia biegłego księgowego i Komisji Weryfikacyjnej⁸⁶

„Przedsiębiorstwo, którego sprawozdanie objęte jest badaniem zajmuje się produkcją łodzi ratunkowych, kutrów, łodzi roboczych, pływaków do malowania statków, trapów zaburtowych, obudów CRM [Centrala Rozdzielczo-Manewrowa], kładek zejściowych, regulatorów podawania śledzi, kominów okrętowych, itp. Istnieje jeden wydział produkcji podstawowej oraz trzy wydziały produkcji pomocniczej, a mianowicie: transportu, energetyczny i narzędziownia.

⁸⁴ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.99, XXV-lecie Stoczni Ustka w Ustce.

⁸⁵ Sprzedaż łodzi ratunkowej „2000” nastąpiła w 1964 r.; informacja i zdjęcie przedstawiono w p. 19.

⁸⁶ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.47, Sprawozdania finansowe za 1963 r.; na uwagę zasługuje fakt, iż ocena działalności za rok 1963 odnosi się do okresu, w którym zakładem zarządzały osoby, które w tymże roku dopiero objęły stanowiska: Henryk Świtalski – Dyrektora Stoczni i Zygmunt Zaręba – Głównego Księgowego.

Ocena działalności stoczni w 1963 roku była pozytywna. Stwierdzono ogólną poprawę działalności przedsiębiorstwa, w szczególności w sensie organizacyjnym. Zauważono także szereg zjawisk nieprawidłowych, do których zaliczono:

- wystąpienie znacznych stanów ponadnormatywnych, tak materiałów jak i produkcji w toku, oraz
- przekroczenie kosztów nakładowych, które wyraźnie „zarysowało” się w kosztach wydziałowych i ogólnozakładowych.

Wniosek o zatwierdzenie sprawozdania finansowego za 1963r. oraz odpisów na fundusz zakładowy w wysokości 475 tys. i dodatkowy fundusz premii w wysokości 60,6 tys. został przyjęty⁸⁷.

Interesującą informację na temat koncepcji budowy jednostek stalowych w stoczni podali autorzy kroniki za rok 1963 (poniżej). Niestety, nie zachowało się opracowanie z 1963 roku, o którym mowa w kronice.

16. Rok 1963 według Kroniki Stoczni „Ustka”⁸⁸

Produkcja wyrobów z aluminium powiększa się zarówno w zakresie zapotrzebowania na łodzie ratunkowe, kutry, trapy i kładki jak i na elementy wyposażenia statków. Podejmuje więc Stocznia nowe uruchomienia i zabezpiecza dostawy głównie na statki prototypowe i modernizowane. Z ważniejszych wyrobów należy wymienić: regulatory podawania śledzi, transportery, obudowy central rozdzielczo-manewrowych, szafy stycznikowo-przełącznikowe, kominy okrętowe o 3-ch kondygnacjach, drzwi okrętowe itd.

Równocześnie z wprowadzeniem tych asortymentów do produkcji, zanika ostatecznie produkcja wyrobów z drewna aż do jej całkowitego wyeliminowania pod koniec roku.

Tą drogą, staje się Stocznia Ustka producentem szerokiego asortymentu, stanowiącego wyposażenie statków, ośrodkiem specjalistycznym dla przemysłu okrętowego w zakresie produkcji wyrobów z aluminium i z tworzyw sztucznych.

Z uwagi na duże walory wytrzymałościowe i inne własności techniczne łodzi z laminatów produkcja tych wyrobów zaczyna być w Stoczni traktowana jako pierwszoplanowa i rozwojowa. W tym kierunku skoncentrowane zostały przedsięwzięcia badawcze i doświadczalne, wykonawstwo prototypowych wyrobów oraz dalsze szkolenie załogi. Trzeba obiektywnie stwierdzić, że jest to produkcja trudna, wymagająca wielu specjalizacji. Podlegająca bardzo ostrej kontroli i ciężkim próbom.

Na przestrzeni całego 1963 roku prowadzona była budowa łodzi z laminatów poliestrowo-szklanych (LPS) seryjnie, a udział ilości tych łodzi wynosił 18% w ogólnej ilości wyprodukowanych łodzi w Stoczni. Wykonanych zostało 28 łodzi ratunkowych i 12 roboczych.

Dzięki niewątpliwym osiągnięciom technicznym, Stocznia zyskała u swych władz zwierzchnich duży kredyt zaufania i w konsekwencji sukcesywnie przydzielanie środków na realizację zadań postępu technicznego a głównie na realizację pilnych inwestycji.

Z braku odpowiednich przygotowań spowodowanych wcześniej brakiem dotacji, działalność inwestycyjna w 1963 roku ograniczyła się do adaptacji obiektów, w związku z narastającymi zadaniami produkcyjnymi.

⁸⁷ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 47, Sprawozdania finansowe za 1963 r.

⁸⁸ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

Z inicjatywy Stoczni (Gł. Inżyniera) powstała koncepcja zlokalizowania nowej stoczni specjalistycznej w zakresie budowy statków rybackich stalowych w rejonie Basenu Węglowego portu Ustka. Wizja lokalna (maj 1963 r.) dyrekcji ZPO, Politechniki Gdańskiej i władz wojewódzkich pod przewodnictwem Sekr. KW PZPR w Koszalinie pozwoliła na wyrażenie pozytywnego poglądu na przedstawione przez Stocznię postulaty. Zalecono zlecenie opracowania analizy możliwości rozbudowy Stoczni zespołowi specjalistów w Stoczni im. Komuny Paryskiej. Analizę zespół opracował w sierpniu jeszcze w 1963 roku (egz. w posiadaniu N5). Z braku środków inwestycyjnych oraz innych koncepcji i zamierzeń ZPO sprawa została odłożona do rozpatrzenia w latach późniejszych.

W październiku 1963 roku podpisany został kontrakt na dostawę eksportową 20 łodzi ratunkowych z LPS w trzech typach dla ZSRR oraz 2 łodzi dla Bułgarii.

W celu wywiązania się ze zobowiązań zagranicznych, trzeba było w tempie awaryjnym adaptować magazyn suchej tarcicy na halę laminowania łodzi, ponieważ dotychczasowe pomieszczenia okazały się powierzchniowo zbyt małe. Prace te wykonywane były własną grupą budowlaną, przez Głównego Mechanika.

Kontrakt obejmował dostawę następujących typów łodzi: ŁRT-M1r - 36-osobowa., ŁRT-P1s-44-osobowa i ŁRT-P4r - 83-osobowa. Produkcja łodzi aluminiowych, jak i z tworzyw sztucznych oparta została od razu na typoszeregu wg międzynarodowych norm ISO, a po roku 1960 również z uwzględnieniem wymogów Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (MK 60).

Na początku roku następuje zmiana na stanowisku dyrektora Stoczni - 9 lutego 1963 r. zostaje odwołany Tomiakowski Edward, a na jego miejsce mianowany został **mgr inż. Świtalski Henryk**.

17. Henryk Świtalski – dyrektor Stoczni „Ustka” w latach 1963-1968⁸⁹

Ryc. nr 35. Fotografia Henryka Świtalskiego.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Urodzony 26 grudnia 1934 roku w Nakle nad Notecią. Studia wyższe ukończył w Politechnice Szczecińskiej – Wydział Mechaniczny w 1961 r. uzyskując tytuł mgr inż. Mechanika. Po ukończeniu studiów pracował w Wojewódzkim Zjednoczeniu Zakładów Mechanizacji Rolnictwa w Koszalinie. Na stanowisko Dyrektora Stoczni został powołany z dniem 5 lutego 1963 r. Funkcję tę pełnił do 30 maja 1968 r. Odwołany został przez MPC z dniem 15 lipca 1968 roku. W okresie swej pracy w Stoczni spowodował przeprowadzenie szeregu modernizacji budynków i pomieszczeń, budowę mniejszych obiektów, utwardzenie ważniejszych dróg, stworzenie ośrodka szkolenia zawodowego oraz rozpoczęcie inwestowania ośrodka kadłubowego na terenie „A”. Był zwolennikiem rozszerzenia wyrobów z tworzyw sztucznych, a szczególnie budowy prototypu trawlera rybackiego typu TRT-18. Nawiązał wiele kontaktów osobistych z odbiorcami zagranicznymi, co miało wpływ na zwiększenie eksportu wyrobów Stoczni. Szczególnie w pierwszych latach kadencji miał duże poparcie w swej działalności w KW PZPR w Koszalinie i w

Zjednoczeniu Przemysłu Okrętowego.

Odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi.

⁸⁹ Nota biograficzna dyrektora stoczni Henryka Świtalskiego przedstawiona z okazji obchodów XXX-lecia Stoczni Ustka w 1975 r.

18. Rok 1964. Decyzja w sprawie rozbudowy stoczni

Rok 1964 należy uznać za przełomowy dla rozwoju i ukształtowania pozycji Stoczni „Ustka” w polskim przemyśle okrętowym. Otóż, 27 kwietnia tego roku zapadła decyzja o modernizacji i rozbudowie stoczni, której wyznaczono rolę głównego producenta statków dla krajowego rybołówstwa bałtyckiego, a w przyszłości – również dla rybołówstwa dalekomorskiego⁹⁰.

Formalno-prawną podstawę realizacji programu rozwoju stoczni stanowiły postanowienia Zespołu Opiniowania Projektów Inwestycyjnych (ZOPI), który przyjął i zatwierdził założenia rozbudowy Stoczni „Ustka” na lata 1966-1970. Ogólne nakłady inwestycyjne wynosiły ok. 70 mln złotych⁹¹.

Autorzy projektu rozbudowy Stoczni „Ustka” w „Założeniach Rozbudowy Stoczni „Ustka” do 1970”⁹², opracowanym w lutym 1964 roku, słusznie przyjęli, że wzrost produkcji w polskich stoczniach produkcyjnych będzie wymagał zwiększenia potencjału wytwórczego przedsiębiorstw kooperujących, w tym Stoczni „Ustka”.

Wyrażali przekonanie, że „stocznia nasza jako zakład specjalistyczny będzie musiała spełnić swoje zadania na odcinku produkcji ustalonego asortymentu ze stopów aluminiowych i tworzyw sztucznych. Nadto należy wziąć pod uwagę możliwości zwiększenia eksportu bezpośredniego”⁹³.

W tym miejscu należy zauważyć, że w okresie PRL-u nadrzędną pozycję, także w życiu gospodarczym, odgrywała Polska Zjednoczona Partia Robotnicza, której organem wykonawczym na szczeblu wojewódzkim była Egzekutywa Komitetu Wojewódzkiego. Taką sprawczą rolę w stosunku do Stoczni „Ustka” odgrywała w latach 60-tych Egzekutywa KW PZPR w Koszalinie, która na swoim posiedzeniu w Ustce w dniu 11 listopada 1964 roku podjęła uchwałę o modernizacji i rozwoju Stoczni w Ustce⁹⁴.

Program zakładał modernizację wydziału budowy łodzi aluminiowych oraz wyposażenia i znaczną rozbudowę wydziału produkcji wyrobów laminatowych. Przewidywał wzrost zatrudnienia do ponad 1400 pracowników oraz wzrost produkcji łodzi ratunkowych, statków rybackich i innego sprzętu o wartości przekraczającej 400 mln zł rocznie. Program został przyjęty do realizacji, jednakże, z uwagi na ograniczone środki inwestycyjne plan zastąpienia starych obiektów nowymi, został przesunięty w czasie. Na rozbudowę wydziału laminatów przyznano środki w wysokości 55 mln zł⁹⁵.

18.1 W tym czasie Stocznia posiadała w programie produkcji:

- łodzi ratunkowe aluminiowe o wielkości L-4, M1r, M1s, P1r, P1s, P2r i P2s wg Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu Solas 1948 i Solas 1960;
- kutry pomiarowe i robocze „728” i „729” z aluminium;
- kładki aluminiowe o długości 4, 6, 10 i 12m;
- trapy zaburtowe aluminiowe o długości 9, 11, i 12.5m;
- pływak do malowania statków i inne drobne wyposażenie z aluminium;

⁹⁰ „Głos Pomorza” 16.04.1984 r., nr 91.

⁹¹ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

⁹² APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 75, Rozwój stoczni w latach 1945-1971 (wystąpienia, referaty).

⁹³ Tamże.

⁹⁴ „Głos Koszaliński” 13.11.1964 r., nr 274; zob. także zapisy w Kronice Stoczni za rok 1964.

⁹⁵ Tamże.

- łodzie ratunkowe z laminatu typu M1r, M1s, P1r, P1s, P2r, P2s, P3r, P3s, P4r, P4s wg Konwencji Solas 1960;
- łodzie robocze laminatowe 4.5, wiosłowe, motorowe z silnikiem przyczepnym oraz motorowe 5.5m;
- łodzie sportowe laminatowe 3m z silnikiem przyczepnym;
- łodzie ratunkowe drewniane 36-osobowe z napędem wiosłowym oraz motorowe: P1s i P2s;
- łodzie robocze drewniane 4.5m, wiosłowe i motorowe;
- inne wyposażenie drobne (wiosła, kliny).

18.2 Zgodnie z założeniami planowane było rozszerzenie asortymentu o:

- łodzie ratunkowe aluminiowe typu L2, P3r, P3s, P4r, P4s, P5r, P5s;
- trapy L6 m i L7.5 m oraz kładki 8 m;
- kutry aluminiowe o różnym przeznaczeniu do 16 m;
- kominy i nadbudówki aluminiowe na statki;
- łodzie ratunkowe z laminatu typu L2, P5r, P5s i dalsze w różnych wersjach;
- kutry rybackie z laminatu od długości do 35 m;
- łodzie sportowe laminatowe (na eksport);
- pojemniki laminatowe do tratów ratunkowych;
- wyposażenia okrętowego (wanny, muszle, szafy, zbiorniki, iluminatory).

Autorzy przewidywali znaczne zwiększenie ilości produkowanych jednostek ratunkowych do 1970 roku (w stosunku do 1965 r.):

- łodzi aluminiowych - z 166 szt. do 210 szt.;
- łodzi laminatowych – z 82 szt. do 268 szt.

Przy takich założeniach ilościowych i rozwojowych w zakresie asortymentu, autorzy „Założeń...” doszli do wniosku, że „przy istniejącym stanie zabudowań, uzbrojenia terenu, urządzeń i parku maszynowym, stocznia nie będzie mogła podołać wzrastającym potrzebom.

Zakładano jednocześnie, że po rozbudowie stoczni do roku 1970, możliwe będzie produkcja innego asortymentu poza środkami ratunkowymi, w tym:

- kutrów aluminiowych L16 m – 12 szt. rocznie;
- kominów aluminiowych – 8 szt. rocznie;
- nadbudówek aluminiowych – 6 szt. rocznie;
- kutrów laminatowych – 18 szt. o L=21 m, lub 12 szt. o L=35 m;
- łodzi sportowych z laminatu – 100 szt. rocznie (eksport).

Przyjęto przy tym, że teren „A” stanie się ośrodkiem produkcyjnym jednostek pływających ze stopów aluminiowych i większych jednostek z tworzyw sztucznych, natomiast teren „B” obejmować będzie produkcję łodzi ratunkowych i roboczych z laminatów oraz lokalizację warsztatów obróbki, warsztatów pomocniczych i magazynów⁹⁶.

19. Dwutysięczna łódź ratunkowa wykonana w Stoczni „Ustka”

Jak wspomnieliśmy wcześniej, w roku 1963 zawarto kontrakt na dostawę łodzi ratunkowych dla ZSRR i Bułgarii. Jedną z nich była dwutysięczną z kolei łodzią ratunkową wybudowaną w Stoczni „Ustka”, licząc łodzie drewniane, aluminiowe i laminatowe⁹⁷.

Ryc. nr 36. Jubileuszowa 2000-na łódź ratunkowa typu ŁRT-P4r.



Źródło: APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

20. Stocznia na MTP w Poznaniu

Tradycyjnie, Stocznia „Ustka” brała udział w międzynarodowych targach w Poznaniu, które w 1964 miały swoją XXXIII edycję.

⁹⁶ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 75, Rozwój stoczni w latach 1945-1971 (wystąpienia, referaty).

⁹⁷ Patrz także zapisy Kroniki Stoczni za rok 1964.

Ryc. nr 37. Łódź ratunkowa z tworzywa sztucznego typu otwartego, z namiotem brezentowym.



Źródło: APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

Prezentowano także wyroby aluminiowe.

Ryc. nr 38. Trap i kładka eksponowane na targach w Poznaniu.

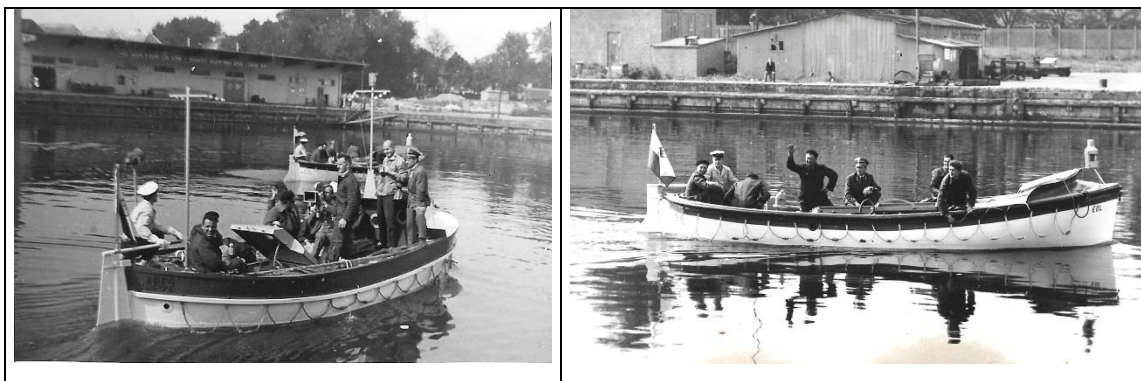


Źródło: APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

21. Rejs marketingowy do Szwecji

W roku 1964 miało miejsce szczególnie spektakularne wydarzenie na skalę międzynarodową. Wówczas, stocznia zorganizowała pierwszą promocyjną wyprawę morską z użyciem zaprojektowanych i wykonanych przez jej załogę łodzi ratunkowych. W rejs wypłynęły dwie łodzie ratunkowe:

Ryc. nr 39. Łódź ratunkowa aluminiowa Ryc. nr 40. Łódź ratunkowa laminatowa „EOL” „Ares”.



Źródło: archiwum Tadeusza Krawczykowicza.

Aby przedstawić okoliczności tego wydarzenia wykorzystamy wywiad przeprowadzony z dyrektorem Stoczni Ustka Henrykiem Świtalskim. Poniżej jego fragment⁹⁸.

„Cel był prosty. Robimy już bardzo dobre łodzie ratunkowe, z którymi możemy śmiało wychodzić na rynek międzynarodowy. Pokazaliśmy naszą łódź plastikową na wystawie w Moskwie, gdzie zdobyła duże uznanie państw obozu socjalistycznego. Postanowiliśmy pokazać ją także w państwach kapitalistycznych. Okazją do tego były tradycyjne Międzynarodowe Targi Morskie w Helsingborg w Szwecji. Inicjatywa wyszła ze stoczni. Kierownik działu planowania tow. Andrzej Kayser przeczytał ogłoszenie o terminie targów. Nasze zjednoczenie, podobnie jak i Centrala Handlu Zagranicznego „Centromor”⁹⁹ bardzo życzliwie potraktowały tę propozycję.

Pytano nas w Szwecji, czy rzeczywiście łodzie płynęły same, bez eskorty większych jednostek. Przyjmowano nasze zapewnienia z niedowierzaniem – odnosiliśmy takie wrażenie. Szwedów, naród o wielkich tradycjach morskich, zaskoczyliśmy odwagą i brawurą, chociaż sami nie traktujemy tak naszego rejsu.

Łódź została poddana bardzo surowym próbom wytrzymałościowym. Przepisy wymagają, aby łódź ratunkowa wytrzymała uderzenie o powierzchnię wody z wysokości 2.5 metra. Do zademonstrowania wytrzymałości produkowanej przez nas łodzi zdecydowaliśmy się na rzut z wysokości 3.5 metra. Pokazaliśmy to w basenie portowym w obecności naszych gospodarzy reprezentujących wszystkie stocznie Szwecji oraz gości targowych z różnych krajów. Potem

⁹⁸ „Głos Koszaliński” 23.09.1964 r., nr 230.

⁹⁹ Centromor - przedsiębiorstwo handlu zagranicznego, powołane w 1950 przez Ministerstwo Handlu Zagranicznego do obsługi eksportu produkcji przemysłu stoczniowego pod nazwą Centrali Morskiej Importowo-Eksportowej – Przedsiębiorstwa Państwowego. W 1954 zmieniono nazwę przedsiębiorstwa na Centralę Morską Importowo-Eksportową „Centromor”. W 1970 przyporządkowano Centromor Zjednoczeniu Przemysłu Okrętowego oraz wyodrębniono z niego PHZ „Navimor”, który podporządkowano Zjednoczeniu Morskich Stoczni Remontowych. W 1982 Centromor przekształcono w spółkę akcyjną, z 51% udziałem Skarbu Państwa. Od 1996 Centromor poddano reorganizacji i prywatyzacji. Obecnie zajmuje się sprzedażą maszyn, urządzeń przemysłowych, statków i samolotów.

przeprowadziliśmy próby uderzenia o nabrzeże, wreszcie próby szybkości. Łódź zdała doskonale ten trudny egzamin i zrobiła jak najlepsze wrażenie.”

Dyrektor Świtalski dodał na zakończenie wywiadu, że „przedstawiciele szwedzkiego przemysłu stocznioowego zainteresowali się importem z Polski łodzi ratunkowych, trapów, kładek i kotwic”¹⁰⁰.

22. Otwarcie Szkoły Zawodowej przy Stoczni „Ustka”

W związku ze wzrastającym zapotrzebowaniem na wykwalifikowanych pracowników, podjęto decyzję o otwarciu Zasadniczej Szkoły Zawodowej. Tak wspomina początki szkoły jeden z jej uczniów i absolwentów - Ryszard Ziarkowski¹⁰¹:

„W lipcu i sierpniu 1961 r. Stocznia „Ustka” ogłosiła nabór na naukę zawodu (nie była to szkoła). Zgłosiło się ponad 20 młodych ludzi (po ukończeniu szkoły podstawowej). Między innymi byli to: Zdzisław Zagóra, Mieczysław Szulik, Edward Dutka, Tadeusz Klim, Józef Pabisiak, Ryszard Ziarkowski, Bolesław Sochaj, Janusz Stec. Instruktorem był Pan Józef Fryza. Nauka odbywała się w pierwszym i drugim roku nauki trzy razy w tygodniu (poniedziałek, wtorek i środa).

W pozostałe dni (czwartek, piątek i sobota) zajęcia odbywały się w formie warsztatów. W trzecim roku nauki warsztaty odbywały się w środę, czwartek, piątek i sobotę. Natomiast nauka teorii była w poniedziałek i wtorek. Warsztaty odbywały się bezpośrednio na produkcji pod opieką wytypowanych pracowników takich jak: Jerzy Bralla, Henryk Górajek, Jan Wełpa, i innych, w godzinach od 7:00 do 13:00. Każdy z uczniów musiał poznać „sztukę” podstawowych operacji technologicznych: toczenia, frezowania, strugania. Wykłady odbywały się przez pierwsze pięć miesięcy (wrzesień 1961 – styczeń 1962 r.) w salce Urzędu Miejskiego – wejście od ulicy Pawła Findera (dzisiejsza ul. Kaszubska). Pozostały okres - do czerwca 1962 - odbywały się w Szkole Podstawowej Nr 1 (obecny Urząd Miasta). Pozostały okres edukacji - drugą i trzecią klasę - uczniowie odbywają w Zasadniczej Szkole Zawodowej przy Zakładach Doskonalenia Zawodowego w Słupsku przy Alei H. Sienkiewicza 8 (dziś ta szkoła w tym budynku nie istnieje). Szkołę kończono zdaniem egzaminu czeladnika ślusarza ogólnego.

W roku 1964 została otwarta Przyzakładowa Szkoła Zawodowa przy Stoczni „Ustka”. Warsztaty zostały zorganizowane na tyłach Wydziału 1/10 – pomieszczenia po Dziale Głównego Mechanika. Wykłady, do momentu wybudowania własnych obiektów, odbywały się w Szkole Tysiąclecia. W późniejszym okresie szkoła przyjęła nazwę „Przyzakładowa Szkoła Budowy Okrętów”.

W roku 1967 powołano do życia Technikum Budowy Okrętów dla Pracujących. W roku 1970 miała miejsce pierwsza matura”.

¹⁰⁰ Tamże.

¹⁰¹ Relacja z 2022 roku (w posiadaniu autorów).

Ryc. nr 41. Budynek ZSBO i TBO w Ustce wybudowany przez Stocznnię „Ustka” w 1966 roku.



Źródło:

<https://www.facebook.com/UstkaNaPrzestrzeniWiekow/photos/pb.100078932533300.-2207520000/2456182941169256/?type=3>

pełniła dyrekcja Technikum Mechanicznego i Zasadniczej Szkoły Zawodowej nr 1 w Słupsku, tak więc szkoła ustcka była filią szkoły słupskiej.

1 września 1966 r. rozpoczął się nowy rozdział w historii szkoły. W nowo wybudowanym budynku, położonym na lewym brzegu Słupi blisko jej ujścia, rozpoczęli naukę uczniowie Zasadniczej Szkoły Zawodowej dla Pracujących Stoczni „Ustka” i Zasadniczej Szkoły Budowy Okrętów Stoczni „Ustka”. Od 1983 r. Zespół Szkół Zawodowych w Ustce stał się szkołą podlegającą Kuratorium Oświaty w Słupsku.

23. Historia szkoły w skrócie¹⁰³

1961/1962 - powstała jedna pierwsza klasa. Uczniowie naukę praktyczną odbywali w stoczni, a teoretyczną w szkole Podstawowej nr 1.

1963 - 3 oddziały stanowiły filię Technikum Mechanicznego i Zasadniczej Szkoły Zawodowej nr 1 w Słupsku, ale ze względu na trudności lokalowe naukę teoretyczną przeniesiono do szkoły nr 3 w Ustce- „Tysiąclatki”.

1964 - zapadła decyzja adaptacji na potrzeby warsztatów szkolnych ówczesnego tartaku oraz wybudowania czteroizbowego budynku szkolnego.

01.09.1966 - nauka teoretyczna i praktyczna rozpoczęła się w nowo powstałych pomieszczeniach, szkoła zaś została przekształcona w samodzielną jednostkę, a dyrektorem został Jan Krop¹⁰⁴.

¹⁰² <http://www.zsoitustka.edu.pl/index.php/historia-szkoly> [dostęp: 15.06.2022].

¹⁰³ Tamże.

¹⁰⁴ Jan Krop urodził się 1 stycznia 1940 roku w Cieszynie. W latach 1946-1953 uczęszczał do Szkoły Ćwiczeń przy Państwowym Liceum Pedagogicznym w Cieszynie. W 1959 roku uzyskał dyplom nauczyciela polonisty i wstąpił na drugi rok pięcioletnich studiów polonistycznych Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Krakowie. Studia ukończył ze stopniem magistra w czerwcu 1963 roku. Pracę zawodową rozpoczął w sierpniu 1963 roku w Szkole Podstawowej i Liceum Ogólnokształcącym w Sławnie. Uzyskawszy mianowanie nauczyciela Szkoły Podstawowej i Liceum Ogólnokształcącego przeniósł się do Ustki, gdzie pracował jako zastępca kierownika ds. pedagogicznych w Państwowym Domu Dziecka. Od 1 września 1965 roku rozpoczął pracę jako polonista w

01.09.1967 - działalność rozpoczęły: Technikum Mechaniczne dla pracujących i Zasadnicza Szkoła Zawodowa dla pracujących.

Ryc. nr 42. Kadra nauczycielska i instruktorska oraz absolwenci z 1967 r.



Kadra pedagogiczna i instruktorska: J. Krop – Dyrektor, Z. Błachucki, J. Pora, G. Polewczyk, Z. Rosiński, Z. Rup, M. Lewandowski, H. Karnicki, Z. Łoboda, H. Górajek, Z. Kubicki, J. Fryza, A. Sawicki, Gryczewski, J. Brolla,

Absolwenci: Z. Lickiewicz, H. Brentki, J. Kubicki, W. Stryczewski, M. Siek, L. Zalewski, H. Wdowiak, J. Kutz, W. Kulig, G. Gogler, Z. Wolczyk, Cz. Grzegorzczak, Z. Pluta, H. Korzek, R. Brzeziński, R. Malerko, H. Raubo, Zb. Brzóska, J. Nawrocki, J. Adamczyk, T. Majewski, E. Wajda, I. Budnik, S. Stroik, R. Salwowski, M. Szewczyk, S. Czernski,

1969 - z inicjatywy dyrektora szkoły, Zenona Rupa, i dyrekcji Stoczni „Ustka” podjęto decyzję budowy sali gimnastycznej.

1970 - ukończono budowę sali gimnastycznej i dzięki pomocy rodziców oraz wojska, rok później zostało oddane do użytku boisko szkolne.

1983 - koszt utrzymania szkoły dla Stoczni jest zbyt duży i dlatego dzięki staraniom ówczesnego dyrektora szkoły, Henryka Karnickiego, i dyrektora stoczni, Jacka Graczyka, szkoła przeszła pod nadzór Kuratorium Oświaty w Słupsku.

1986-1991 - rozbudowa szkoły, uzyskano 4 sale lekcyjne oraz kompleks biblioteczny.

Technikum Mechanicznym i Zasadniczej Szkole Zawodowej w Słupsku – Filia w Ustce. Po odbyciu szkolenia w zakresie administracji oraz Bezpieczeństwa i Higieny Pracy w Warszawie od września 1966 roku objął stanowisko dyrektora ZSO oraz Technikum Budowy Okrętów dla pracujących przy stoczni „Ustka”; obie szkoły tworzył od podstaw, a podlegały one Zjednoczeniu Przemysłu Okrętowego w Gdańsku. W sierpniu 1968 roku przeniósł się na Śląsk Cieszyński i objął stanowisko dyrektora szkoły w Wiśle, zob. http://biblioteka.wisla.pl/wp-content/uploads/2013/07/zyciorys_Krop.pdf [dostęp: 20.06.2022].

1997 - w szkole były 22 oddziały z liczbą uczniów 652. Dyrektor Henryk Pelczar adoptował na potrzeby sal lekcyjnych pomieszczenia dawnej stołówki stoczniowej. Powstały 3 sale dydaktyczne.

1998 - warsztaty szkolne zostały przekształcone w jednostkę budżetową.

2000 - po staraniach dyrektora, Henryka Pelczara o rozbudowę szkoły, powstały plany rozbudowy oraz modernizacji. Pierwszym etapem było rozebranie starych warsztatów szkolnych i przebudowanie instalacji ciepłowniczej i wodociągowej pod nowy projekt.

2001 - w związku z okrojeniem funduszy na rozbudowę Zespołu Szkół Technicznych powstał nowy wariant modernizacji. W budynku „B” zostały dobudowane 3 sale lekcyjne, natomiast pracownie zajęć praktycznych zostały przeniesione do dawnej kuchni stołówki stoczni.

Ryc. nr 43. Uczniowie przy modelu kutra rybackiego.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

W Aneksie autorzy zamieścili Monografię ZSBO i TBO, sporządzoną z okazji 45-lecia powstania szkoły przez Tadeusza Kulmatyckiego.

24. Rok 1964 według Kroniki Stoczni „Ustka”¹⁰⁵

Rok 1964 nacechowany był realizacją wielu przedsięwzięć techniczno-organizacyjnych. Ugruntowana już produkcja wyrobów z aluminium przebiegała bez zakłóceń. Wszystkie zamówienia realizowane były terminowo. Profil produkcyjny nie uległ zmianom.

Następuje od początku roku stopniowa modernizacja Stoczni ukierunkowana w zakresie robót adaptacyjnych w istniejących obiektach, miejsc pracy, utwardzania dróg, usprawnienia transportu wewnętrznego i zewnętrznego, poprawienia warunków pracy itd.

Główne jednak przedsięwzięcia zmierzały do rozwinięcia produkcji wyrobów z tworzyw sztucznych. Adaptowany magazyn tarcicy na halę prefabrykacji kadłubów z LPS na przełomie roku 1963/64 umożliwił wywiązanie się z kontraktu na dostawę łodzi do ZSRR i Bułgarii.

Jedną z tych łodzi a mianowicie ŁRT-P4r była łodzią 2000-ną, wyprodukowaną spośród ogólnej produkcji w grupie łodzi ratunkowych. W związku z tym odbyła się w kwietniu 1964 roku uroczystość przekazania tej łodzi przez Stocznię armatorowi. Na uroczystości byli obecni

¹⁰⁵ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

przedstawiciele KW PZPR, władz wojewódzkich, Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego oraz liczni zaproszeni goście, prasa i telewizja.

Zapoczątkowany eksport w 1964 roku wynosił 0,4 mln zł. Rozwój produkcji z tworzyw sztucznych tworzył warunki do zdobycia nowego zawodu, zapewnienia pracy coraz większej ilości mieszkańców Ustki i okolic. W 1964 roku udział wyrobów z LPS w ogólnej ilości łodzi ratunkowych wyniósł już 36%.

Jednym z głównych przedsięwzięć było zrekonstruowanie i wzmocnienie zaplecza technicznego i ekonomicznego.

Powstało Zakładowe Biuro Konstrukcyjne (złożone z 10 konstruktorów), Dział Gospodarki Narzędziowej, Laboratorium, ZOITE, Dział Organizacji, Dział Analiz i Kosztów, Dział Handlowy oraz Szefstwo Kooperacji i Zaopatrzenia.

Stworzony został również wg wytycznych ZPO Dział Rozwoju Techniki zatrudniający 10 pracowników technicznych w tym 4 inżynierów. Podporządkowaną miał prototypownię i Laboratorium. Do głównych zadań Działu należało prowadzenie prac eksperymentalno-doświadczalnych nowych konstrukcji, technologii, stosowania nowych materiałów, przygotowania technicznego łącznie z wykonawstwem prototypów i prób technicznych aż do uruchomienia produkcji seryjnej.

W lipcu 1964 roku wg projektu inż. Jana Zalińskiego zbudowano komorę na terenie „B” do utwardzania wyrobów z LPS w podwyższonej temperaturze. Zaprojektowano, wykonano oprzyrządowanie i prototypy oraz uruchomiono seryjną produkcję pojemników tratw pneumatycznych ratunkowych 10-cio i 6-cio osobowych z LPS.

Wykonano prototyp pokrywy luku ładowni (o wym. 4,3 x 3 m) na statek B455/1 dla Stoczni Szczecińskiej, a nadto serię informacyjną 13 śrub napędowych z LPS, komplet zbiorników wyposażeniowych z LPS na łódź aluminiową, wiośla, stery itd.

Dział podjął również nowe prace projektowe łodzi ratunkowych. Na kierownika Działu powołano inż. Jana Zalińskiego.

27 kwietnia 1964 roku na ZOPI¹⁰⁶ w Warszawie zostały przyjęte i zatwierdzone założenia rozbudowy Stoczni Ustka na lata 1966-1970. Ogólnie nakłady inwestycyjne wyniosą ok. 70 mln zł. Nadto na renowację przyznano kwotę 30 mln zł.

W zakresie podniesienia kwalifikacji zawodowych załogi na zorganizowanych kursach 96 osób uzyskało świadectwa wykwalifikowanego robotnika, 14 osób dyplomy mistrzowskie a 20 pracowników kończy Technikum Mechaniczne.

1 września zostaje również otwarta przyzakładowa Zasadnicza Szkoła Zawodowa- chwilowo w baraku na terenie „A”. Równocześnie na przejętym terenie „D”, przystąpiono do adaptacji byłego tartaku na warsztaty szkolne oraz budowy obiektu lekcyjnego. Adaptowano do nowych warunków kotłownię na terenie „A” (wymiana kotłów).

W celach reklamowych i akwizycyjnych został zorganizowany pierwszy rejs łodzi ratunkowych przez Bałtyk. Trasa wiodła przez Bornholm do portów Szwecji, Danii, NRD i z powrotem do Ustki. Płynęły 2 łodzie. Rejs trwał od 11 do 18 sierpnia. Na temat tego rejsu szeroko rozpisywała się prasa krajowa i skandynawska.

¹⁰⁶ ZOPI – Zespół Opiniowania Projektów Inwestycyjnych.

25. Obchody XX-lecia Stoczni „Ustka” w Ustce

W roku 1965 Stocznia „Ustka” obchodziła swoje XX-lecie. Był to czas podsumowań i porównań w stosunku do lat poprzednich. Na promenadzie nadmorskiej zorganizowano wystawę wyrobów stoczniowych. Ekspozycja objęła produkcję wyrobów z aluminium i tworzyw sztucznych: łódzie ratunkowe, trapy, kładki, łódzie robocze, sportowe, pojemniki tratw, modele, plansze itd.

Ryc. nr 44. Wystawa wyrobów Stoczni Ustka na promenadzie w Ustce z okazji XX-lecia.



Źródło: archiwum Tadeusza Krawczykowicza.

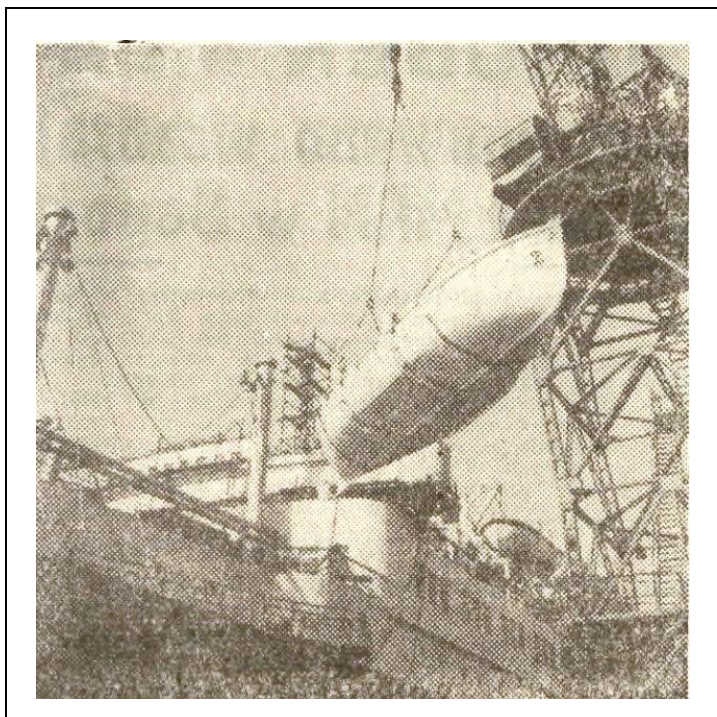
Ryc. nr 45. Trap aluminiowy, obok - skorupa laminatowa tratwy ratunkowej. Po prawej stronie - łódź ratunkowa z tworzyw sztucznych.



Źródło: APK, OS, zespół Stocznia „Ustka” w Ustce, nr inwentarzowy 1808, Ustka Shipyard Poland (album).

26. Łodzie ratunkowe dla m/s „Batory”¹⁰⁷

Ryc. nr 46. Łódź ratunkowa przeznaczona na m/s „Batory”.



Źródło: „Dziennik Bałtycki” 1.04.1965 r., nr 77.

Dużym sukcesem stoczni i potwierdzeniem jakości jej wyrobów było zamówienie na wykonanie i dostawę łodzi ratunkowych z aluminium i tworzyw sztucznych na transatlantyk „Batory”, który w roku 1965 przechodził remont klasyfikacyjny w Gdańskiej Stoczni Remontowej. Był to tak zwany remont klasy czteroletniej, w ramach którego – poza wymianą łodzi ratunkowych - odnowiono wszystkie pomieszczenia statku i meble, a także dokonano remontu silnika głównego¹⁰⁸.

27. Rok 1965 według Kroniki Stoczni „Ustka”¹⁰⁹

Rok 1965 - ostatni rok planu 5-cio letniego przyniósł Stoczni duży sukces gospodarczy. Na uroczystej Konferencji Samorządu Robotniczego w dniu 24 grudnia 1965 roku ogłoszono, że załoga Stoczni wykonała przedterminowo zadania planu 5-cio letniego za lata 1961-1965. Plan produkcji globalnej został wykonany w 117,6% dając w 1965 roku wartość 140 mln zł., co stanowiło wzrost produkcji w stosunku do roku 1961 o 233%.

Produkcja towarowa planu 5-cio letniego została również wykonana w 102,5 %, co w porównaniu z 1961 rokiem stanowiło przekroczenia o 200%.

Załoga Stoczni w 1965 roku wzrosła do 503 pracowników (bez uczniów), podwajając stan załogi z 1961 roku.

Realizacja tych zadań nie była łatwa przyjmując, że był to okres wprowadzania do programu produkcyjnego nowych wyrobów z tworzyw sztucznych, poszerzania asortymentu wyrobów z aluminium przy minimalnych nakładach inwestycyjnych. Uzyskanie tych wyników było możliwe dzięki ofiarności i wysiłkowi całej załogi Stoczni, głównie drogą wzrostu wydajności pracy i lepszej organizacji pracy. Zarówno wyroby ze stopów aluminiowych jak i z tworzyw sztucznych stały się obecnie w Stoczni zasadniczym i specjalistycznym profilem produkcyjnym bez przerwy modernizowanym, o lepszej jakości i estetyce.

¹⁰⁷ MS Batory – polski statek pasażerski, transatlantyk, będący jednostką bliźniaczą MS Piłsudski. Statek wszedł do służby w roku 1936 i pływał do 1969. Po dwóch latach od zakończenia służby, w latach 1971-1972 został złomowany w Hongkongu. Miał przydomek „Lucky Ship”. Jego następcą był TSS Stefan Batory; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/MS_Batory [dostęp: 10.06.2022].

¹⁰⁸ „Dziennik Bałtycki” 1.04.1965 r., nr 77.

¹⁰⁹ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

Stopniowo wzrasta zainteresowanie wyrobami Stoczni za granicą, dzięki wystawianiu eksponatów na targach i wystawach oraz poprzez nawiązywanie kontaktów z odbiorcami zagranicznymi. Stocznia jest nie tylko jedynym producentem łodzi ratunkowych z LPS¹¹⁰ w kraju, ale także jedynym w bloku państw socjalistycznych. Napływają zamówienia z ZSRR, Bułgarii i Rumunii. Odbiorcami są również kraje zachodnie jak Holandia, Dania, Anglia i NRF¹¹¹.

Łącznie na przestrzeni roku wyeksportowano 51 łodzi ratunkowych aluminiowych i z LPS za 13,1 mln zł. (370 tys. zł. dewizowych¹¹²) i 26 łodzi zakupiła Holandia, po 10 łodzi ZSRR i Bułgaria, 4 łodzie Dania i 1 NRF.

Największy udział wyrobów z aluminium wyniósł w 1965 roku i kształtował się w wysokości 60%, przy jednoczesnym wzroście wyrobów z LPS do 40%.

Profil produkcyjny z aluminium obejmował:

- 10 typów łodzi ratunkowych wg norm ISO i MK-60¹¹³ w wielkościach 3 grup L, M i P; są to łodzie motorowe, ręczno-śrubowe i wiosłowo-żaglowe,
- trapy zaburtowe wg typoszeregu o długościach: 7,5 m, 9,0 m, 11,0 m i 12,5 m;
- kładki zejściowe o dług. 4,0 m, 8,0 m, 10,0 m, 12,0 m;
- kutry pomiarowe i robocze 727 i 728;
- różne wyposażenie okrętowe.

Z tworzyw sztucznych produkowano:

- łodzie ratunkowe: 14 typów wg ISO i MK 60, w grupach L, M i P, motorowe, ręczno-śrubowe i wiosłowo-żaglowe;
- łodzie robocze: motorowe i wiosłowe dług. 4,5 m i 3,5 m;
- pojemniki tratw ratunkowych.

W przygotowaniu do uruchomienia produkcji są obecnie następujące nowe wyroby z obu tworzyw¹¹⁴.

Jedynym z tragicznych dotychczas wydarzeń w Stoczni był pożar budynku administracyjnego, który nastąpił w nocy z 17 na 18 lutego 1965 r. Pożar został spowodowany przez denata Matuszczaka Kazimierza - kier. zaopatrzenia, który zajmował pokój gościnny na poddaszu biurowca. Budynek mimo usilnej akcji ratunkowej kilku jednostek straży pożarnych, spłonął do połowy.

W akcji zdołano uratować meble i dokumenty z parteru i I piętra, natomiast pozostałe pomieszczenia II kondygnacji zupełnie spłonęły. W kilka godzin po odwiezieniu K. Matuszczaka do szpitala w Słupsku, na skutek b. ciężkich poparzeń, uszkodzony umarł.

¹¹⁰ LPS – laminat poliestrowo-szklany.

¹¹¹ NRF – Niemiecka Republika Federalna – nazwa państwa zachodniemieckiego używana w Polsce do 1970 roku; prawidłowa nazwa powinna brzmieć „Republika Federalna Niemiec” (Bundesrepublik Deutschland).

¹¹² Złoty dewizowy – księgową jednostką rozrachunkową używaną w Polsce do 1982 dla rozliczania prowadzonych przez państwo transakcji zagranicznych oraz używana w statystykach handlu zagranicznego. Nominalnie złoty dewizowy miał odpowiadać 0,222168 gramów złota. Do 1971 kurs był stały: 1 złoty dewizowy = 0,225 rubla transferowego = 0,25 USD. Po kursie tym w latach 70. dokonywano zakupu przydziału dewiz na wyjazdy turystyczne; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Złoty_dewizowy [dostęp: 15.06.2022].

¹¹³ Międzynarodowa Konwencja o Bezpieczeństwie Życia na Morzu, sporządzona w Londynie dnia 17 czerwca 1960 r.

¹¹⁴ Cytowane zdanie nie ma dalszego ciągu w tekście kroniki.

Na Dni Morza Stocznia zorganizowała wystawę swojego 20-letniego dorobku, którą zlokalizowano na nadmorskim bulwarze. Ekspozycja objęła produkcję wyrobów z aluminium i tworzyw sztucznych jak łodzie ratunkowe, trapy, kładki, łodzie robocze, sportowe, pojemniki tratw, modele, plansze itd.

7 sierpnia odbyło się w ZPO w Warszawie ZOPI w sprawie projektu wstępnego rozbudowy Stoczni Ustka na lata 1966 do 1972. Po wprowadzeniu uzupełnień projekt został zatwierdzony z planowanymi nakładami w wysokości 69 mln zł.

We wrześniu nastąpiło uroczyste otwarcie budynku nowej szkoły na terenie „D”, w obecności Ministra MPC Janusza Hrynkiewicza. Zasadnicza Szkoła Zawodowa miała od tej chwili swój obiekt z wyposażonymi warsztatami i salami lekcyjnymi, urządzeniami socjalnymi i placem gier sportowych.

W październiku oddana została do użytku hala wyposażenia łodzi na terenie „B”. Obiekt ten pozwolił na zwiększenie mocy produkcyjnej Stoczni.

W okresie letnim został zorganizowany ośrodek wczasowy nad jeziorkiem Lisewo k. Sławna. Wstępnie postawiono 12 drewnianych domków campingowych.

Przez okres całego roku trwały prace związane z zagospodarowaniem terenu pod planowaną budowę ośrodka kąpielowego przy basenie zimowym, przyległym do terenu „A”. Stocznia przejęła ten teren od Spółdzielni „Łosoś” i częściowo od Kapitanatu Portu. Trwały rozbiórki starych szop, magazynów, warsztatów, porządkowano place, ogrodzono plac przyszłej budowy.

Ryc. nr 47. Budynek administracyjny na terenie „B”.



Źródło: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=6367715926595464&set=g.271055866897274>
[dostęp: 20.06.2022].

Wspomniany budynek administracyjny (na dachu napis „Stocznia Ustka”), który uległ spaleni, znajdował się na terenie „B”, na wprost bramy wjazdowej przy ul. Darłowskiej.

Ryc. nr 48. Zniszczenia budynku w wyniku pożaru.



Skutki pożaru przedstawia zdjęcie obok.

Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Rozdział 4. Funkcjonowanie Stoczni Ustka w latach 1966-1967

1. Plan 1966-1970

W roku obchodów XX-lecia Stoczni „Ustka” tj. w roku 1965 „nakreślono plan 5-letni na lata 1966-1970, prowadzący do spełnienia dążeń całej załogi”, to jest do¹¹⁵:

- budowy nowej hali produkcyjnej wraz z zapadnią pod produkcję jednostek rybackich z tworzyw sztucznych do długości 35 m; modernizacji hal prefabrykacyjnych i montażowych w miejsce zagrożonych obiektów drewnianych;
- wzrostu zadań produkcyjnych drogą wprowadzenia nowych asortymentów, tak dla naszych stoczni, jak i na eksport bezpośredni; docelowa wysokość przerobu rocznego miała wynosić w 1970 r. około 0.5 miliarda złotych, z tego 50% stanowić miała produkcja eksportowa¹¹⁶;
- wzrostu załogi stoczni do 1500 osób w oparciu o własną szkołę zawodową szkolącą w 1965 r. 240 uczniów.

Podstawowe asortymenty przyszłościowe na bazie chemii, to:

- trawlerzy rybackie wielofunkcyjne i kutry rybackie;
- motorowe łodzie rybackie z adaptacjami do celów weekendowych;
- łodzie ratunkowe specjalne zamknięte w strefy arktyczne i na zbiornikowce, pozwalające na bezpieczne przejście strefy palącej się ropy;
- pokrywy lukowe dla chłodniowców oraz według systemu Mac Gregor¹¹⁷;
- łodzie robocze i ratunkowe na statki – we wszystkich wielkościach i odmianach wg ogólnie stosowanych typoszeregów;
- łodzie sportowe motorowe i żaglowe.

Autor tego wpisu stwierdził, że „tą drogą Stocznia „Ustka” nie tylko stanie się pełnowartościowym ośrodkiem specjalistycznym dla naszych Stoczni produkcyjnych w świadczonych dostawach kooperacyjnych, ale również powróci do rzędu stoczni produkujących samodzielne jednostki morskie o standardzie, który postawi ją w czołówce tego rodzaju producentów w świecie”¹¹⁸.

2. Dominacja produkcji z tworzyw sztucznych

W połowie dekady lat 60. Stocznia „Ustka” miała ugruntowaną pozycję przedsiębiorstwa dostarczającego wyposażenie okrętowe dla odbiorców krajowych i zagranicznych. W okresie od podjęcia produkcji łodzi ratunkowych w 1952 roku do końca 1966 roku stocznia zbudowała 2.438 różnego typu łodzi o takim przeznaczeniu. W programie produkcji stocznia posiadała 10 typów łodzi aluminiowych i 16 typów łodzi laminatowych. Była jedynym w krajach socjalistycznych producentem tego rodzaju sprzętu z tworzyw sztucznych¹¹⁹. Poza wyposażeniem w łodzie ratunkowe statków

¹¹⁵ APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

¹¹⁶ Wielkości te podlegały zmianom, i tak, autor artykułu „Awans stoczni w Ustce” zamieszczonego w „Dzienniku Bałtyckim” z 12/13 marca 1967 r., nr 60, podał, że wartość produkcji globalnej w 1970 r. wyniesie 610 mln zł i będzie wyższa 4,5 razy niż w końcu 1966 r., a eksport bezpośredni miał wynieść w 1970 r. prawie 70 mln zł.

¹¹⁷ Stosowane na statkach towarowych hydrauliczne składane pokrywy MacGregor składają się z dwóch (lub więcej) paneli, które są połączone zawiasami, tworząc składaną parę; pokrywy stanowią zamknięcie luków ładowni.

¹¹⁸ APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

¹¹⁹ Podajemy tę informację na podstawie zapisu w Kronice Stoczni za rok 1965, jednakże w 1966 r. Stocznia w Rechlinie, NRD, rozpoczęła przygotowania do produkcji łodzi ratunkowych z tworzyw sztucznych - zob. <https://www.luftfahrttechnisches-museum-rechlin.de/ausstellungen/schiffswerft-rechlin.html> [dostęp: 5.06.2022], a Stocznia Greben w Jugosławii produkowała łodzie ognioodporne, których import zastąpiono

budowanych w Polsce, stocznia prowadziła bezpośredni eksport swoich wyrobów do ZSRR, Bułgarii, Rumunii oraz do Holandii, Danii i Anglii¹²⁰.

Jeśli udział produkcji łodzi z laminatów w ogólnej liczbie łodzi ratunkowych wynosił w roku 1963 - 18%, to w roku 1966 wynosił już 60%, w 1967 - 70%, 1968 - 78%, 1969 - 84%, a w 1970 - 90%¹²¹.

Dynamikę produkcji z tworzyw sztucznych potwierdzają także dane o wielkości przerobu tworzyw sztucznych w poszczególnych latach¹²²:

- w 1963 r. - 75 t.;
- w 1964 r. - 124 t.;
- w 1965 r. - 157 t.;
- w 1966 r. - 216 t.;
- w 1967 r. - 408 t.

W programie produkcji występowały w tych latach następujące wyroby z laminatu poliestrowo-szklanego:

- kutry: roboczy 725, pomiarowy 726;
- łodzie ratunkowe: ŁRT-M1r, ŁRT-M1s, ŁRT-P1s, ŁRT-P1r, ŁRT-P2s, ŁRT-P2r, ŁRT-P2sZ, ŁRT-P3s, ŁRT-P3r, SH-200¹²³;
- łodzie robocze: BL2, 4.5 m wiosłowe, 4.5 m motorowe, 5.5 m motorowe;
- łodzie sportowe „Omus”;
- pojemniki traw: 6-osobowe i 10-osobowe.
- kładki KZ-8T.

W łącznej liczbie z tworzyw sztucznych wyprodukowano:

- w roku 1966 - 141 szt. łodzi i 1610 pojemników¹²⁴;
- w roku 1967 - 12 kutrów, 181 łodzi, 2283 pojemników i 5 kładek¹²⁵.

Zapoczątkowany w 1964 r. eksport wyniósł 0.4 mln zł, po czym znacząco wzrastał w kolejnych latach: w 1965 r. - 13.1 mln zł, 1966 r. - 24.3 mln zł, w 1967 r. - 35.4 mln, w 1968 r. - 26.6 mln zł, w 1969 r. - 36.6 mln zł¹²⁶.

Podane wielkości stanowiły niewątpliwie potwierdzenie zasadności tworzenia planów rozwoju zakładu w oparciu o przetwórstwo tworzyw sztucznych, które zakładały budowę jednostek rybackich o długości 35 m¹²⁷. Jednakże dynamiczny wzrost produkcji laminatowej obejmował przede wszystkim łodzie ratunkowe, a ich eksport wynikał z realizacji dostaw na statki budowane w stoczniach zagranicznych dla polskich armatorów.

W ramach zadań dyrektywnych w zakresie nauki i techniki na lata 1966-1967 dla Stoczni „Ustka”, zgodnie z Uchwałą Rady Ministrów o Narodowym Planie Gospodarczym na rok 1966 i założeń na 1967 r., planowano między innymi wykonanie nowych jednostek laminatowych: łodzi

produkcją łodzi w Stoczni „Ustka” w 1967 roku – zob. APK, OS, zespół 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

¹²⁰ „Dziennik Bałtycki” 12/13. 03.1967 r., nr 60.

¹²¹ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 99, XXV-lecie Stoczni „Ustka” (referat okolicznościowy).

¹²² APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

¹²³ Nieustalony typ łodzi wyprodukowany w 1966 r.

¹²⁴ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 81, Plany na rok 1966.

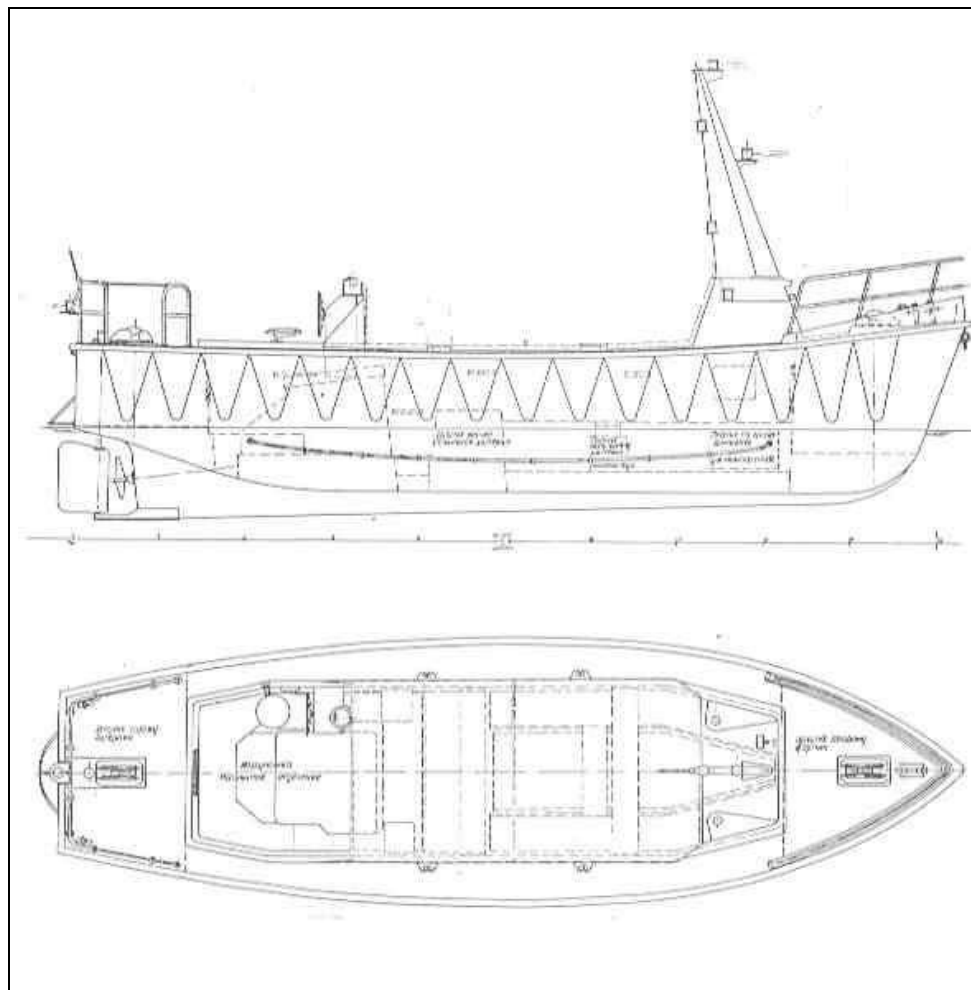
¹²⁵ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 82, Plany na rok 1967.

¹²⁶ Tamże.

¹²⁷ Tak dużych jednostek rybackich nigdy w historii polskiego przemysłu okrętowego jednak nie zbudowano, a największe zbudowane z tworzyw sztucznych powstały w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni - były nimi jednostki o długości ok. 40 m dla marynarki wojennej.

żaglowej półpokładowej „Omega”, łodzi żaglowej z kabiną „Omega 1”, łodzi motorowej sportowej 6 m oraz kutra roboczego „725” i „726”¹²⁸.

Ryc. nr 49. Kuter roboczy typu „725”.



Źródło: archiwum autora.

Dane charakterystyczne kutra roboczego typu „725”

Długość całkowita	-L _c = 8,95 m;
Długość między pionami	-L _{pp} = 8,50 m;
Szerokość na owrężu	-B = 2,52 m;
Wysokość boczna na owrężu	-H _b = 1,30 m;
Rozstaw haków	-E = 7,28 m;
Napęd: silnik „Lister” HRW3 MGR3	-N = 34,2 kW (46,7 KM).

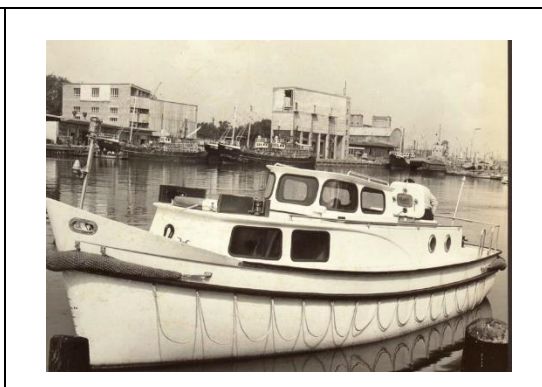
¹²⁸ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 81, Plany na rok 1966; za wyjątkiem kutrów 725 i 726 plany te nie zostały wykonane.

Ryc. nr 50. Model kutra pomiarowego typu „726”.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej

Ryc. nr 51. Kuter pomiarowy 726 z laminatu.



Źródło: APK, OS, zespół Stocznia „Ustka” w Ustce, nr inwentarzowy 1808, Ustka Shipyard Poland (album).

Na początku 1966 r. przekazano Stoczni Północnej w Gdańsku prototypowy kuter z laminatów typu „726”, a następnie uruchomiono jego seryjną produkcję¹²⁹.

Wśród nowych projektów były także łodzie wędkarskie, dla odbiorcy indywidualnego.

Ryc. nr 52. Łódź wędkarska produkcji Stoczni Ustka.



Źródło: „Głos Koszaliński” 06.02.1967 r., nr 32.

Wielkie nadzieje pokładano w realizacji projektu kutra rybackiego typu TRT18. Z zapisów kroniki stoczni za rok 1966 dowiadujemy się o opracowaniu koncepcji tego kutra i zleceniu opracowania jego projektu technicznego przez Instytut Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej¹³⁰. Jednostka ta była zaprojektowana dla polskiego rybołówstwa bałtyckiego i miała stanowić podstawę dla opracowania kolejnych – i znacznie większych – kutrów rybackich. Zakładano, że dzięki skutecznej akwizycji techniczno-handlowej w krajach południowej Ameryki, południowej Azji i Afryki, będzie możliwe zdobycie odbiorców na planowane budowy różnych typów trawlerów rybackich¹³¹.

¹²⁹ J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, *Dzieje Ustki*, s. 160.

¹³⁰ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

¹³¹ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 99, XXV-lecie Stoczni „Ustka” (referat okolicznościowy).

Na podstawie tych założeń powstał i był realizowany plan inwestycyjny, którego głównym składnikiem był nowy ośrodek kadłubowy, planowany do oddania w roku 1970, w ramach I-go etapu docelowej rozbudowy stoczni. W ośrodku tym, poza kontynuowaniem produkcji dotychczasowej, planowano produkcję trawlerów rybackich z LPS o długości 18, 24 i 36 m oraz kutrów łososiowych 16 metrowych, łodzi rybackich i innych jednostek pływających z ukierunkowaniem produkcji na bezpośredni eksport¹³².

Tenże ośrodek kadłubowy to między innymi hala kadłubowa oznaczona symbolem U-1A (po rozbudowie w latach 70. mieścił się w niej wydział kadłubowy K-1). W zakres inwestycji wchodziły ponadto: hala obróbki mechanicznej U-7B, łącznik socjalny U-8B, podstacja elektryczna U-4B oraz sieć kablowa¹³³.

Na rok 1967 zaplanowano kontynuację budowy hali kadłubowej U-1A oraz rozpoczęcie budowy hali laminatów U-9B, stacji prób łodzi, magazynu technicznego oraz hali wyposażania łodzi¹³⁴. Planiści wyliczyli przy tym, że dzięki nowym inwestycjom nastąpi wzrost produkcji towarowej z 161,5 mln zł w roku 1966 do ok. 500 mln zł, co daje trzykrotny wzrost wartości sprzedaży, przy zakładanym wskaźniku wzrostu zatrudnienia wynoszącym 1.8¹³⁵.

3. Rok 1966 według Kroniki Stoczni¹³⁶

Rok 1966 był przełomowym w zakresie rozwinięcia produkcji wyrobów z tworzyw sztucznych, bowiem udział tej produkcji wyniósł 51,4%, a więc zarysował się spadek wyrobów z aluminium.

W pierwszym kwartale po próbach technicznych, przekazano Stoczni Północnej prototypowy kuter z LPS typu „726” wg projektu CBKO-2, a następnie uruchomiono produkcję seryjną.

Wybudowano pierwszą łódź ratunkową z LPS zamkniętą, przeznaczoną na morza arktyczne wg projektu ZBK¹³⁷ Stoczni. Łódź typu ŁRT-P2sZ, 52-osobowa, po próbach została przekazana w czerwcu Stoczni Gdańskiej na statek B 69.

W 1966 roku nastąpiło rozszerzenie produkcji łodzi ratunkowych na bezpośredni eksport do następujących krajów: Indii, Włoch, Szwecji, Finlandii i Grecji. Wartość eksportu wyniosła ogółem w br. 21,6 mln zł.

Z przedsięwzięć techniczno-produkcyjnych opracowano i wprowadzono na skalę przemysłową wiele elementów z LPS jak osłony silników, nadbudówki, radiokabiny, włazy, głowice wentylacyjne itd.

Powstała koncepcja, a następnie zlecenie przez Stocznnię IOPG¹³⁸ opracowania projektu trawlera rybackiego o dług. ok. 20,0 m. Pod koniec roku został opracowany projekt wstępny TRT-18¹³⁹.

Od 1952 r. do czerwca 1966 r. Stocznia wybudowała samych tylko łodzi ratunkowych 2.438 jednostek.

¹³² Tamże.

¹³³ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 81, Plany na rok 1966.

¹³⁴ Tamże.

¹³⁵ Tamże.

¹³⁶ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.238, Kronika Stoczni.

¹³⁷ ZBK – Zakładowe Biuro Konstrucyjne.

¹³⁸ Instytut Okrętowy Politechniki Gdańskiej otrzymał swoją nazwę w 1968 roku po przemianowaniu Wydziału Budowy Okrętów, wchodzącego w skład powojennej Politechniki Gdańskiej. Od 1990 roku nosi nazwę Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa; zob. <https://wimio.pg.edu.pl/ioio/o-instytucie/historia> [dostęp: 15.07.2022].

¹³⁹ Trawler rybacki z tworzywa o długości klasyfikacyjnej 18 m; trawler został zaprojektowany w Instytucie Okrętowym Politechniki Gdańskiej, długość tej jednostki wynosiła 19.80 m, pojemność około 70 BRT, zaś moc silnika głównego 200 KM; budowa trawlera została podjęta z myślą o naszym rybołówstwie morskim, które do roku 1970 chciało otrzymać kilkanaście tego typu jednostek, jak też o eksporcie, zwłaszcza do krajów Afryki, Azji i Ameryki Łacińskiej; zob. „Dziennik Bałtycki” 5.10.1966 r., nr 236.

11 lipca br. w ZPO w Gdańsku odbyło się posiedzenie ZOPI w sprawie aktualizacji ZZK, zadania inwestycyjnego Stoczni na lata 1966-72. Zatwierdzono nakłady dwuetapowo:

- I etap w wysokości 58 mln zł na lata 1966-70;

- II etap w wysokości 20 mln zł na lata 1971-72.

Tak więc Stocznia miała do dyspozycji środki inwestycyjne, średnio do 15 mln zł rocznie. Na budownictwo mieszkaniowe przeznaczono 3,5 mln zł.

W III kw. na terenie „B” oddano do użytku nową trafostację, która rozwiązała dostawę potrzebnej tam mocy. Po stronie „A” uruchomione zostało ambulatorium dentystyczne obok przychodni lekarskiej. W październiku przystąpiono do palowania hali U-1A.

1 września otwarte zostało przy Stoczni Technikum Wieczorowe dla Pracujących, zlokalizowane w budynku Zasadniczej Szkoły Zawodowej.

Ryc. nr 53. Łódź ratunkowa do użycia w strefie arktycznej.



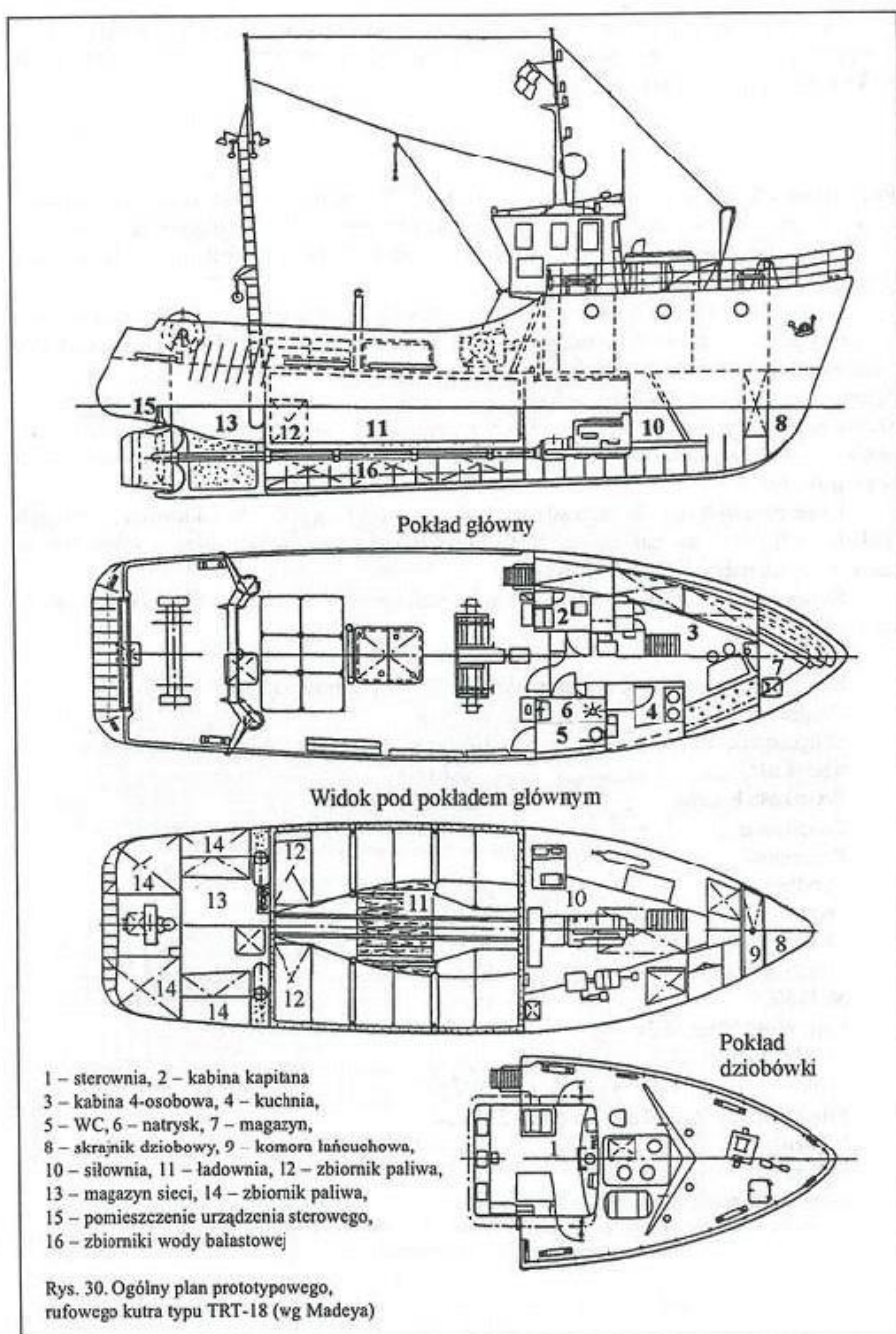
Wspomniana w kronice łódź ratunkowa do użycia w strefie arktycznej to łódź laminatowa typu ŁRT-P2sZ, ze sztywną, laminatową nadbudówką, wyposażona w silnik wysokoprężny chłodzony wodą.

Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

4. Produkcja prototypu trawlera rybackiego TRT-18

Projekt TRT18 to przykład efektywnej współpracy nauki i przemysłu z jednej strony i zawodnych w konsekwencji ambicji, nie popartych właściwą analizą rynku. Był to niewątpliwie wyraz postępu technicznego w przemyśle okrętowym, którym było zastosowanie w tym projekcie tworzyw sztucznych. Jednostki pływające zbudowane z laminatów konstrukcyjnych mają wiele zalet, a przede wszystkim są lekkie, odporne na korozję, mają dużą żywotność, ale mają też swoje ograniczenia. Do podstawowych należą bardzo wysokie wymagania technologiczne (temperatura, wilgotność, reżim czasowy związany z utwardzaniem itp.), bardzo wysokie koszty przygotowania produkcji oraz warunki eksploatacji gotowych jednostek, czyli akwen połowowy w odniesieniu do jednostek rybackich. Okresowe występowanie warunków lodowych w rejonie połowów nie tylko pogarsza ekonomikę eksploatacji, ale wprost wyklucza możliwość wykonywania połowów. Między innymi te okoliczności, obok oczywistych błędów projektowych (przedstawimy je w dalszej części opracowania), zdecydowały o klęsce tego przedsięwzięcia i niemal doprowadziły do katastrofy finansowej stoczni. Jak wcześniej podano, budowa jednostek z tworzyw sztucznych o długości do 36 m była podstawą decyzji inwestycyjnych w 1964 roku. Pierwszą jednostką był trawler TRT18, z założenia uniwersalny, mogący prowadzić połowy na różnych akwenach.

Ryc. nr 54. Rzuty trawlera TRT18.



Źródło: W. Blady, *Polska flota...*, s. 70.

4.1. Skrócony opis i charakterystyka techniczna TRT18¹⁴⁰

Kadłub kutra wraz z nadburciem, dziobówką i pokładami głównym i dziobówki tworzyły jeden element konstrukcyjny wykonany z laminatów poliestrowo-szkłanych. Zastosowano owrężenie typu wzdłużnego oraz wręgi i wzdłużniki typu korytkowego. Poszycie zewnętrzne kadłuba zabezpieczono przeciw lodom. Cztery grodzie wodoszczelne podzieliły kadłub kutra na skrajnik dziobowy, siłownię ładownię ryb, magazynek sieciowy i skrajnik rufowy. Pomieszczenia załogowe znajdowały się powyżej głównego pokładu. Kuter przewidziano do prowadzenia połowów techniką trałową. Ładownia do ryb była schładzana freonem do temperatury +1° C. Silnik główny kutra mógł oddawać równocześnie część mocy do napędu windy trałowej.

Charakterystyka techniczna:

- długość całkowita	-19,73 m;
- długość między pionami	-18,10 m;
- szerokość	-5,73 m;
- wysokość boczna	-2,90 m;
- zanurzenie	-2,47 m;
- pojemność brutto	-59 RT;
- pojemność netto	-25 RT;
- pojemność ładowni	-45 m ³ ;
- nośność	-19 t;
- pojemność wody słodkiej	-2 m ³ ;
- pojemność zbiornika paliwa	-9 m ³ ;
- silnik główny	-225 KM, Rolls-Royce;
- prędkość	-9,5-10 węzłów;
- załoga	-5 osób;
- autonomiczność	-7 dni.

Decyzja o podjęciu budowy kutra TRT18 nie zapadła jednomyślnie. Podjęta została po swoistym plebiscycie wśród aktywu kierowniczego stoczni. Oponenci mieli ważne argumenty. Najważniejszy z nich, to brak warunków do budowy tak dużej jednostki¹⁴¹.

4.2. Okoliczności podjęcia decyzji o budowie trawlera TRT18 według inż. Kazimierza Huras, ówczesnego dyrektora technicznego Stoczni „Ustka”¹⁴²

Era aluminium w budowie łodzi ratunkowych minęła szybko. Na początku lat sześćdziesiątych nastąpił okres budowy małych statków rybackich i łodzi ratunkowych z tworzyw sztucznych¹⁴³. Gdy na początku lat pięćdziesiątych musiałem pracownikom pokazywać, jak wykonuje się poszczególne operacje i detale, uczyć rysunku i przekonywać do pracy akordowej, tak w początkach lat sześćdziesiątych zrobiłem bodaj dziewięć wersji założeń rozbudowy Stoczni. Wymagania wobec inżyniera były inne niż teraz [rozmowa odbyła się w 1979 r.- u.a.]. Musiałem być omnibusem.

¹⁴⁰ W. Błady, *Polska flota...*, s. 70.

¹⁴¹ „Głos Koszaliński” 12.01.1968 r., nr 11.

¹⁴² „Głos Pomorza” 1.09.1979 r., nr 197.

¹⁴³ W okresie kiedy stocznia rozpoczynała realizację budowy TRT18 pojawiły się informacje w prasie fachowej o budowie kutra o długości 40 m w Anglii oraz 35 kutrów o długości 22,2 m i 6 kutrów o długości 25 m w Republice Południowej Afryki; zob. „Dziennik Bałtycki” 12.01.1968 r., nr 11.

*Wykonywał to, co dziś należy do obowiązków mistrza produkcji, działu rozwoju zakładu, działu inwestycji i biura konstrukcyjnego*¹⁴⁴.

Założenia rozwojowe Stoczni, opracowane przez Huras, niezupełnie się sprawdziły¹⁴⁵. Przyszłość Stoczni inżynier widział w produkcji z laminatów. Tymczasem w 1979 r. kutry stalowe stanowiły około 60% produkcji, a wyroby z laminatów niespełna 40%¹⁴⁶.

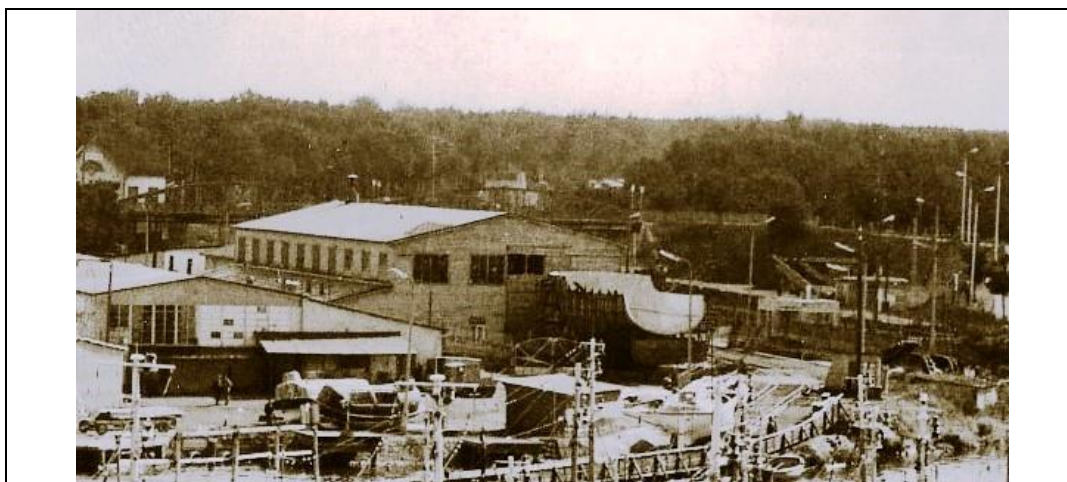
*Kazimierz Huras uważał, że myśl o kutrach rybackich nie była błędna. Przecież Stocznia robi serię udanych kutrów tuńczykowych z laminatów dla ZSRR. To pokaźne, 17-metrowe statki. O wiele bardziej skomplikowane, niż pierwsze łodzie z laminatów z 1963 r., czy też łódź plastikowa zdolna do przejścia przez płonącą ropę z 1969 roku*¹⁴⁷.

5. Realizacja budowy trawlera TRT18

W okresie kiedy rozważana była decyzja o produkcji jednostki, w stoczni przygotowywano się do budowy obiektu, który zaprojektowano do laminowania elementów konstrukcyjnych kutra, w tym przede wszystkim kadłuba i pokładu, których długość wynosiła ok. 20 m, a szerokość ok. 5.70 m.

30 czerwca 1967 roku uroczystie wmurowano kamień węgielny pod budowę hali, a 1 lipca 1967 roku rozpoczęto laminowanie kadłuba. Samo laminowanie kadłuba trwało 1,5 miesiąca tj. od 1 lipca do 15 sierpnia. Do budowy kadłuba wydzielone zostało pomieszczenie w starej drewnianej kadłubowni łodziowej, gdzie uprzednio przeprowadzono niezbędne prace adaptacyjne¹⁴⁸.

Ryc. nr 55. Kadłub TRT18 po wylaminowaniu przed halą kadłubowni na terenie A.



Źródło:

<https://www.facebook.com/UstkaNaPrzestrzeniWiekow/photos/pb.100078932533300.-2207520000/774556209331946/?type=3>

Jak w przypadku każdego prototypu, pojawiły się problemy wykonawcze. Najpierw z dokumentacją techniczną. Autor dokumentacji, Instytut Okrętowy Politechniki Gdańskiej, bardzo

¹⁴⁴ „Głos Pomorza” 1.09.1979 r., nr 197.

¹⁴⁵ Przewidywania zakładające rozwój produkcji dużych jednostek rybackich z laminatów poliestrowo-szkłanych okazały się na tyle nietrafione, że uzyskane w wyniku inwestycji na terenie „A” moce produkcyjne nie były wykorzystane i tylko dzięki porozumieniu zawartemu pomiędzy Zjednoczeniem Przemysłu Okrętowego (ZPO) a Zjednoczeniem Morskich Stoczni Remontowych (ZMSR), w Stoczni „Ustka” rozpoczęła produkcję okrętową, czyli budowę jednostek stalowych. Szerzej na ten temat w dalszej części opracowania.

¹⁴⁶ „Głos Pomorza” 1.09.1979 r., nr 197.

¹⁴⁷ Tamże.

¹⁴⁸ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

szybko przedstawił projekt wstępny. Początkowa dobra współpraca napawała optymizmem i skłaniała do podjęcia ryzykanckiej decyzji. Z rysunkami roboczymi było niestety znacznie gorzej. Ponieważ czas naglił, budowę formy rozpoczęto dysponując jedynie liniami teoretycznymi kadłuba kutra. W grudniu 1967 r. stocznia miała gotowy (wylaminowany) kadłub, w budowie był pokład główny i łodziowy, ale brakowało dokumentacji na zabudowę siłowni, rurociągów części elektrycznej itp. Stoczniovcy otrzymali część tej dokumentacji z pieczętką – „Nieważne”. Wykonawca dokumentacji tłumaczył zwłokę w dostarczeniu rysunków między innymi przerobem powielarni, a w przypadku siłowni – brakiem decyzji, w jaki silnik miał być wyposażony pierwszy kuter. Po pewnym czasie zdecydowano się na wyposażenie kutra w silnik znanej firmy zagranicznej¹⁴⁹. I tutaj raptem zaczęły się nieprzewidziane kłopoty. Najpierw firma nie potwierdziła zamówienia, a potem obiecała przesłanie dokumentacji ekspresem, ale obietnicy nie spełniła¹⁵⁰.

Okazało się także, że na prototypowym kutrze miało być zainstalowanych setki urządzeń prototypowych, co tym bardziej komplikowało budowę jednostki, której produkcja miała się zakończyć w maju 1968 roku¹⁵¹. Tymczasem, ponad 6 miesięcy po rozpoczęciu laminowania, jednostka blokowała halę. Sytuację pogarszała realizacja zamówień – w tym czasie było 80 pozycji różnego wyposażenia, których kooperanci nie chcieli wykonać w ... 1968 roku¹⁵².

Ostatecznie, prototypowy kuter rybacki TRT18 przekazano armatorowi, Spółdzielni Rybackiej „Łosoś” w Ustce w dniu 23 grudnia 1968 roku, tj. prawie 7 miesięcy po terminie planowanym i ok. 18 miesięcy po rozpoczęciu laminowania kadłuba¹⁵³.

Ryc. nr 56. Uroczyste przekazanie kutra TRT18 Ust-16 armatorowi.



Źródło: archiwum autora.

Jak podawał autor Kroniki Stoczni w 1969 roku – „W styczniu odbył swój pierwszy próbny rejs trawler TRT-18. Załoga „Łososia” była zadowolona z jednostki jak i z wyników połowowych. Następują dalsze rejsy a opinia ugruntowuje się w samych superlatywach”¹⁵⁴.

¹⁴⁹ Chodzi o firmę Rolls-Royce; wybór ten będzie miał decydujący wpływ na losy całego przedsięwzięcia.

¹⁵⁰ „Dziennik Bałtycki” 12.01.1968 r., nr 11.

¹⁵¹ Tamże.

¹⁵² Tamże.

¹⁵³ Początkowo, kuter był przeznaczony dla SPRM „Gryf” Władysławowo.

6. Losy projektu TRT18

Stocznia, ale także autorzy projektu, pokładali w nim olbrzymie nadzieje na przyszłość, nie tylko dalszych kontraktów na rynek polski, ale także ekspansję na rynki zagraniczne.

W przypadku rynku polskiego trzeba zaznaczyć, że w momencie podjęcia decyzji o rozpoczęciu projektu stocznia nie posiadała umów na budowę i dostawę kolejnych kutrów. Kwestie modernizacji floty spółdzielczych przedsiębiorstw na lata 1971-1975 zaplanowano podczas X Zjazdu Krajowego Związku Spółdzielni Rybackich, który odbył się w lipcu 1969 roku. W planie tym założono właśnie modernizację, a nie powiększenie floty. Zaplanowano wprowadzenie do eksploatacji najbardziej optymalnych typów kutrów rybackich. W trakcie testów eksploatacyjnych były wówczas dwa prototypy: „TRT18” z żywic poliestrowych i „Storem-4C”¹⁵⁵. Planowano jeszcze włączyć do testów „Storem-7” i z tej grupy wybrać jednostkę najlepszą eksploatacyjnie i ekonomicznie do połowów na Bałtyku¹⁵⁶.

Zagadnieniem modernizacji floty rybołówstwa spółdzielczego w ramach KZSR zajmował się Ośrodek Rozwoju Rybołówstwa Spółdzielczego, który stanowił zaplecze naukowo-techniczne dla wszystkich spółdzielni rybackich. Według stanu na 14.02.1970 roku pozytywną ocenę rybaków uzyskała jednostka „Storem-4C”, natomiast „TRT-18” **„ze względu na swój silnik Rolls-Royce’a (a więc importowany) miała niewielkie szanse na zaakceptowanie do seryjnej produkcji”**¹⁵⁷.

W latach siedemdziesiątych spółdzielczość rybacka dokonywała zakupów kutra wg projektu Storem-4C¹⁵⁸.

Nie wiemy na pewno, czy fakt zastosowania silnika importowanego był decydujący (trudno sobie wyobrazić, aby dobór jednostki napędowej nie podlegał akceptacji armatora na etapie uzgadniania dokumentacji technicznej), czy też były inne okoliczności i uwarunkowania związane z wyborem dokonany przez KZSR, ale projekt TRT18 nie uzyskał akceptacji spółdzielców rybackich i został definitywnie zaniechany¹⁵⁹.

Prototypowa jednostka TRT18 była eksploatowana przez SPRM „Łosoś” w Ustce (UST-16) do 1972 roku, w latach 1972-1982 przez SPRM „Jedność Rybacka” w Gdańsku (GDA-26), w latach 1982-1987 przez armatora w Górkach Zachodnich (ZAG-3), a od 1987 w Łebie (ŁEB-79)¹⁶⁰. Armatorem jednostki ŁEB-79 był Ryszard Zatowski, a po nim, od 1993 roku, spółka Atlantis Co Ltd z Gdańska. Kuter zmienił nazwę na GDA-1 i w tymże roku popłynął do Angoli.

W 1995 roku nie został poddany przeglądowi dla potwierdzenia klasy i wykreślony z Rejestru PRS¹⁶¹.

¹⁵⁴ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni; nota bene – według sprawozdania PRS zakończenie budowy kutra nastąpiło 24.03.1969 r.

¹⁵⁵ „Storem” - jednostki pełnomorskie o dł. 17m, silnik: przy połowach dennych (trał) głównie dwunastocylindrowe wysokopiętne silniki Henschel-Wola o mocy 310KM, przy połowach stawnych sześćcylindrowe Henschel-Wola o mocy około 165KM (tzw. "Delfiny"), jeden z najbardziej rozpowszechnionych typów kutrów rybackich używanych w polskim rybołówstwie służący do połowów dennych (z burty) lub stawnych na obszarze Bałtyku; charakteryzuje się dużą dzielnością morską (tzw. klasa Bałtycka) pozwalającą na połowy przy sile wiatru 6 stopni w skali Beauforta; zob. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Storem> [dostęp: 12.07.2022].

¹⁵⁶ „Dziennik Bałtycki” 11.07.1969 r., nr 163.

¹⁵⁷ „Dziennik Bałtycki” 14.02.1970 r., nr 38;

¹⁵⁸ W. Błady, *Polska flota...*, s. 55.

¹⁵⁹ Wg ustnych relacji pracowników stoczni ważnym powodem odrzucenia projektu były wady projektowe i częste wizyty w Stoczni Ustka w celu napraw gwarancyjnych, których podstawową przyczyną był awarie wału napędowego, zbyt długiego z uwagi na usytuowanie silnika głównego w części dziobowej (pod sterówką); konieczne były dodatkowe usztywnienia kadłuba w celu eliminacji problemu; ponadto, pomimo zabezpieczenia lodowego, w opinii rybaków, laminatowy kadłub nie nadawał się na warunki lodowe Bałtyku.

¹⁶⁰ W okresie eksploatacji w Łebie, jednostka posiadała inny silnik niż oryginalny Rolls-Royce, a był nim silnik typu Wola-Henschel 69H12 o mocy 210 kW, prod. ZM im. Nowotki w Warszawie.

¹⁶¹ Informacja pisemna otrzymana z PRS w Gdyni w dniu 20.07.2022 (w posiadaniu autora); dalszych informacji na temat tej jednostki brak.

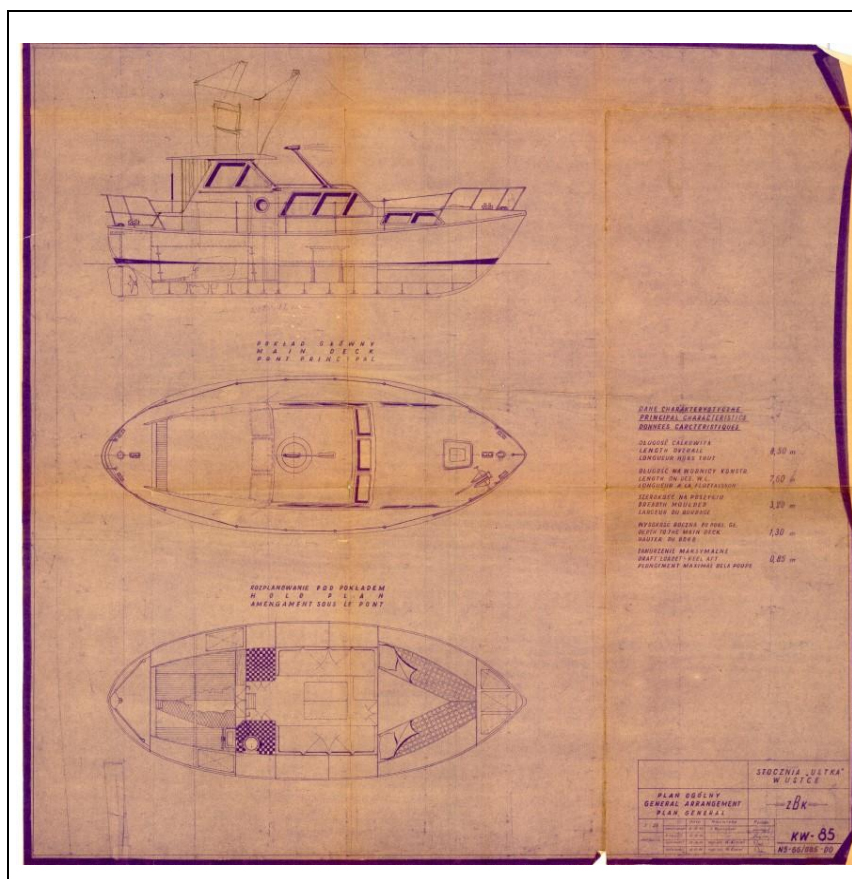
7. Rejs promocyjny do krajów skandynawskich w 1967 r

Po udanym i efektywnym rejsie jaki miał miejsce w 1964 r. dyrekcja stoczni podjęła decyzję o organizacji kolejnego rejsu z wykorzystaniem jednostek własnej produkcji. Tym razem w rejsie wzięły udział trzy jednostki: „Atol” – flagowa łódź wyprawy, „Skala” i „Fiord”. „Atol” to jednostka typu KW85, kuter weekendowy z laminatu poliestrowo-szklanego, o następującej charakterystyce:

- długość całkowita -8.50 m;
- długość na wodnicy konstrukcyjnej -7.60 m;
- szerokość na poszyciu -3.20 m;
- wysokość boczna po pokładzie gł. -1.30 m;
- zanurzenie maksymalne -0.85 m;
- silnik -42 KM, „Volvo-Penta”;
- prędkość -7.5-8.5 węzła.

Autorem projektu technicznego kutra był Józef Wyszynski, pracownik Zakładowego Biura Konstrukcyjnego Stoczni Ustka.

Ryc. nr 57. Kuter weekendowy KW85.



Źródło: archiwum autora.

Ryc. nr 58. Kuter KW85 „Atol” podczas rejsu do Skandynawii.

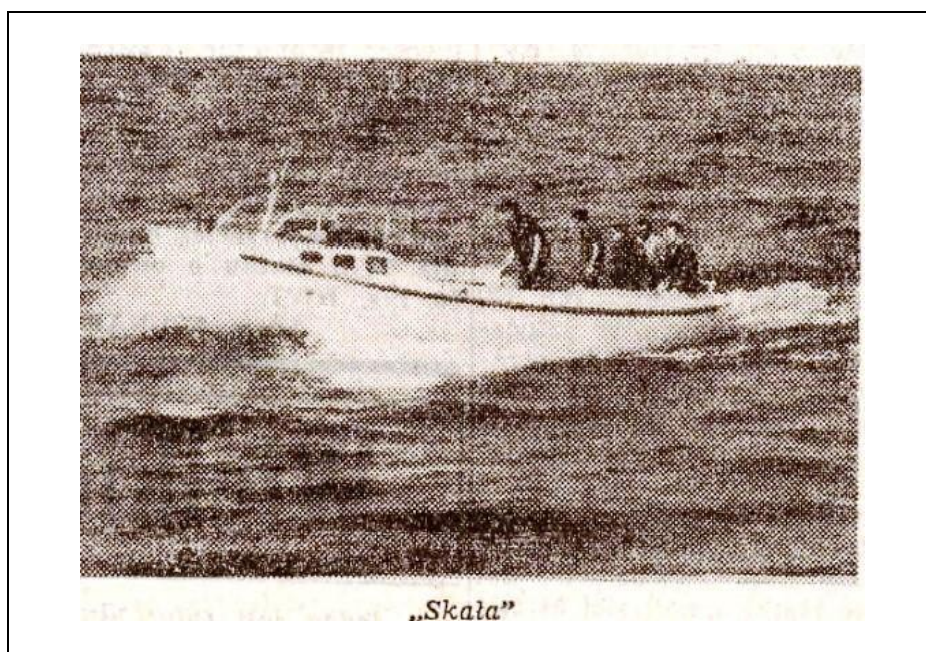


Źródło: „Dziennik Bałtycki” 30.09.1967 r., nr 231.

Ryc. nr 59. Łódź rybacka „Delfin” „Skała” podczas rejsu- w wersji przygotowanej do rejsu jednostka nie posiadała rufówki.

Drugą jednostką był prototyp łodzi rybackiej, otwartej typu „Delfin”, o następujących wymiarach:

- długość - 8.50 m;
- szerokość - 3.20 m;
- zanurzenie - 0.65 m;
- silnik - 38.2 kW, ZPC „Ursus”.



Źródło: „Dziennik Bałtycki” 3.10.1967 r., nr 233.

Ryc. nr 60. Łódź ŁRT-P2sZ „Fiord” na morzu.



Źródło: archiwum Tadeusza Krawczykowicza.

Trzecią jednostką była łódź ratunkowa zamknięta, typu ŁRT-P2sZ, której prototyp wykonano w 1966 roku, wyróżniająca się następującą charakterystyką:

- długość -8.0 m;
- szerokość -2.85 m;
- silnik -24 KM, PZM „Puck”.

W wyprawie wzięło udział łącznie 14 osób, w tym 8 pracowników Stoczni, między innymi: główny konstruktor, główny technolog, zastępca szefa produkcji oraz kierownik Działu Eksportu, Andrzej Kayser¹⁶², jako szef wyprawy. Rejs rozpoczął się 30.08.1967 r. i trwał do 15.09.1967 r.

Cele wyprawy były oczywiste – prezentacja różnorodnej oferty stoczni i zdobycie nowych zamówień, co w związku z realizacją budowy nowych obiektów produkcyjnych, w tym 170 metrowej hali U1A, wydawało się być przedsięwzięciem uzasadnionym.

„Jest towar, są nabywcy, ale nie ma sprzedawców” – to tytuł artykułu Zbigniewa Truskiewicza, który był zamieszczony w „Dzienniku Bałtyckim” w październiku 1967 roku¹⁶³. Tytuł oddaje nie tylko stosunek autora do okoliczności wyprawy, ale także zdecydowaną krytykę przedsiębiorstwa handlu zagranicznego „Centromor”¹⁶⁴, ustawowo odpowiedzialnego za promocję i sprzedaż eksportową polskich przedsiębiorstw przemysłu okrętowego.

Z powodu sztormu, dwie z trzech jednostek – „Atol” i „Skała” – zmuszone zostały do wejścia do portu w Nexø¹⁶⁵, Dania. Ten nieprzewidziany w programie pobyt w Nexø dostarczył załogom „satysfakcji i pierwszych dowodów niedoskonałości działania pracowników polskiego handlu zagranicznego. Bo oto w Nexø duńscy rybacy interesują się „Skałą” łodzią rybacką typu „Delfin”. Pytają o ceny i terminy dostaw. Niestety, uczestnicy rejsu mają usta zamurwane. Tutaj nie ma agenta „Centromoru” upoważnionego do zawierania transakcji, a Duńczycy nie mogą zrozumieć dlaczego towar, który Polacy z takim trudem reklamują w ciężkich warunkach sztormowych, nie może być sprzedany na miejscu. To nieporozumienie będzie się jeszcze powtarzać w innych, małych portach rybackich”¹⁶⁶.

„Kuter weekendowy KW85, piękny, o opływowych kształtach jacht motorowy z 4 miejscami sypialnymi przypadł Szwedom do gustu. Dyrektor jednej z firm handlowych rozpoczął wstępne rozmowy na temat dostarczenia 50 tych jednostek i 100 kadłubów według jego dokumentacji [...]. Znany konstruktor jachtów, chce ulokować w stoczni w Ustce produkcję 100 jachtów własnej

¹⁶² Andrzej Kayser był także organizatorem rejsu w 1964 roku, o którym była mowa w Rozdziale 3.

¹⁶³ „Dziennik Bałtycki” 3.10.1967 r., nr 233.

¹⁶⁴ Centromor – przedsiębiorstwo handlu zagranicznego, powołane w 1950 przez Ministerstwo Handlu Zagranicznego do obsługi eksportu produkcji przemysłu stoczniowego pod nazwą Centrali Morskiej Importowo-Eksportowej – Przedsiębiorstwa Państwowego. W 1954 zmieniono nazwę przedsiębiorstwa na Centralę Morską Importowo-Eksportową „Centromor”. W 1970 przyporządkowano Centromor Zjednoczeniu Przemysłu Okrętowego; zob. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Centromor> [dostęp: 12.07.2022].

¹⁶⁵ Nexø – drugie co do liczby ludności miasto na Bornholmie, liczy 3762 mieszkańców. Największy port rybacki wyspy; zob. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Nexo> [dostęp: 12.07.2022].

¹⁶⁶ „Dziennik Bałtycki” 3.10.1967 r., nr 233.

konstrukcji. Wręcz oświadczył, że mógłby nawiązać kontakty z Polską, ale bez pośrednictwa tamtejszego agenta [...]. 14 ludzi z trzech laminatowych powróciło już do Ustki i nie może na ten temat nic powiedzieć. Nie mają swych przedstawicieli za granicą, nie utrzymują z nią żadnych kontaktów. Od tego jest „Centromor”. Ubożuchna sieć jego agentów, desinteresement tych ludzi w zdobywaniu klienta i – najdelikatniej mówiąc – ociążałość naszej wielkiej maszyny handlu zagranicznego w ubijaniu interesów, są sygnałami ostrzegawczymi. Znosi się na to, że będzie towar i będą nabywcy, ale zabraknie sprzedawców”¹⁶⁷.

W dalszej części opracowania będziemy mieli możliwość, czy rejs przyniósł wymierne efekty (kontrakty), sprawdzić czy był tylko epizodem akwizycyjno-propagandowym¹⁶⁸.

8. Rok 1967 według Kroniki Stoczni

Nadal zwiększa się udział produkcji wyrobów z tworzyw sztucznych i osiąga już w 1967 roku 63,3%. Wyroby z aluminium ilościowo maleją. Z chwilą rozpoczęcia produkcji wyrobów z tworzyw sztucznych na skalę przemysłową przerób laminatów od 1963 r. do roku 1967 wynosił:

w 1963 r. - 75 t.

w 1964 r. - 124 t.

w 1965 r. - 157 t.

w 1966 r. - 216 t.

w 1967 r. - 408 t.

W 1967 roku wybudowanych zostało kilka nowych wyrobów z LPS, jak następuje: łódź sportowa „Omus” – dł. 6,3 m, łódzie rybackie dł. 8,5 m i 10,5 m, motorówka portowa „Zefir” wg proj. ZBK na statki B70 i B72.

Nastąpiło również całkowite przejście wykonawstwa kutrów 727 i 728 aluminiowych na kutry „725” i „726” z tworzyw sztucznych; proj. CBKO-2.

Rozpoczęto stopniową modernizację kładek zejściowych. W miejsce aluminium zastosowano laminat. Pierwszym prototypem była kładka KZ-8T o dług. 8,0 m. Po pozytywnych próbach rozpoczęto dalszą produkcję następnich kładek.

Na początku III kwartału przystąpiono do budowy trawlera o dług. 20,0 m typu TRT-18 z LPS wg projektu IOPG. Samo laminowanie kadłuba trwało 1,5 miesiąca tj. od 1 lipca do 15 sierpnia 1967 roku w bardzo trudnych warunkach. Do budowy kadłuba wydzielone zostało pomieszczenie w starej drewnianej kadłubowni łodziowej, gdzie uprzednio przeprowadzono niezbędne prace adaptacyjne, spełniające wymogi procesu technologicznego oraz warunki BHP i p.poż. W poprzedzającym okresie wykonane zostało oprzyrządowanie, głównie elementy form kadłuba, pokładu, grodzi itd. Pod koniec 1967 roku przystąpiono do montażu elementów trawlera i wstępnego jego wyposażenia.

Równolegle w III kw., po uprzednich przygotowaniach technicznych, przystąpiono również do budowy prototypowej łodzi ratunkowej z LPS dostosowanej do przejścia strefy ognia, a przeznaczonej na budowane zbiornikowce w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni. Projekt został opracowany przez IOPG przy zaangażowaniu specjalistów Stoczni Ustka. Łódź typu ŁRT-P1sZZ przewidziana na 32 osoby, miała wyeliminować import podobnych łodzi z Jugosławii.

W dniu 30 czerwca 1967 roku odbyła się uroczystość wmurowania aktu erekcyjnego pod budowę hali U1A, ośrodka kadłubowego na terenie „A” Stoczni. W uroczystości tej wzięli udział I-szy Sekretarz KW¹⁶⁹ PZPR - Antoni Kuligowski, Przew. WRN¹⁷⁰ w Koszalinie - Tadeusz Makowski, Sekr. KMIP¹⁷¹ w Słupsku - Karol Szuflika, Przew. PRN¹⁷² w Słupsku - Czesław Sosnowski, Dyrektor Gdyńskiego

¹⁶⁷ Tamże.

¹⁶⁸ O rejsie wspomina także autor Kroniki Stoczni, którą zamieszczamy w p. 8.

¹⁶⁹ KW - Komitet Wojewódzki.

¹⁷⁰ WRN - Wojewódzka Rada Narodowa.

¹⁷¹ KMIP - Komitet Miejski i Powiatowy.

Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego - Prusakowski, przedstawiciele ZPO, prof. Jerzy Doerffer¹⁷³ oraz inni zaproszeni goście, prasa i telewizja. Wznoszenie konstrukcji żelbetowych hali pozwoliło na wstępną ocenę jej wielkości. Na terenie „B” oddano nowo wybudowaną portiernię z przyległym budynkiem magazynowym mat. szklanych na parterze oraz I pomieszczeniem biurowym.

Ważnym wydarzeniem dla Stoczni był zorganizowany II-gi rejs motorówek z LPS - „Atol”, „Skala” i „Fiord” do portów Szwecji, Danii i NRD.

Od 30 sierpnia do 15 września 1967 roku trzy łodzie motorowe o różnym przeznaczeniu: turystyczno-weekendowa KW-85, rybacka „Delfin” i arktyczna ŁRT-P2sZ pod dowództwem kpt. Jana Szymańskiego z załogami pracowników Stoczni odbyły 2-tygodniowy rejs akwizycyjno-propagandowy. Rejs ten miał głównie na celu zaprezentowanie możliwości produkcyjnych Stoczni oraz oferowanie jednostek pływających na przykładzie oglądanych łodzi, które pokonały poważne trudności na morzu podczas rejsu.

9. Łódź rybacka „Delfin”

Ryc. nr 61. Łódź rybacka typu „Delfin”.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Prototyp łodzi rybackiej o długości 8.5 m został wykonany w 1967 roku i był wykorzystany w rejsie promocyjnym do krajów skandynawskich w tymże roku. W roku 1968 zbudowano 4 jednostki tego typu dla Spółdzielni Rybackiej w Rowach, jako łodzie informacyjne¹⁷⁴.

¹⁷² PRN – Powiatowa Rada Narodowa.

¹⁷³ Jerzy Doerffer - ur. 21 kwietnia 1918 w Łęce Wielkiej, zm. 9 sierpnia 2006 w Sopocie – polski inżynier, animator polskiego okrętownictwa, profesor zwyczajny i doctor honoris causa kilku uczelni, pracownik naukowy Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej, rektor tej Uczelni, autor książek z dziedziny okrętownictwa. Po ukończeniu szkoły powszechnej od 1927 roku uczęszczał do Gimnazjum im. Komeńskiego w Lesznie. W 1932 roku przeniósł się do Gimnazjum św. Marii Magdaleny w Poznaniu, które ukończył w roku 1935, uzyskując świadectwo dojrzałości. W kwietniu 1936 roku rozpoczął studia wyższe w Wolnym Mieście Gdańsku na Danziger Technische Hochschule (obecnie Politechnika Gdańska), na Wydziale Okrętowo-Lotniczym (Fakultät für Schiffs und Flugtechnik). Podczas studiów został przyjęty do polskiej korporacji akademickiej Rosevia. W sierpniu 1939 roku wyjechał na praktykę do stoczni w Anglii. Został go tam wybuch II wojny światowej. W 1942 roku ukończył studia na Uniwersytecie w Glasgow. Po wojnie uzyskał drugi dyplom na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej w 1950 roku, a w 1960 roku stopień doktora nauk technicznych na podstawie pracy Wpływ wielkości budowanych statków na podstawowe urządzenia techniczne stoczni. Od 1948 roku był związany z Politechniką Gdańską. Zorganizował i kierował Katedrą i Zakładem Technologii Okrętów i Organizacji Przemysłu Okrętowego. Utworzył specjalność technologia okrętów, wypromował pierwszych w Polsce doktorów w tej dziedzinie. W latach 1981-1984 pełnił funkcję rektora Politechniki Gdańskiej, na której pracował do przejścia na emeryturę w 1988 roku; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Jerzy_Doerffer [dostęp: 12.07.2022].

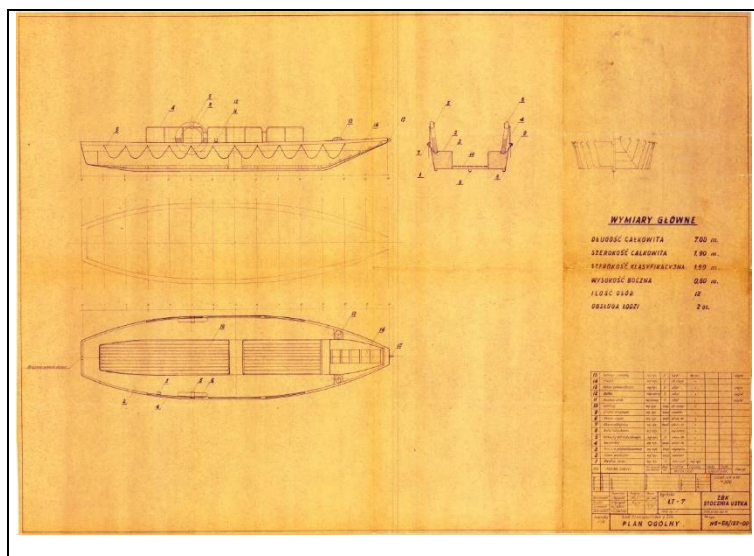
¹⁷⁴ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

W roku 1971 planowano wykonanie 7 szt. Delfinów, w tym dla Gdynskiego Urzędu Morskiego, Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Belona” w Dziwnowie oraz BPiT Warszawa¹⁷⁵. W kolejnych latach, projekt „Delfin” wykorzystano do realizacji jednostek typu MTS-85 i ŁRS-85¹⁷⁶.

10. Łódź transportowa ŁT-7

W roku 1968 r. wykonano prototyp łodzi transportowej ŁT-7 dla Okręgowej Dyrekcji Wodnej w Warszawie. Jednostkę zaprojektował inż. Józef Wyszynski.

Ryc. nr 62. Plan ogólny łodzi transportowej ŁT-7.



10.1. Charakterystyka techniczna ŁT-7.

- długość całkowita - 7.00 m;
- szerokość całkowita - 1.90 m;
- szerokość klasyfikacyjna - 1.80 m;
- wysokość boczna - 0.60 m;
- liczba osób - 12;
- obsługa łodzi - 2 os.

Źródło: archiwum Andrzeja Siekierzyckiego.

10.2. Opis łodzi

Łódź została zbudowana z laminatu poliestrowo-szklanego i wyposażona w komory pływalnościowe wypełnione styropianem, gwarantującym jej niezatapialność przy pełnym obciążeniu. Łódź była przeznaczona do przewozu pasażerów przez rzeki, kanały i jeziora i spełniała wymagania BHP na placach budów wodnych. Łódź mogła jednorazowo zabrać 12 osób + 400 kg bagażu.

Ciekawostką jest fakt, że odbiór ostateczny łodzi odbył się rok po rocznym okresie eksploatacji przez OZW Warszawa. Odbiór zakończył się wynikiem pozytywnym i dopuszczeniem do produkcji seryjnej¹⁷⁷.

¹⁷⁵ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 86, Plany na rok 1971; skrótu „BPiT” autorom nie udało się rozszyfrować, nie można jednak wykluczyć, że chodzi o jednostkę zaopatrującą jednostki Marynarki Wojennej.

¹⁷⁶ Rozmowa autora z projektantem Stoczni Ustka, mgr inż. Andrzejem Siekierzyckim we wrześniu 2022 r.

¹⁷⁷ Protokół ostatecznego odbioru i oceny wyników badań łodzi transportowej ŁT-7 wykonanej z laminatu poliestrowo-szklanego (w posiadaniu autora).

Rozdział 5. Stocznia „Ustka” w latach 1968-1970

1. Rozbudowa stoczni, terenu „A”

Jak już wspomniano w części dotyczącej budowy kutra TRT18 w 1968 roku w stoczni trwała realizacja inwestycji pn. Rozbudowa Stoczni Ustka.

Ryc. nr 63. Budowa hali kadłubowej na terenie „A”.



Źródło: APK, *4 lata w życiu powiatu*, Powiatowy Komitet Frontu Jedności Narodu w Słupsku, Słupsk 1969, nr. inw. 3201, s. 4.

Ten sam obiekt widziany od strony południowej:

Ryc. nr 64. Budowa hali kadłubowej z wykorzystaniem obiektu W1/10.



Źródło: archiwum autora.

2. Plan na lata 1968-1969

Pomimo niezakończenia budowy nowej hali, której przeznaczeniem była produkcja dużych jednostek laminatowych, stałemu rozszerzeniu ulegał program produkcji i zadania planowe wyznaczane przez jednostkę zwierzchnią, Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego. W kierownictwie stoczni istniała świadomość, że wraz ze wzrostem zadań zwiększają się równolegle trudności związane z ich wykonawstwem. Rok 1968 stał się typowym przykładem tego rodzaju trudności, nie wzrostem planu produkcji globalnej o 10,6% lecz wzrostem produkcji z tworzyw sztucznych o ponad 52,2%, w tym 27% stanowiły nowe uruchomienia. Projekt planu produkcji na rok 1968 charakteryzował się następującą strukturą:

- wyroby z tworzyw sztucznych -73,9%;
- wyroby z aluminium -21,3%;
- pozostałe wyroby -4,8%.

Z dalszej analizy przeprowadzonej w odniesieniu do struktury asortymentowej produkcji wynikało, że łodzie ratunkowe, kutry różnego typu, łodzie rybackie i trawler TRT18 stanowiły ponad 62,3% ogólnego programu produkcji, pozostałe 37,7% stanowiły urządzenia i wyposażenie statków¹⁷⁸.

W takiej sytuacji, uznano że rozwiązanie problemu [braku przepustowości istniejących obiektów przeznaczonych do produkcji laminatowej] mogło nastąpić jedynie poprzez wprowadzenie 3-ej zmiany na wydziale tworzyw sztucznych¹⁷⁹.

Plan produkcji towarowej na rok 1968 wynosił 155 mln złotych i obejmował następujące grupy wyrobów ważnych¹⁸⁰:

1. łodzie ratunkowe aluminiowe – 64 szt.;
2. łodzie ratunkowe i robocze – 203 szt.;
3. kutry robocze 725 – 6 szt.;
4. kutry pomiarowe 726 – 8 szt.;
5. łodzie portowe „Zefir” – 6 szt.;
6. łodzie rybackie „Delfin” – 4 szt.;
7. łodzie żakowe – 20 szt.;
8. kuter rybacki TRT18 – 1 szt.;
9. trapy i kładki aluminiowe – 202 szt.;
10. pojemniki na tratwy: 10-osobowe – 1964 szt., 6-osobowe – 15 szt.

Warte podkreślenia jest to, że wśród łodzi ratunkowych planowanych do sprzedaży w 1968 roku było 12 szt. łodzi typu ŁRT-P1sZZ, tj. łodzi ognioodpornych, które były ujęte w projekcie planu rozwoju techniki na lata 1968-1969. Plan ten obejmował następujące zadania¹⁸¹:

¹⁷⁸ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 83, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1968 oraz założenia na rok 1969, Część opisowa do projektu planu na lata 1968/69.

¹⁷⁹ Tamże.

¹⁸⁰ Tamże, pismo ZPO Nr EP/1231/pfn/68/916 z 9.12.1968 r.

¹⁸¹ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 83, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1968 oraz założenia na rok 1969.

- zakończenie budowy i próby doświadczalnego trawlera z laminatów typu TRT18 do końca 1968 r.¹⁸² (zadanie wyznaczone przez Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego);
- rozpoczęcie wykonania oprzyrządowania kutra rybackiego 12,5¹⁸³;
- wykonanie prototypu, próby i uruchomienie produkcji na skalę przemysłową łodzi ratunkowej desantowej przeznaczonych do przejścia strefy ognia – do końca 1968 r.;
- produkcję trapu z hydronalium ze stopniami ewolwentowymi o konstrukcji mieszanej zbrojonej drutem stalowym;
- produkcję kładki z laminatów typu KZ-6T;
- produkcję luków ładowni statków z tworzyw sztucznych.

3. Stocznia „Ustka” buduje prototyp łodzi ognioodpornej

Do produkcji prototypowej łodzi ratunkowej z LPS dostosowanej do przejścia strefy ognia, a przeznaczonej na budowane zbiornikowce w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni, przystąpiono już w III kwartale 1967 roku. Projekt został opracowany przez IOPG przy zaangażowaniu specjalistów Stoczni „Ustka”. Łódź typu ŁRT-P1sZZ przewidziana na 32 osoby, miała wyeliminować import podobnych łodzi z Jugosławii¹⁸⁴.

Zwięzłe sprawozdanie z tego wydarzenia zawierało między innymi w Kronice Stoczni z roku 1968, poniżej¹⁸⁵:

Udział produkcji wyrobów z tworzyw sztucznych w dalszym ciągu powiększa się i osiąga w 1968 roku 67,7%, kosztem zmniejszenia ilości wyrobów z aluminium. Zostaje uruchamiana produkcja coraz to nowych typów wyrobów z LPS, dla potrzeb krajowych jak i na eksport. W celach akwizycyjnych na rynki skandynawskie zostają wykonane 2 motorówki weekendowe, turystyczno-sportowe typu KW-85 wg projektu stoczniowego ZBK, których głównym projektantem był Józef Wyszyński. Do połowów przybrzeżnych wybudowane zostają łodzie motorowe o długość 8,5 m typu „Delfin” wg projektu ZBK, jako jednostki informacyjne dla Spółdzielni Rybackiej w Rowach.

Największym jednak osiągnięciem Stoczni w budownictwie łodzi ratunkowych było wykonanie pierwszej łodzi ratunkowej z LPS, przeznaczonej na zbiornikowce. Łódź o specjalnej konstrukcji posiadała w pełni zdolność przejścia przez strefę ognia płonącej na morzu ropy. Rozpoczęta budowa łodzi w 1967 roku, została zakończona i poddana wszystkim obowiązującym próbom technicznym w II kw. 1968 roku, za wyjątkiem prób przebywania w ogniu. Po wielu bardzo skomplikowanych przygotowaniach do ostatecznej i najbardziej niebezpiecznej próby przystąpiono rano w dniu 4 czerwca 1968 roku. W specjalnie wydzielonym pływakami akwenie w porcie Ustka, usytuowano łódź, wylano 30 ton oleju napędowego (grubość warstwy 2,7 cm) i w czasie rozpoczęcia krążenia łodzi podpalono ropę. Łódź przebywała w bezustannym morzu płomieni przez 9,5 minuty, a z okresowymi przerwami tj. od początku do momentu ugaszenia ognia - przez 11 minut. Wyniki próby ognia łódź przeszła nadspodziewanie dobrze.

Tego samego dnia, w godzinach popołudniowych, nastąpiła druga próba ognioodporności dna łodzi. Próba ta miała wykazać zachowanie i dalszą przydatność łodzi podczas opuszczania jej ze statku na płonącej ropę. Przez okres 2 minut dno łodzi było poddane intensywnemu działaniu ognia. Próba ta, pierwsza tego rodzaju w świecie, również wypadła bardzo dobrze, a łódź z miejsca palenia w Basenie Węglowym portu, popłynęła szybko na teren Stoczni.

¹⁸² Przedsięwzięcie opisane w rozdziale 4.

¹⁸³ Brak dodatkowych informacji o tym przedsięwzięciu w planie roku 1968 i założeniach na rok 1969.

¹⁸⁴ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

¹⁸⁵ Tamże.

Łódź otrzymała klasę PRS i dopuszczono ten typ łodzi do produkcji seryjnej. Import dalszych łodzi został natychmiast przez ZPO wstrzymany.

Obserwatorami prób byli: inspekcja Polskiego Rejestru Statków - kmdr M. Wojcieszek i mgr inż. Z. Uruski, inspektorzy Rejestru ZSRR¹⁸⁶, Dyrektor Techniczny ze stoczni Rechlin, NRD, konstruktorzy łodzi z IOPG na czele z prof. J. Doerfferem i mgr inż. J. Madeyem, przedstawiciele ZPO, Stoczni im. Komuny Paryskiej oraz wielu gości, prasa i telewizja. Z obu prób został nakręcony kolorowy film. Prasa krajowa i zagraniczna szeroko i przez dłuższy czas pisała na temat obu przeprowadzonych prób. Stocznia osiągnęła wielki sukces, na który złożył się duży wysiłek jej pracowników pod osobistym kierownictwem i zaangażowaniem Głównego Inżyniera.

Drugim poważnym wydarzeniem w Stoczni było wodowanie trawlera rybackiego typu TRT-18, zbudowanego z LPS. Uroczystość wodowania jednostki odbyła się 16 lipca 1968 roku. Trawler wyposażony był na wodzie do końca 1968 roku. Dnia 31 grudnia nastąpiło uroczyste podniesienie bandery i przekazanie trawlera armatorowi - Spółdzielni Rybołówstwa Morskiego „Łosoś” w Ustce. W obu okolicznościach towarzyszyli zaproszeni goście prasa i telewizja¹⁸⁷.

Z prac inwestycyjnych, adaptacyjnych i gospodarczych wykonano:

- przejazd przez tory kolejowe, łączący tereny Stoczni „A” i „B” najkrótszą trasą oraz przyległą wartownią i szlabany. Przekazanie do użytku nastąpiło w lutym 1968 roku,
- w marcu 1968 roku zakończono utwardzenie trylinką placu przed budynkiem administracyjnym na terenie „B”,
- 1 stycznia 1968 roku na dachu budynku administracyjnego zamontowano neon „Stocznia Ustka”,
- przez okres całego roku trwały intensywne prace budowlane hali U1A. Wydrenowany został ciek strumienia biegnącego pod halą.

30 maja odwołany został ze Stoczni, a 15 lipca ze stanowiska dyrektora, mgr inż. Henryk Świtalski. Nominację na Dyrektora Naczelnego Stoczni otrzymał 1 lipca 1968 roku mgr inż. Leszek Dulski.

¹⁸⁶ Rejestr ZSRR – radzieckie towarzystwo klasyfikacyjne statków, odpowiednik polskiego PRS-u.

¹⁸⁷ Temat budowy trawlera TRT18 przedstawiono w rozdziale 4.

4. Leszek Dulski - dyrektor Stoczni „Ustka” w Ustce w latach 1968–1977¹⁸⁸

Ryc. nr 65. Fotografia Leszka Dulskiego.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Urodzony 1 stycznia 1926 roku w miejscowości Skoki, pow. Włocławek. Studia wyższe ukończył na WSR w Poznaniu - Wydział Technologii Drewna w 1952 r., uzyskując tytuł magistra inżyniera. Po ukończeniu studiów do kwietnia 1956 r. pracował jako Młodszy Asystent, a później jako Starszy Asystent w katedrze Technologii Drewna WSR w Poznaniu. W okresie od maja 1956 r. do czerwca 1968 r. pracował na stanowisku Kierownika Wydz. Produkcji w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni. Tam też w roku 1957 rozpoczął i prowadził pierwsze prace badawcze i doświadczalne w zakresie stosowania tworzyw sztucznych-laminatów poliestrowo-szklanych w budownictwie okrętowym, przyczyniając się poważnie do wykorzystania osiągnięć podczas uruchamiania produkcji z tworzyw sztucznych w Stoczni Ustka.

1 lipca 1968r. został powołany przez MPC [Ministra Przemysłu Ciężkiego] na stanowisko Dyrektora Naczelnego Stoczni „Ustka”.

Jest posiadaczem 2 patentów i 3 wzorów użytkowych, autorem 4-ech rozpraw naukowych wydanych drukiem oraz 3 specjalistycznych artykułów. Z największych posiadanych osiągnięć i zasług z dotychczasowej pracy w Stoczni Ustka należy wymienić:

- spowodowanie zlokalizowania a następnie uruchomienie na skalę przemysłową nowej dla Stoczni produkcji jednostek stalowych w latach 1970-1972;
- doprowadzenie do rozpoczęcia kapitalnej modernizacji Stoczni będącej obecnie w stadium realizacji;
- doprowadzenie do zatwierdzenia założeń I-go etapu rozbudowy Stoczni (ZTE) z perspektywą do 1990 roku (II E);
- utworzenie Biura Projektowo-Konstrukcyjnego;
- utworzenie Ośrodka Elektronicznych Maszyn Cyfrowych oraz wiele innych osiągnięć z zakresu organizacji i ogólnego rozwoju Stoczni.

Dzięki osobistemu zaangażowaniu w najtrudniejszych i odpowiedzialnych pracach Stoczni, zdobył sobie szacunek i uznanie pośród załogi - stał się autorytetem.

Podczas okupacji w latach 1943 do 1945 r. pracował przymusowo w kopalni „Pokój” na Śląsku.

Posiada odznaczenia:

- Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski-1974 r.;
- Złoty Krzyż Zasługi – 1963 r.;
- Medal XXX-lecia PRL – 1974 r.;
- Srebrny Medal za Zasługi dla Obronności Kraju – 1975 r.;
- Medal za Zasługi dla Marynarki Wojennej – 1973 r.;

¹⁸⁸ Życiorys opracowany przez Dział Kadr Stoczni Ustka w 1975 r. z okazji obchodów XXX-lecia Stoczni.

- Srebrna Odznaka OHP – 1975 r.;

- Złota Odznaka CZSBM – 1973 r.

Leszek Dulski został odwołany ze Stoczni w 1977 r.

Po pracy w Stoczni Ustka pracował przez krótki czas w ZPO, a następnie był dyrektorem Zakładów Maszyn Budowlanych ZREMB w Lęborku. Jego ostatnim zakładem pracy było Sanatorium „Tęcza” w Ustce, gdzie pełnił funkcję Dyrektora¹⁸⁹.

15 sierpnia 1968 r. na własną prośbę zwolniony został ze stanowiska Gł. Inżyniera **inż. Kazimierz Huras**, a na jego miejsce mianowany został **mgr inż. Jan Młodzianowski**, który z tą datą objął stanowisko DT [dyrektora technicznego].

5. Jan Młodzianowski - Główny Inżynier, I - szy Z - ca Dyrektora Naczelnego Stoczni „Ustka” w Ustce w latach 1968-1971¹⁹⁰

Urodzony 28 grudnia 1932 roku w m. Zawdzka Wola pow. Grudziądz. Ukończył Politechnikę Gdańską - Wydział Budowy Okrętów, uzyskując tytuł magistra inżyniera. W okresie od 1.05.1960 r. do 30.07.1965 r. pracował w Stoczni Gdańskiej im. Lenina na stanowisku Kierownika Oddziału Prefabrykacji. Od sierpnia 1965 r. do 31 lipca 1968 r. zatrudniony był w Stoczni „Wisła” w Gdańsku na stanowisku Szefa Produkcji. Tam też, w Komitecie Zakładowym PZPR dał się poznać jako aktywny członek w pracach społeczno-politycznych. Nominację na stanowisko Głównego Inżyniera Stoczni Ustka otrzymał 14 sierpnia 1968 r. Funkcję tę pełnił do 23 kwietnia 1971 r. tj. do chwili odwołania z zajmowanego stanowiska. Przeniesiony został przez ZPO do Stoczni im Komuny Paryskiej w Gdyni.

*Dotychczasowe Szefostwo Zaopatrzenia i Kooperacji zostało podniesione do rangi Dyrekcji. 11.11.1968 r. na stanowisko Dyrektora ds. Zaopatrzenia i Kooperacji został powołany **Stanisław Piątak**.*

¹⁸⁹ Relacja pisemna córki Anny Dulskiej – Babcock przekazana w 2022 r. (w posiadaniu autora).

¹⁹⁰ Życiorys opracowany przez Dział Kadr Stoczni Ustka w 1975 r. z okazji obchodów XXX-lecia Stoczni.

6. Stanisław Piątak – dyrektor ds. Zaopatrzenia i Kooperacji 1968–1982¹⁹¹

Ryc. nr 66. Fotografia Stanisława Piątaka.



Źródło: archiwum Andrzeja Piątaka.

Urodzony 3 kwietnia 1928 roku w Hrubieszowie, woj. lubelskie. Od roku 1946 do roku 1957 pracował w budownictwie. Następnie od 1957 r. do 1959 r. był zatrudniony w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni na stanowisku Z-cy Kierownika Działu Zaopatrzenia i wreszcie, od 1960 r. do 1968 r., pracował w Przedsiębiorstwie Robót Instalacyjno-Montażowych w Gdańsku jako kierownik działu zaopatrzenia.

W 1974 roku, na Uniwersytecie Gdańskim ukończył Zawodowe Studium Administracji, a w 1976 r. ukończył studia magisterskie na Wydziale Prawa i Administracji UG.

Na stanowisko Z-cy Dyrektora ds. Zaopatrzenia i Kooperacji w Stoczni „Ustka” powołany został 11 listopada 1968 r. Z największych osiągnięć w pracy w Stoczni należy wymienić między innymi doprowadzenie do stabilizacji kadr w pionie zaopatrzenia i kooperacji, jak również przeprowadzenie reorganizacji działów, co spowodowało zdecydowaną poprawę w zabezpieczeniu dostaw dla Stoczni, głównie na produkcję jednostek stalowych. Podniesienie tej służby do rangi dyrekcji umożliwiło bardziej wszechstronną i skuteczniejszą działalność na rzecz stoczni, a osobiste zaangażowanie w kluczowych sprawach przyniosło stoczni pozytywne efekty. W 1978 roku został oddelegowany do pracy w Algierii. W stoczni w Oranie przystąpiono do budowania kutrów rybackich na dokumentacji wykonanej w Stoczni Ustka. Po powrocie z oddelegowania w 1982 roku nie podjął już pracy w stoczni. Okres oddelegowania do Algierii odbił się na jego zdrowiu. Po ciężkiej chorobie zmarł 5.10.1987 roku i został pochowany w Gdańsku.

W latach 1944-46 służył w Wojsku Polskim, w którym w 1945 r. ukończył szkołę podoficerską.

Posiada odznaczenia państwowe i resortowe:

Odznakę Budownictwa Pracy – 1956 r.;

Odznakę 70-lec. Zw. Zaw. Prac. Bud. I Przem. Mater. Budowl.- 1960 r.;

Złotą Odznakę Związku Zawodowego – 1964 r.;

Medal 30-lecia PRL- 1974 r.;

Srebrną Odznakę Centralnego Związku Spółdzielni Bud. Mieszkaniowego – 1973 r.;

Brązową Odznakę OHP – 1975 r.;

Złotą Odznakę Centralnego Związku Spółdzielni Bud. Mieszkaniowego – 1976 r.;

Złoty Krzyż Zasługi - 1976 r.;

Medal 40-lecia PRL - 1984 r.

Ryc. nr 67. Stanisław Piątak jako podoficer LWP – rok 1945.



Źródło: archiwum Andrzeja Piątaka.

¹⁹¹ Życiorys opracowany przez Dział Kadr Stoczni Ustka w 1975 r. z okazji obchodów XXX-lecia Stoczni.

7. Próba ognioodporności łodzi ŁRT-P1sZ

Ryc. nr 68. Uczestnicy próby palenia łodzi. W środku prof. Jerzy Doerffer.



Źródło: archiwum Stanisława Pelczara.

Ryc. nr 69. Profesor Doerffer w rozmowie z dyrektorem stoczni Henrykiem Świtalskim.



Źródło: archiwum autora.

8. Łódź ratunkowa ŁRT-P1sZZ

8.1. Opis łodzi ratunkowej typu ŁRT-P1sZZ¹⁹²

„Łódź ratunkowa typu ŁRT-P1sZZ została zaprojektowana dla zbiornikowców na paliwa płynne. Wyposażenie łodzi pozwala na ratowanie się załogi z płonącego statku i przejście przez obszar palącej się cieczy rozlanej na wodzie. Łódź jest typu całkowicie zamkniętego z małymi półpokładami na dziobie i rufie.

Sztywne przekrycie posiadające gazo- i strugoszczelne zamknięcie wszelkich otworów, zabezpiecza ludzi od góry przed dostawaniem się do wnętrza szkodliwych dla zdrowia spalin.

Dla przystosowania do wymagań bezpieczeństwa na zbiornikowcach dla produktów naftowych łódź posiada dwa systemy: zraszania wodą w sposób ciągły i takiegoż zasilania wnętrza powietrzem w butlach ciśnieniowych na czas ewentualnego przechodzenia przez strefę rozlanego na morzu i płonącego paliwa.

Zapas sprężonego powietrza w butlach wewnątrz łodzi umożliwia 32 osobom oddychanie przez 10 minut oraz na pracę silnika przez 1,5 minuty na małych obrotach i następnych 8,5 minut na maksymalnych obrotach, z zachowaniem przez cały ten czas małego nadciśnienia we wnętrzu łodzi. System zraszania wodą morską uniemożliwia zapalenie się lub przegrzanie łodzi od płonącej ropy. Łódź posiada 2 pary wioseł.

Niezatapialność wyposażonej łodzi zagwarantowane jest zapasem wyporności rezerwowej w postaci bloków nienasiąkliwego tworzywa piankowego rozmieszczonego wzdłuż burt. W sztywnym przekryciu łodzi, na każdej z burt, znajdują się po dwa włazy 720x1500 mm dostosowane do otwierania z zewnątrz i wnętrza łodzi, umożliwiające wchodzenie i wychodzenie równocześnie 8 osobom do wnętrza łodzi albo wniesienie ewentualnych rannych lub chorych na noszach.

Dla sternika w części rufowej nad silnikiem zainstalowane jest stanowisko nawigacyjne w specjalnej kopułce wyniesionej ponad przekryciem, umożliwiające obserwację na wszystkie strony przez okienka ze szkła hartowanego, odpornego na wysokie temperatury, względnie przez klapę otwieraną z góry”.

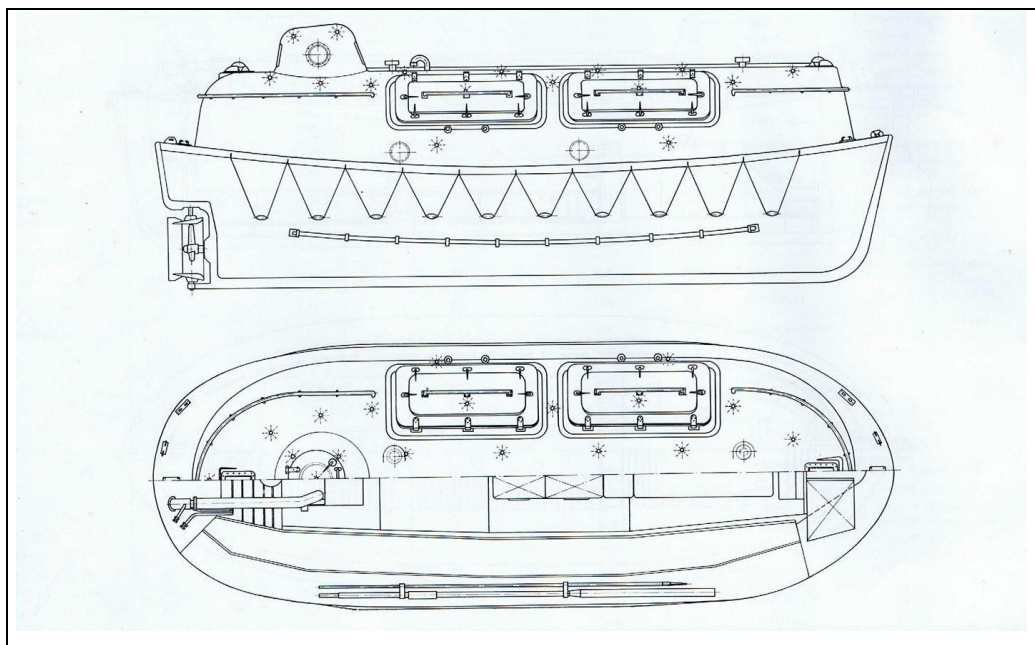
Ryc. nr 70. Model łodzi ratunkowej typu ŁRT-P1sZZ.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

¹⁹² Album okolicznościowy z okazji próby przejścia przez strefę palącej się ropy (archiwum Zygmunta Zaręby).

Ryc. nr 71. Plan ogólny łodzi ŁT-P1sZZ.



Źródło: archiwum autora.

8.2. Charakterystyka łodzi ratunkowej typu ŁRT-P1sZZ.

- długość klasyfikacyjna	-L = 7,30 m;
- szerokość klasyfikacyjna	-B = 2,65 m;
- pojemność wew. łodzi	-V = 28,20 m ³ ;
- ciężar łodzi wyposażonej bez ludzi	-P = 4300 kg;
- ciężar łodzi z ludźmi i zapasami	-P _c = 6700 kg;
- rozstaw osi haków nośnych	-E = 5,92 m;
- pojemność zbiorników wypornościowych	-V _{zb} = 4,48 m ³ ;
- pojemność butli powietrza 150 kg/cm ²	-200 l;
- wydajność pompy systemu zraszania	-700 l/min.;
- moc zainstalowana – silnik główny	-N = 36 KM;
- szybkość eksploatacyjna	-v = 6 w;
- liczba ludzi	-n = 32.

8.3. Przebieg prób palenia na podstawie ilustracji

Ryc. nr 72. Łódź na początku próby ogniowej.



Ryc. nr 73. Łódź w czasie próby ogniowej.



Ryc. nr 74 Łódź w końcowym okresie próby ogniowej.



Ryc.nr 75. Ocena stanu łodzi po zakończeniu próby.



Źródło: archiwum Zygmunta Zaręby.

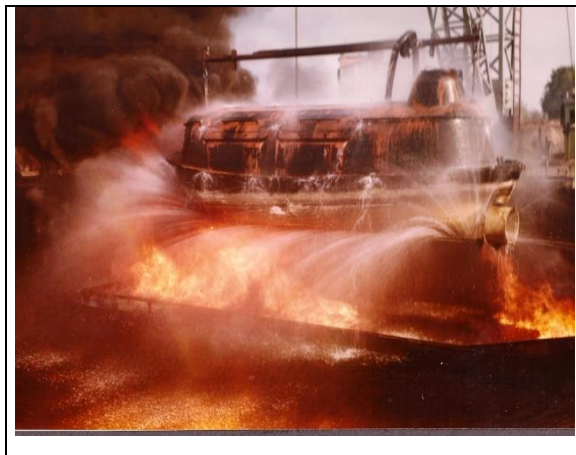
Ryc. nr 76. Żywe myszy wyjęte z wnętrza łodzi po próbie.



Źródło: archiwum Stanisława Pelczara.

Potwierdzeniem sukcesu były przede wszystkim wyniki uzyskane i odczytane z 12 czujników rozmieszczonych w różnych miejscach łodzi, które wykazały temperatury poniżej dopuszczalnej granicy, o czym poinformował podczas konferencji prasowej z udziałem prof. Jerzego Doerffera i przedstawicieli instytucji klasyfikacyjnych, dyrektor stoczni mgr inż. Henryk Świtalski. Była to pierwsza w kraju, a piąta w świecie próba palenia tego typu łodzi, z tym jednak, że pierwsza próba łodzi wykonanej całkowicie z laminatów, bez użycia powłok azbestowych¹⁹³.

Ryc. nr 77. Próba ognioodporności dna łodzi.



Źródło: archiwum Zygmunta Zaręby.

Nie ulega wątpliwości, że opisane wydarzenie to jedno z najbardziej udanych w historii Stoczni „Ustka”, które wówczas, w 1968 roku, i w późniejszej działalności zakładu będzie chlubą i dumą jej załogi¹⁹⁴.

8.4. Zastosowanie łodzi ognioodpornych

Ryc. nr 78. Łodzie ognioodporne Stoczni „Ustka” na pokładzie zbiornikowca.



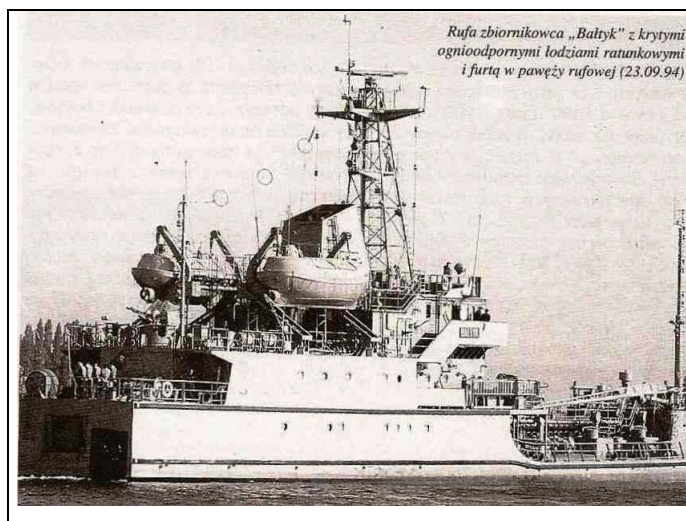
Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Łodzie ognioodporne były projektowane jako środki ratunkowe, które mogły być zastosowane wszędzie tam, gdzie istniało niebezpieczeństwo emisji oparów toksycznych lub gazów lub powstanie pożaru. Zaliczają się do nich: chemikaliowce, gazowce, zbiornikowce (tankowce) oraz platformy wiertnicze.

¹⁹³ „Głos Koszaliński” 5.06.1968 r., nr 135.

¹⁹⁴ Kiedy autor rozmawiał w 2021 roku z Zygmuntem Zarębą (1939-2021) - w roku 1968 głównym księgowym Stoczni „Ustka” i świadkiem tego wydarzenia - to właśnie tę pomyślną próbę łodzi uznał on za najważniejsze przeżycie w okresie swojej ponad dwudziestoletniej pracy w Stoczni.

Ryc. nr 79. Łodzie ognioodporne Stoczni „Ustka” na wyposażeniu na wyposażeniu zbiornikowca „Bałtyk”¹⁹⁵.



Rufa zbiornikowca „Bałtyk” z krytymi ognioodpornymi łodziami ratunkowymi i furtką w pawęży rufowej (23.09.94)

Źródło: Jarosław Ciślak, *Polska Marynarka Wojenna 1995*, Warszawa 1995, s. 156.

9. Analiza działalności Stoczni „Ustka” w 1968 roku

Plan produkcji w roku 1968 wykonano w 100.6% przy wykorzystaniu stanu zatrudnienia ogółem 101,5% oraz odpowiadającemu temu funduszowi płac na poziomie 99,8% i wydajności pracy na 1 zatrudnionego na poziomie 100,3%¹⁹⁶.

Rok 1968 w porównaniu do roku 1967 charakteryzował się poważną zmianą profilu produkcyjnego polegającą na wprowadzeniu do produkcji wyrobów o dłuższym cyklu produkcyjnym oraz bardziej skomplikowanej konstrukcji i technologii. Poza tym, nastąpił poważny wzrost produkcji z laminatów poliestrowym kosztem systematycznego wypierania produkcji ze stopów aluminiowych. Fakt ten spowodował zmiany w strukturze zatrudnienia pracowników bezpośrednio produkcyjnych oraz pomocniczych. Stąd, w początkach 1968 roku, wystąpiły poważne zmiany kwalifikacji załogi oraz dostatecznie odczuwalna płynność kadr wewnątrz przedsiębiorstwa, polegająca na przesunięciu robotników z wydziału aluminiowego i mechanicznego na wydział tworzyw sztucznych¹⁹⁷.

W roku 1968 planowano uruchomienie produkcji drugiej jednostki typu TRT-18, ale przedsięwzięcie to nie zostało podjęte ze względu na opóźnienie budowy jednostki prototypowej¹⁹⁸.

Analizując wyniki roku 1968 w porównaniu do roku 1967 stwierdzono widoczne pogorszenie sytuacji na odcinku poziomu produkcji i jakości produkcji, wyrażające się wystąpieniem wyrobów w grupie nieklasyfikowanej oraz zmniejszeniem się aż o 17,5% wskaźnika wyrobów grupy „A”¹⁹⁹[...] Pogorszenie to było wynikiem zmiany układu asortymentu produkcji, czego potwierdzeniem był fakt, że żaden wyrób z grupy „A” nie spadł do grupy „B”. Udział wszystkich wyrobów zaliczanych do grupy „A” był niższy niż w 1967 roku, chociaż na 7 wyrobów przedstawionych do oceny – motorówka typu

¹⁹⁵ Zbiornikowiec „Bałtyk” to zbiornikowiec paliwowy projektu ZP-1200, zbudowany w Stoczni Marynarki Wojennej im. Dąbrowszczaków w Gdyni w roku 1991.

¹⁹⁶ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 225, Analizy działalności gospodarczej Stoczni, Lata 1960-1970.

¹⁹⁷ Tamże.

¹⁹⁸ Tamże; sprawa przedstawiona szerzej w rozdziale 4.

¹⁹⁹ Grupa „A” obejmowała wyroby na najwyższym poziomie światowym, grupa „B” to wyroby na średnim poziomie światowym; oceny były dokonywane przez Branżowe Komisje Oceny Wyrobów.

„Zefir”²⁰⁰, łódź do przejścia strefy ognia ŁRT-P1sZZ, łódź robocza 5,5 S1 oraz kładki: KZ 6T i KZ8T otrzymały oceny w grupie „A”, pozostałe 2 wyroby tj. trapy ewolwentowe: 12 m i 6 m w grupie „B”²⁰¹.

9.1. Zamówienia eksportowe na łodzie ratunkowe i wyroby aluminiowe

W roku 1968 stocznia planowała realizację zamówień eksportowych na łodzie ratunkowe oraz trapy i kładki aluminiowe do 5 krajów, w tym²⁰²:

- do Bułgarii: ŁRT-M1r – 4 szt., ŁRT-M1s – 4 szt., ŁRT-L4w – 12 szt., trapy KZ-75A – 2 szt., kładki KZ-6a – 1 szt.;
- do Rumuni: ŁRT-P1r – 4 szt., ŁRT-P1s – 4 szt., trapy KZ-75A – 8 szt.;
- do Danii: ŁRT-P1r – 4 szt., ŁRT-P1s – 4 szt., trapy KZ 110A – 6 szt., kładki KZ-10a – 3 szt.;
- do ZSRR: ŁRA-P1r – 2 szt.;
- do Indii: ŁRT-P3s – 3 szt., ŁRT-P3r – 3 szt.

Wartość sprzedaży eksportowej w roku 1968 wyniosła 26,6 mln zł i była o prawie 9 mln zł niższa niż w 1967 roku²⁰³.

Ryc. nr 80. Model łodzi ŁRT-P7s.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Dodatkowo, w trakcie roku stocznia otrzymała zamówienie na produkcję i dostawę 32 sztuk łodzi ratunkowych do Szwecji, z dostawą od grudnia 1968 r. i sukcesywnie co 4 tygodnie²⁰⁴.

Z kolei, w grudniu 1968 r. „Centromor” podpisał kontrakt z 5 stoczniami francuskimi na dostawę łodzi ratunkowych typu zamkniętego ŁRT-P7s, 107-osobowe, które były przeznaczone na 12 budowanych tam statków rybackich. Realizacja dostaw miała odbywać się od października 1969 roku do listopada 1970 roku²⁰⁵.

9.2. Działania w kierunku eksportu TRT-18²⁰⁶

Ponieważ projekt trawlera TRT-18 stanowił podstawę decyzji o kierunkach rozwoju Stoczni „Ustka”, Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego prowadziło działania zmierzające do wypromowania jednostki jako towaru eksportowego. W tym celu, 19.XI.1968 r., odbyła się narada w siedzibie ZPO w Gdańsku z udziałem:

²⁰⁰ Motorówka „Zefir” to jednostka laminatowa zaprojektowana do obsługi portu; jej wymiary: długość – 10,36 m, szerokość – 2,53 m, wysokość – 1,53 m, napęd – silnik ZPC Ursus S-4001 o mocy 42 KM; w 2022 jednostka nr bud 2/N5 była zarejestrowana jako łódź rybacka ŚWI-49; zob. https://www.prs.pl/uploads/rejestr_mot.pdf [dostęp: 29.07.2022].

²⁰¹ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 225, Analizy działalności gospodarczej Stoczni, Lata 1960-1970.

²⁰² APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 83, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1968 oraz założenia na rok 1969.

²⁰³ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 99, XXV-lecie Stoczni „Ustka”.

²⁰⁴ „Dziennik Bałtycki” 11.05.1968 r., nr 112.

²⁰⁵ „Dziennik Bałtycki” 29/30.12.1968 r., nr 308.

²⁰⁶ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 77, Protokoły narad 1960-1965, Ustalenia dotyczące eksportu TRT-18.

- Naczelnika Wydziału Eksportu ZPO – mgr inż. Strady;
- pracownika Wydz. Eksportu ZPO – inż. Pietruszyńskiego;
- Dyrektora Naczelnego Stoczni – mgr. inż. Leszka Dulskiego;
- Zastępcy Kierownika Działu Zbytu i Eksportu Stoczni Ustka – Andrzeja Kaysera;
- przedstawicieli Centromoru – mgr Daniewskiego, inż. Zawadzkiego;
- Kierownika Pracowni IOPG – mgr inż. Madeja.

Ustalono między innymi, że:

- TRT-18 będzie oferowane na rynek Ameryki Południowej jako statek rybacki w wersji: sejner, trawlero-sejner, krewetkowiec i long-liner;
- dostawa pierwszej jednostki (odbiegającej od prototypu) miała nastąpić w ciągu 12 miesięcy od podpisania umowy między Stoczną i Centromorem;
- do 1971 roku łączna możliwość produkcji będzie wynosiła od 7 do 8 sztuk;
- jednostką napędową będzie silnik „Caterpillar”.

9.3. Struktura zatrudnienia

	rok 1967	rok 1968
Zatrudnienie ogółem -	676	731
- robotnicy grupy przemysłowej	476	524
- pracownicy umysłowi	162	173

Na przestrzeni roku 1968, a zwłaszcza w IV-kw., wystąpiła poważna zmiana struktury zatrudnienia, szczególnie notująca wysoki wzrost pracowników grupy inżynieryjno-technicznej. Grupa ta nie przyczyniała się do bezpośredniego wzrostu produkcji, jednakże, ze względu na kończącą się budowę ośrodka kadłubowego, okazała się niezbędną w celu przygotowania pracy w nowym obiekcie produkcyjnym²⁰⁷.

9.4. Realizacja inwestycji rozwojowych

Rok 1968 był kolejnym, w którym realizowana była rekonstrukcja zakładu, składająca się z dwóch etapów:

- pierwszy etap obejmował lata 1961-1966, w którym nakłady wynosiły 19 mln zł.;
- drugi etap realizowany w latach 1966-1972, w którym zaplanowano nakłady w kwocie 78 mln zł.

Generalna rozbudowa Stoczni realizowana była w ramach inwestycji zjednoczeń. Z inwestycji przedsiębiorstw finansowane były niewielkie przedsięwzięcia. Rok 1968 był przełomowym drugiego, zasadniczego etapu rozbudowy Stoczni „Ustka”. Dotychczasowa realizacja przebiegała zgodnie z ustalonym harmonogramem. W roku 1968 na planowane nakłady ogółem 10.251 tys. zł wykonane zostały w kwocie 13.213 tys. zł, z czego ponad jedenaście milionów złotych stanowiły inwestycje

²⁰⁷ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 225, Analizy działalności gospodarczej Stoczni, Lata 1960-1970.

kontynuowane. Z inwestycji zjednoczeń oddano do użytku obiekty o wartości 640 tys. zł, z czego 433 tys. stanowiły maszyny, a pozostałe roboty budowlane²⁰⁸.

10. Rok 1968 według Kroniki Stoczni „Ustka”²⁰⁹

Udział produkcji wyrobów z tworzyw sztucznych w dalszym ciągu powiększa się i osiąga w 1968 roku 67,7%, kosztem zmniejszenia ilości wyrobów z aluminium. Zostaje uruchamiana produkcja coraz to nowych typów wyrobów z LPS, dla potrzeb krajowych jak i na eksport. W celach akwizycyjnych na rynki skandynawskie zostają wykonane 2 motorówki weekendowe, turystyczno-sportowe typu KW-85 wg projektu stoczniowego ZBK, których głównym projektantem był Józef Wyszyński. Do połowów przybrzeżnych wybudowane zostają łodzie motorowe o długość 8,5 m typu „Delfin” wg projektu ZBK, jako jednostki informacyjne dla Spółdzielni Rybackiej w Rowach.

Największym jednak osiągnięciem Stoczni w budownictwie łodzi ratunkowych było wykonanie pierwszej łodzi ratunkowej z LPS, przeznaczonej na zbiornikowce. Łódź o specjalnej konstrukcji posiadała w pełni zdolność przejścia przez strefę ognia płonącej na morzu ropy. Rozpoczęta budowa łodzi w 1967 roku, została zakończona i poddana wszystkim obowiązującym próbom technicznym w II kw. 1968 roku, za wyjątkiem prób przebywania w ogniu. Po wielu bardzo skomplikowanych przygotowaniach do ostatecznej i najbardziej niebezpiecznej próby przystąpiono rano w dniu 4 czerwca 1968 roku. W specjalnie wydzielonym pływaku akwenie w porcie Ustka, usytuowano łódź, wylano 30 ton oleju napędowego (grubość warstwy 2,7 cm) i w czasie rozpoczęcia krążenia łodzi podpalono ropę. Łódź przebywała w bezustannym morzu płomieni przez 9,5 minuty, a z okresowymi przerwami tj. od początku do momentu ugaszenia ognia - przez 11 minut. Wyniki próby ognia łódź przeszła nadspodziewanie dobrze. Tego samego dnia, w godzinach popołudniowych, nastąpiła druga próba ognioodporności dna łodzi. Próba ta miała wykazać zachowanie i dalszą przydatność łodzi podczas opuszczania jej ze statku na płonącą ropę. Przez okres 2 minut dno łodzi było poddane intensywnemu działaniu ognia. Próba ta, pierwsza tego rodzaju w świecie, również wypadła bardzo dobrze, a łódź z miejsca palenia w Basenie Węglowym portu, popłynęła szybko na teren Stoczni. Łódź otrzymała klasę PRS i dopuszczono ten typ łodzi do produkcji seryjnej. Import dalszych łodzi został natychmiast przez ZPO wstrzymany.

Obserwatorami prób byli: inspekcja Polskiego Rejestru Statków - kmdr M. Wojcieszek i mgr inż. Z. Uruski, inspektorzy Rejestru ZSRR, Dyrektor Techn. ze stoczni Reclin, NRD, konstruktorzy łodzi z IOPG na czele z prof. J. Doerfferem i mgr inż. J. Madeyem, przedstawiciele ZPO, Stoczni im. Komuny Paryskiej oraz wielu gości, prasa i telewizja.

Z obu prób został nakręcony kolorowy film. Prasa krajowa i zagraniczna szeroko i przez dłuższy czas pisała na temat obu przeprowadzonych prób. Stocznia osiągnęła wielki sukces, na który złożył się duży wysiłek jej pracowników pod osobistym kierownictwem i zaangażowaniem Głównego Inżyniera²¹⁰.

11. Analiza działalności Stoczni w roku 1969

11.1. Produkcja globalna

Plan produkcji globalnej wykonano w roku 1969 w 101,1 %, co oznaczało wzrost o 4,6% w stosunku do roku 1968 tj. o 11, 5 mln zł. Wzrost sprzedaży osiągnięto w 60% dzięki wzrostowi wydajności pracy, a pozostały przyrost był efektem wzrostu zatrudnienia. Nastąpiła dalsza zmiana asortymentu produkcja, która wyrażała się zwiększeniem udziału produkcji wyrobów z tworzyw

²⁰⁸ Tamże.

²⁰⁹ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

²¹⁰ Mowa o inż. Kazimierzu Hurasie.

sztucznych, która osiągnęła 69,2% produkcji ogólnej. Ponad 70% produkcji towarowej była przeznaczona dla odbiorców w ramach ZPO (stocznie produkcyjne)²¹¹.

Podobnie jak w roku 1968, pogorszeniu uległ poziom techniczny i jakość produkcji wskutek występowania wyrobów w grupie nieklasyfikowanej oraz obniżeniu wskaźnika wyrobów grupy „A”. Pogorszenie to nie wynikało z pogorszenia standardu poszczególnych wyrobów lecz zmiany układu asortymentowego produkcji. Poziom techniczny produkowanych wyrobów był na najwyższym i średnim poziomie światowym. W roku 1969 na wartość produkcji towarowej 162,2 mln zł udział wyrobów ocenianych w grupach A + B wynosił 90,6%, zaś wyrobów zakwalifikowanych do grupy „A” – 90,9%. Wyrobów w grupie „C” stocznia nie produkowała. Stocznia posiadała 53 wyroby oceniane ze świadectwami klasyfikacyjnymi, z czego 42 były zakwalifikowane do grupy „A”, zaś 11 do grupy „B”²¹².

Gros wyrobów cechowała nowoczesność rozwiązań konstrukcyjnych, odpowiednio jakościowy zakres wyposażenia, niezawodność w działaniu oraz wysoki standard estetyczny. Wszystkie wyroby odpowiadały normom, warunkom i zaleceniom PRN, ISO, MK60, RWPG i innym specjalnym wymogom techniczno-eksploatacyjnym precyzowanym przez odbiorców. Poza tym, większość grup wyrobów, głównie łodzie ratunkowe, kutry i inne jednostki pływające były nadzorowane przez towarzystwa klasyfikacyjne takie jak: Polski Rejestr Statków, Rejestr ZSRR i Lloyd's Register²¹³.

11.2. Wzrost sprzedaży eksportowej²¹⁴

W roku 1969 odnotowano znaczący wzrost sprzedaży na eksport w porównaniu z 1968 r. Wartość sprzedaży osiągnęła 39.519 tys. zł (rok 1968 – 26.606 tys. zł), z tego:

- do krajów socjalistycznych (KS) – 23.827,9 tys. zł;
- do krajów kapitalistycznych (KK) - 15.691,1 tys. zł.

Plan produkcji towarowej przeznaczonej na eksport wykonano w 103,6%, zaś w stosunku do roku 1968 w 154%.

Wraz ze wzrostem wartości eksportu rozszerzały się rynki zbytu. Stocznia eksportowała swoje wyroby do 13 krajów, w tym do Szwecji, Indii, Francji, Holandii, Danii, Anglii, Włoch, Pakistanu i innych.

11.3. Przygotowanie produkcji nowych wyrobów. Plan Rozwoju Techniki

W tym też roku 1969 zaprojektowano katamaran badawczy o długości całkowitej L=12 m, który jednak nie został wdrożony do realizacji z powodu wycofania się klienta z zamówienia.

²¹¹ Tamże.

²¹² Tamże.

²¹³ Tamże.

²¹⁴ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 225, Analizy działalności gospodarczej Stoczni, Lata 1960-1970.

Ryc. nr 81. Model katamaranu badawczego L=12 m²¹⁵.

Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Plan uruchomienia produkcji nowych wyrobów przewidywał zrealizowanie w roku 1969 12 nowych uruchomień. Uruchomiono natomiast produkcję 6 nowych wyrobów (przede wszystkim ze względu na zmianę terminów dostaw w harmonogramach armatorów). Z ważniejszych prototypów należy wymienić:²¹⁶

- łódź ratunkową typu ŁRT-P1Rf;
- łódź ratunkową ŁRT-P1Rd;
- łódź ratunkową ŁRT-P3 z silnikiem chłodzonym powietrzem (eksport do Pakistanu);
- łódź ratunkową zamkniętą ŁRT-P7sZ (eksport do Francji);
- pływak z laminatów do malowania statków.

W ramach planu mechanizacji i automatyzacji, ważniejsze przedsięwzięcia obejmowały:

- zmechanizowanie czyszczenia łodzi po próbach szczelności;
- wprowadzenie pływaków laminatowych w miejsce dotychczas produkowanych pływaków ze stopów aluminium;
- zmianę łączenia kadłuba z pokładem na kutrach 725 i 726;
- zmiany i usprawnienia technologiczne oraz zwiększenie zakresu oprzyrządowania dla produkcji opanowanej;
- prace doświadczalne technologiczno-laboratoryjne nad rozszerzeniem stosowania tworzyw sztucznych.

Z 12 nowych projektów, które zaplanowano do realizacji w 1969 roku, wśród niezrealizowanych, anulowanych lub przesuniętych na rok następny były, między innymi:

²¹⁶ Tamże.

- dokumentacja motorówki MT-7;
- dokumentacja kutra L = 11 m do prac badawczych;
- dokumentacja kutra L = 11 m do połowów okrężnicą;
- przejście na wytłaczanie pojemników tratw metodą ciśnieniową;
- projekt wstępny katamaranu rybackiego L = 12 m;
- projekt koncepcyjny i wstępny trawlera TRT-25²¹⁷.

11.4. Struktura zatrudnienia²¹⁸

	rok 1968	rok 1969
Zatrudnienie ogółem -	731	784
- robotnicy grupy przemysłowej	524	548
- pracownicy inż.-techn.	128	154
- pracownicy adm.-biurowi	45	47

W roku 1969 wystąpiła dalsza zmiana struktury zatrudnienia uwzględniająca szczególnie wzrost liczebny grupy pracowników inżynieryjno-technicznych. Zjawisko to, w świetle osiągniętych wyników za roku ubiegły [1968], należy uważać za ekonomicznie uzasadnione, gdyż koszty związane z utrzymaniem zwiększonego personelu inżynieryjno-technicznego były niewspółmiernie niższe od ewentualnych wydatków za prace zlecone związane z opracowaniem programu przejścia do nowych hal produkcyjnych. Fakt ten nabierał szczególnego znaczenia zwłaszcza, gdy uwzględniono ograniczone możliwości zabezpieczenia Stoczni w dokumentację konstrukcyjną opracowywaną przez CBKO oraz Politechnikę Gdańską. Występująca sytuacja na przestrzeni roku 1968 i 1969 zmusiła [stocznię] do zwiększenia istniejącego biura konstrukcyjnego.

11.5. Dodatkowa próba ognioodporności łodzi ratunkowej ŁRT-P1sZZ

Druga – dodatkowa – próba ognioodporności odbyła się 1-2 marca 1969 r. na żądanie Rejestru ZSRR i miała wykazać odporność obudowy na płomień płonącej ropy, przy jednoczesnych pomiarach temperatury w różnych miejscach i odległościach od poszycia obudowy. Tym razem, próbę przeprowadzono w basenie stalowym nad rzeką Słupia²¹⁹.

²¹⁷ Oficjalnym powodem przesunięcia terminu na rok 1970 był brak mocy przerobowej IOPG, chociaż nie można wykluczyć także okoliczności realizacji projektu TRT-18.

²¹⁸ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 225, Analizy działalności gospodarczej Stoczni, Lata 1960-1970.

²¹⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

Ryc. nr 82. Druga próba ognioodporności łodzi ŁRT-P1sZZ.



Źródło: archiwum Zygmunta Zaręby.

Szerszą relację na temat przebiegu próby zawiera Kronika Stoczni z 1969 r., p.12.

12. Rok 1969 według kroniki Stoczni²²⁰

*Produkcja wyrobów z tworzyw sztucznych nadal powiększała się i osiągnęła w 1969 roku 69,2%, natomiast produkcja z aluminium malała. **Stocznia był już producentem 46 różnych wyrobów z LPS.***

W styczniu odbył swój pierwszy próbny rejs trawler TRT-18. Załoga „Łososia” była zadowolona z jednostki jak i z wyników połowowych. Nastąpiły dalsze rejsy, a opinia ugruntowała się w samych superlatywach.

Na podstawie zawartego wcześniej (1968 r.) kontraktu na dostawę dla Francji 24 łodzi ratunkowych, arktycznych typu ŁRT-P7sZ, 107 osobowych, Stocznia w 1969 roku wykonała serię 6 łodzi. Projekt opracował IOPG.

²²⁰ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

Ryc. nr 83. Motorówka MT-100.



Z innych nowych wyrobów z LPS zostały wykonane motorówki łącznikowe i komunikacyjne typu LRP-85, **MT-100** i ŁK-7 (na B80). Nadto, wykonano nowy typ łodzi roboczej BL-4 na 870 oraz uruchomiono produkcję seryjną pływaków z LPS do malowania statków. Zaprzestano tym samym wykonawstwo pływaków z aluminium.

Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

1-2 marca 1969 roku została przeprowadzona dodatkowa stacjonarna próba ognia kadłuba łodzi ratunkowej z LPS. Próba ta wykonana została na żądanie Morskiego Rejestru ZSRR i miała wykazać odporność obudowy na płomień płonącej ropy, przy jednoczesnych pomiarach temperatury w różnych miejscach i odległościach od poszycia obudowy. Próbę przeprowadzono w specjalnie zbudowanym basenie stalowym nad rzeką Słupią, i w nim - po napełnieniu wodą - usytuowano kadłub łodzi. Płomień z ropy ogarnęły całą łódź, która w morzu ognia przebywała przez okres 8 minut. Wyniki tej próby były nadspodziewanie pozytywne. System chłodzenia działał niezawodnie, a uzyskane temperatury wewnątrz łodzi były niższe od dopuszczalnych, przy występujących temperaturach na zewnątrz łodzi dochodzących do 1.300°C. Wynikiem tej próby było uznanie przez Rejestr ZSRR i dopuszczenie łodzi na zbiornikowce budowane dla ZSRR.

Z przedsięwzięć inwestycyjnych, prace zostały skupione przy trwającej budowie ośrodka kadłubowego, a głównie hali U-1A.

13. Rok 1970. Przełom w działalności Stoczni „Ustka”

13.1. Analiza działalności stoczni w 1970 roku

Wartość produkcji globalnej wyniosła 263,9 mln zł, co stanowiło 100,2% założonego planu. W stosunku do roku 1969 oznaczało to wzrost o 23,1 mln zł (9,6%). Przyrost ten w 61,3% został pokryty wzrostem wydajności pracy, zaś w pozostałych 38,7% wzrostem zatrudnienia. Odnotowano niski stan robót produkcji w toku, który był spowodowany zmianami asortymentowymi, wynikającymi okresowym brakiem zamówień, zwłaszcza eksportowych. Wykonanie planu produkcji towarowej w cenach rzeczywistych wyniosło 161,6 mln zł, z tego 66,2% stanowiły dostawy dla odbiorców ZPO²²¹.

²²¹ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 225, Analizy działalności gospodarczej Stoczni, Lata 1960-1970.

Ryc. 84. Pływaki aluminiowe do malowania burt statków.

Udział wyrobów ocenianych grupach A, B i C wyniósł 91,4% według cen zbytu, z tego wartość wyrobów zakwalifikowanych do grupy „A” liczonej do produkcji ocenianej, aż 91,2%²²².

W roku 1970 struktura asortymentowa ulegała zmianom, zwłaszcza w pozycjach dostaw eksportowych. Działo się tak dlatego, że w momencie opracowywania planu rocznego brak było sprecyzowanych kontraktów, zaś ich późniejsza specyfikacja wykazywała poważne różnice w porównaniu ze wstępnymi założeniami²²³.

Produkcja z laminatów stanowiła 80,1%, pozostałe 19,9% to wyroby z aluminium, takie jak: nadbudówka typu „Kormoran”, trapy, kładki, łódzie ratunkowe, pływaki do malowania burt statków, kominy, itp.²²⁴.



Źródło: archiwum Mariana Lewandowskiego.

Plan produkcji eksportowej wykonano w 100,0%, co stanowiło wzrost w porównaniu do roku 1969 o 3,7%. Eksport do krajów socjalistycznych stanowił zaledwie 28,9% ogólnych dostaw, pozostałe 71,1% to dostawy do krajów kapitalistycznych. W roku 1970 eksportowano wyroby do następujących krajów: Indie, Szwecja, ZSRR, Chiny, Dania, Węgry, Bułgaria, Rumunia, Francja i Hiszpania. Łączna wartość sprzedaży wyniosła 2.621,8 tys. zł dewizowych²²⁵.

²²² Tamże.

²²³ Tamże.

²²⁴ Tamże.

²²⁵ Złoty dewizowy - księgową jednostką rozrachunkową używaną w Polsce do 1982 dla rozliczania prowadzonych przez państwo transakcji zagranicznych oraz używana w statystykach handlu zagranicznego. Nominalnie złoty dewizowy miał odpowiadać 0,222168 gramów złota. Do 1971 kurs był stały: 1 złoty dewizowy = 0,225 rubla transferowego = 0,25 USD. Po kursie tym w latach 70. dokonywano zakupu przydziału dewiz na wyjazdy turystyczne; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Złoty_dewizowy [dostęp: 3.08.2022].

13.2. Plan Rozwoju Techniki²²⁶

Plan uruchomienia nowych wyrobów zakładał wykonanie 6 prototypów, uruchomiono natomiast produkcję 10 nowych wyrobów. Ważniejsze to: motorówki MT-7, MT-100 i MT-55, łódzie ŁRT-P3s dla Indii, pływaki [ratunkowe] z tworzyw typu ROŚ, bobiny z laminatów, tarcze strzelnicze, łodzie robocze 4,5 m z silnikiem przyczepnym. W dużym zakresie rozwinięto produkcję konstrukcji aluminiowych, np. nadbudówek „Kormoran”. Drugą ważną pozycją planu PRT był plan mechanizacji, automatyzacji i wprowadzania postępowych metod technologicznych. Realizacja tego planu pozwoliła na osiągnięcie efektów ekonomicznych w wysokości 1.368,0 tys. zł.

Na tę kwotę składały się między innymi: obniżka zużycia materiałów oraz obniżka pracochłonności bezpośredniej. Do ważniejszych przedsięwzięć pozwalających osiągnięcie tych efektów zaliczały się:

- wprowadzenie technologii formowania elementów laminatowych pod ciśnieniem;
- zmiana konstrukcji urządzenia do zwalniania haków na łodziach ratunkowych;
- zmiany i usprawnienia technologiczno-organizacyjne w zakresie specjalizacji stanowisk roboczych.

13.3. Struktura zatrudnienia

	rok 1969	rok 1970
Zatrudnienie ogółem -	-784	-788
robotnicy grupy przemysłowej	-548	-552
pracownicy inż.-techn.	-154	-156
pracownicy adm.-biurowi	-47	-44

Struktura zatrudnienia ukształtowana w roku 1969 utrzymywała się w zasadzie w 1970 roku. Rozpatrując wielkość zatrudnienia, szczególnie robotników w powiązaniu z wytworzoną produkcją, widoczna była poprawa wydajności pracy liczona w różnych miernikach. Szczególnie wyraźny wzrost wydajności pracy charakteryzował produkcję w mierniku pracochłonnościowym. W tym przypadku wzrost produkcji zakładowej w normogodzinach bazowych w porównaniu do planu wyniósł 106,4% na 1 zatrudnionego²²⁷.

²²⁶ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 225, Analizy działalności gospodarczej Stoczni, Lata 1960-1970.

²²⁷ Tamże.

13.4. Realizacja inwestycji

Ryc. nr 85. Budynek administracyjny na terenie „A”.



Źródło: archiwum autora.

W roku 1970 przewidywano oddanie do eksploatacji podstawowego obiektu produkcyjnego. Przekazano natomiast w dniu 30 grudnia 1970 r. do użytkowania tylko budynek administracyjny. Wykonawca nie dotrzymał terminu zakończenia budowy hali w III kwartale, co zarzutowało na obniżenie wartości produkcji zrealizowanej w analizowanym roku. Stocznia zmuszona była wystąpić do ZPO o korektę wskaźnika dyrektywnego produkcji, w wyniku której zmniejszono plan produkcji o 12,5 mln zł. Nastąpiło więc dalsze „zamrożenie” środków. Łączna wartość inwestycji rozpoczętych oraz magazynowanych maszyn i urządzeń wynosiła na ultimo 35.549 tys. zł. Inwestycje własne zrealizowane zgodnie z planem na wartość 743 tys. zł obejmowały zakupy niewielkiej ilości maszyn o charakterze odtworzeniowym oraz nakłady na obiekty socjalne w kwocie 244 tys. zł²²⁸.

²²⁸ Tamże.

13.5. XXV-lecie Stoczni „Ustka” (1945-1970)²²⁹

W roku 1970 obchody rocznicy powstania Stoczni w Ustce odbyły się w okresie Święta Morza i Dnia Stocznio-wca. Uroczysta akademii odbyła się 27 czerwca tego roku. Z uroczystości zachowały się 2 referaty, w których autorzy przypomnieli historię Stoczni w Ustce.

W referacie nieznanego autora²³⁰ podkreślono znaczenie dla przyszłości zakładu zakończenie budowy nowego ośrodka kadłubowego, który planowano do oddania w roku 1970. Zgodnie z celem nadrzędnym budowy ośrodka, potwierdzono zamiar uruchomienia budowy trawlerów rybackich z LPS o długości 18, 24 i 36 m oraz kutrów łososiowych 16 m, łodzi rybackich i innych jednostek pływających z ukierunkowaniem produkcji na bezpośredni eksport, a także: pokryw luków z LPS, bloków sanitarnych na statki, bloków izolacyjnych oraz – ze stopów aluminiowych – nadbudówek, kominów, masztów i innego wyposażenia na statki.

W referacie zatytułowanym „Referat Dyrektora Naczelnego” podkreślono osiągnięcia stoczni, w tym „wybudowanie w bardzo trudnych warunkach – bo zakład nie był przystosowany do budowy tak dużych jednostek – pierwszego trawlera rybackiego z tworzyw sztucznych TRT-18”²³¹.

Znamiennym jest odniesienie się w referacie do najbliższych i najpilniejszych zadań załogi Stoczni, uznając, że „węzłowym zagadnieniem, wymagającym rozwiązania w pierwszej kolejności, jest zagospodarowanie nowego obiektu i dojście do jego pełnej zdolności produkcyjnej. Podstawowy problem stanowi tu brak wypełnionego portfela zamówień produkcyjnych na najbliższe lata. Nie możemy spodziewać się większych zamówień w latach 1971-1975 na trawlerzy rybackie dla rybołówstwa bałtyckiego. Wynika to z ogólnej polityki przedsiębiorstw rybackich, które w przyszłej pięcioletniej głównej nacisk kładą na rozbudowę lądowego zaplecza przetwórczego, a rozwój floty łowczej przesuwają na lata dalsze. Brak nam więc asortymentu, gwarantującego wykorzystanie przyjętych inwestycji. Takiego asortymentu nikt nam nie stworzy. Jesteśmy zobowiązani sami zbudować sobie program produkcyjny najbardziej odpowiadający nowym warunkom. Przedsięwzięcie to wymagać będzie dużego zaangażowania całej kadry kierowniczej, a być może, wprowadzenia do profilu produkcyjnego nowego, nieopanowanego dotychczas asortymentu wyrobów. Nikt bowiem nie zwolni nas od obowiązku wykonania nałożonych wskaźników produkcyjnych ani od pełnego wykorzystania zdolności produkcyjnej nowego obiektu”²³².

Na uwagę zasługuje także podejście dyrektora Leszka Dulskiego do kwestii opłacalności eksportu – „ciężka sytuacja w dziedzinie eksportu spowodowana jest szeregiem przyczyn od nas niezależnych, a mianowicie zmianą kursów granicznych walut obcych, która postawiła nasze wyroby na krawędzi opłacalności eksportowej i jednoczesną generalną zmianą kryteriów eksportu, która zrywa z zasadą eksportowania „za wszelką cenę”, a preferuje eksport tylko tych asortymentów, które spełniają warunki efektywności i opłacalności”²³³.

Naszym zdaniem, nie ulega wątpliwości, że przed Stoczną „Ustka” pojawiła się kolejna groźba zapaści finansowej, z której dyrektor stoczni zdawał sobie doskonale sprawę, biorąc pod uwagę, że już w lutym 1970 szanse na wybór TRT18 przez KZSR były niewielkie, o czym napisano w pkt.6 wyżej²³⁴.

²²⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stoczni „Ustka” w Ustce, sygn. 99, XXV-lecie Stoczni „Ustka”.

²³⁰ Na podstawie ogłoszonych haseł na końcu referatu, cyt.: „Niech się rozrasta potęga Polski na Bałtykiem pod przewodnictwem PZPR!” z dużym prawdopodobieństwem zakładamy, że referat wygłosił sekretarz KZ PZPR.

²³¹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stoczni „Ustka” w Ustce, sygn. 99, XXV-lecie Stoczni „Ustka”.

²³² Tamże.

²³³ Tamże.

²³⁴ O sytuacji stoczni wspomina autor kroniki, którą zamieszczono na stronie 117.

13.6. Decyzja o przejściu budowy stalowych kutrów rybackich typu B25s

Gdyńska Stocznia Remontowa to największy budowniczy stalowych kutrów rybackich dla rybołówstwa bałtyckiego do 1971 roku. W okresie od roku 1951 do 1971 roku (przekazania produkcji do Stoczni „Ustka”), stocznia zbudowała następujące kutry²³⁵:

- 1951 r. – B-368²³⁶ – 10 szt.;
- 1952-1955 – B12²³⁷ – 46 szt.;
- 1955-1957 – B25 - 18 szt., w tym statek „Michał Siedlecki II” dla MIR, jako jednostkę badawczą;
- 1958-1971 – B25s – 76 szt.²³⁸, w tym statek „Doktor Lubecki” dla MIR jako jednostkę badawczą.

Potrzeby polskiego rybołówstwa kutrowego były w latach 60-tych zaspokajane przez stocznie remontowe należące do Zjednoczenia Morskich Stoczni Remontowych, w tym: Stocznia Remontowa w Gdyni, budująca kutry B368, B12, B25 i **B25s** i Szczecińską Stocznia Remontową, budująca kutry K-15, K-15/R, STOREM-4, STOREM-4A, STOREM-4B i STOREM-4C²³⁹.

W związku z występującym w tym czasie niedoborem zdolności produkcyjnych, którymi dysponowały wspomniane wyżej stocznie remontowe i potrzebami bałtyckich przedsiębiorstw połowowych, z jednej strony, a dramatycznym brakiem zamówień występującym w Stoczni Ustka, z drugiej strony, naturalnym stało się skojarzenie zainteresowanych stron. Władze, widząc szansę dalszego rozwoju stoczni i specjalizowania jej w budowie małych jednostek rybackich, poparły inicjatywę. Tak zaczął się czwarty etap w historii usteckiej stoczni²⁴⁰.

Nie ustaliliśmy, kiedy dokładnie pojawiła się koncepcja przekazania produkcji kutrów B25s ze Stoczni Remontowej w Gdyni do Stoczni „Ustka”, ale wiemy, że przy jej podejmowaniu brały udział najwyższe organy państwowe i polityczne.

Między innymi, 16 października 1970, w konsekwencji spotkania ministra żeglugi Jerzego Szopy z aktywem gospodarki morskiej środkowego wybrzeża, odbyło się spotkanie zastępcy przewodniczącego Prezydium WRN Henryka Kruszyńskiego z dyrektorem naczelnym ZSMR Czesławem Znajewskim, dyrektorem do spraw produkcji ZPO Zdzisławem Pieńką, sekretarzem KW Michałem Piechockim, I sekretarzem KMIP w Słupsku Janem Stępnem i innymi działaczami partyjnymi. Na spotkaniu omówiono program produkcji przemysłu stocznioowego i kooperacji z gospodarką morską oraz dalszy rozwój tej gałęzi w województwie koszalińskim. **W trakcie spotkania uzgodniono nawiązanie kontaktów między Zjednoczeniem Morskich Stoczni Remontowych i**

²³⁵ Wiesław Blady, *Polska flota...*, s. 46.

²³⁶ Kuter B-368 to ulepszona wersja projektu KS-17, pierwszego kutra stalowego zaprojektowanego przez prof. Jerzego Doerffera w 1947 roku.

²³⁷ Kutry B-12 to jednostki o konstrukcji mieszanej - owrężenie i nadbudówka stalowe, a zestaw trzonowy i poszycie kadłuba drewniane; konstrukcję wzorowano na kutrach typu SKS-240; W połowach na Bałtyku spisywały się bardzo dobrze, więc z uwagi na ich wielkość, pierwsze kutry w 1953 r. skierowano na Morze Północne na połowy, które prowadzono wykorzystując statki-bazy. Jednakże poszycie kadłubów poniżej linii wodnej zostało mocno zaatakowane przez świdra krętego. W konsekwencji nieodzowna była wymiana poszycia burt, Niedogodność ta oraz konieczność poprawienia warunków bytowych załóg na tych kutrach przyspieszyły prace nad opracowaniem dokumentacji na budowę podobnych, stalowych kutrów B-25.

²³⁸ W roku 1960 2 kutry UST-100 i UST-101, otrzymało PPIUR „Korab” w Ustce – jednostki te określono jako „kaefki” choć nie miały one nic wspólnego z niemieckimi kutrami KFK, których kadłuby (6 szt.) były zbudowane w Stoczni Rybackiej w Świnoujściu (lata 1949-1951), a wyposażone w Stoczni „Odra” w Szczecinie (lata 1950-1951); zob. Wiesław Blady, *Polska flota...*, s. 37.

²³⁹ Statki rybackie dla rybołówstwa bałtyckiego były także budowane w Stoczni Gdańskiej, Stoczni Szczecińskiej i Stoczni Północnej w Gdańsku; więcej na ten temat – Wiesław Blady, *Polska flota...*

²⁴⁰ „Głos Koszaliński” 26.06.1972 r., nr 178.

Zjednoczeniem Przemysłu Okrętowego w celu rozpatrzenia możliwości przejęcia przez Stocznnię „Ustka” produkcji superkutrów B-25s i „Storem-4”²⁴¹ z przeznaczeniem ich dla przedsiębiorstw kutrowych.

Stocznie remontowe, które są producentami tych jednostek, przekazałyby kompletną dokumentację, zaopatrzenie materiałowe, niezbędne urządzenia a jednocześnie pomagały w produkowaniu elementów kadłubów tych jednostek i przeszkoleniu załogi. Sfinalizowanie tej koncepcji pomogłoby w szybszym zaspokojeniu potrzeb przedsiębiorstw kutrowych i jednocześnie w prawidłowym wykorzystaniu nowej hali produkcyjnej stoczni²⁴².

W wyniku podjętych rozmów uzgodniono, że Stocznia „Ustka” przejmie od Gdyńskiej Stoczni Remontowej produkcję superkutrów stalowych typu B-25s. Uzgodniono, że w pierwszym kwartale 1971 r. niektórzy pracownicy Stoczni „Ustka” odbędą przeszkolenie w gdyńskiej i szczecińskiej stoczni remontowej, a w końcu II kwartału przystąpią do wyposażenia dwóch kadłubów otrzymanych z GSR. Uzgodniono także, że pierwsze dwie jednostki otrzymają sąsiedzi stoczniowców – rybacy „Korabia”²⁴³.

Decyzja taka zapadła 14 listopada 1970 roku²⁴⁴, po czym w tempie natychmiastowym stocznia przystąpiła do prac przygotowawczych celem możliwie najszybszego opanowania z kolei 4-tego etapu, nowego dla siebie asortymentu produkcyjnego – tym razem podjęcia budowy jednostek stalowych.

14. Rok 1970 wg Kroniki Stoczni „Ustka”²⁴⁵

Rok bieżący zamyka zadania planu z okresu ostatnich 5-ciu lat. Wartość produkcji w 1970 roku wynosiła 204,2 mln zł., przy zatrudnieniu ogółem 778 pracowników.

Do czerwca br. Stocznia wyprodukowała tylko w asortymencie samych łodzi ratunkowych 3.684 jednostki.

Udział produkcji wyrobów z tworzyw sztucznych wzrósł do 80,1 %. Zużycie laminatu w ostatnich 4-ch latach wynosiło: w 1967 r.- 408 ton, w 1968 – 490 t, w 1969; 526 ton i w 1970 r.– 584ton. Poza trapami i częściowo kładkami, asortyment łodzi z aluminium ograniczył się do produkcji już tylko jednostkowej.

Stocznia posiada prawie 10-cio letnie doświadczenie w budowie jednostek pływających i wyposażenia okrętowego z LPS. W chili obecnej jest producentem 58-miu różnych typów i odmian wyrobów z laminatów a dalsze są w trakcie wykonawstwa bądź w projektowaniu. Z ważniejszych wyrobów aktualnie produkowanych na skalę przemysłową należy wymienić:

1. Łodzie ratunkowe różnych typów o napędach:

- silnikowym- jako 4-ro i 5-cio węzłowe, ręczno- śrubowym i wiosłowo- żaglowym wg projektów Instytutu Okrętowego Politechniki Gdańskiej i własnego Zakładowego Biura Konstrukcyjnego. Budowane łodzie spełniają wymogi Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu z 1960 r. i są zgodne z normami ISO, a pod względem poziomu technicznego zostały zakwalifikowane przez Branżową Komisję Oceny Wyrobów do grupy „A” tj. na najwyższym poziomie światowym. Łodzie te posiadają kadłuby monolitowe i występują w wersjach jako otwarte, z reflektorem i

²⁴¹ „Storem-4” to jednostka wybrana przez KZSR w celu modernizacji floty spółdzielczej; z tą jednostką rywalizował stoczniowy TRT18.

²⁴² „Głos Koszaliński” 17.10.1970 r., nr 289.

²⁴³ „Głos Koszaliński” 15.12.1970 r., nr 348.

²⁴⁴ W dniu tym podpisano porozumienie między ZSMR i ZPO o przejęciu produkcji kutrów B25s przez Stocznnię „Ustka”; zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

²⁴⁵ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

radiokabiną, typu zamkniętego dostosowane do warunków arktycznych, oraz łodzie specjalne zdolne do przejścia strefy ognia płonącej na morzu ropy, przeznaczone na zbiornikowce. Niezatapialność łodzi zabezpieczona jest zapasem wyporności rezerwowej w postaci bloków z tworzywa piankowego, wypełniającego przestrzeń pod ławami wzdłużnymi. Grubość poszycia w zależności od wielkości łodzi wynosi od 5 do 10 mm a na wzmocnieniach dna i przy okrężnicy do 12 mm. Średnia zawartość włókna szklanego w laminacie wynosi 30 do 34 % (ciężarowo). W zależności od typu łodzi te mogą pomieścić od 10-ciu do 112 osób;

Dalsze wyroby to:

2. **łodzie robocze** motorowe i wiosłowe o długości od 3,8 do 5,5 m w 7- miu typach;
3. **wyposażenie okrętowe** – pojemniki tratw ratunkowych, zbiorniki na rybę, bloki sanitarne, pokrywy włazów itd.;
4. **motorówki łącznikowe**, portowe, inspekcyjne- o długości od 5,5 do 9,5 m w 5-ciu typach;
5. **łodzie sportowe** o długości od 3,8 do 8,5 m w 4- ch typach;
6. **łodzie rybackie**, motorowe i wiosłowe do połowów przybrzeżnych oraz na wody śródlądowe, budowane w 5-ciu typach o długości od 6,0 do 9,5 m;
7. **kutry**, pomiarowe, robocze i inne o długości 8,5 m w 3- ch typach;
8. gotowość podjęcia budowy seryjnej trawlerów typu TRT – 18 na bazie wybudowanego prototypu.

Poza istniejącym profilem produkcyjnym Stoczni w przygotowaniu są nowe uruchomienia jednostek pływających oraz wyposażenia okrętowego z LPS. Z ważniejszych przedsięwzięć należy wymienić: kutry: badawczy i do połowów okrężnicą o długości 11,0 m na statek dla MIR- u B 424, bloki sanitarne, izolacyjne, pokrywy luków itd.

W bieżącym 1970 roku wykonane zostały prototypy oraz następne jednostki motorówek komunikacyjnych typu MT-7 i MT-55.

Z ważniejszych zadań eksportowych zrealizowano dla Francji dostawę dalszych 18 łodzi ratunkowych z LPS, typu ŁRT-P7sZ, 107 osobowych na morze arktyczne.

Wiosną bieżącego roku została przejęta przez Stocznnię część hali U1A (od strony basenu), w której zlokalizowana została produkcja nadbudówek aluminiowych na statki.

W czerwcu stoczniowe Technikum dla Pracujących wydało pierwszych 14 absolwentów.

Sytuacja Stoczni, w jakiej się ona znalazła pod koniec 1970 r. wskutek zmiany koniunktury na rynkach zagranicznych oraz braku zainteresowania w kraju trawlerami i kutrami rybackimi z LPS, zmusiła kierownictwo Stoczni do szukania rozwiązania w celu wykorzystania nowego ośrodka kadłubowego i jego mocy produkcyjnej. Główna nawa hali U1A o długości 144 m wraz z zapadnią przewidziana była na zlokalizowanie budowy większych jednostek z LPS.

Ponieważ w przemyśle okrętowym zaistniała luka na odcinku budowy małych jednostek stalowych, zdecydowano zlokalizować tę produkcję w Stoczni Ustka. Decyzja taka zapadła 14 listopada 1970 r. głównie dzięki usilnym staraniom osobistym Dyrektora Naczelnego mgr inż. Leszka Dulskiego.

Stocznia w tempie natychmiastowym przystąpiła do prac przygotowawczych celem możliwie najszybszego opanowania z kolei 5-go etapu, nowego dla siebie asortymentu produkcyjnego- tym razem podjęcia budowy jednostek stalowych. Tak więc po specjalizacji szkodniczej, aluminiowej i

tworzyw sztucznych, również specjalizacja w budowie małych jednostek stalowych pozwoliła Stoczni na jej dalszy rozwój. Szybkie bowiem wdrażanie postępu technicznego w sposób nowoczesny dało gwarancję powodzenia stawianym przedsięwzięciom. A takie doświadczenia Stocznia posiadała z lat ubiegłych.

15. Superkutry B25, B25s i B25sA

Kutry typu B-25 to ulepszona wersja jednostek B-12, o konstrukcji kompozycyjnej, zaprojektowane przez inż. Zbigniewa Ostrowskiego; posiadały nadbudówkę i owrężenie stalowe, z drewna dębowego był wykonany tylko zestaw trzonowy, natomiast poszycie burt z drewna sosnowego, impregnowanego i konserwowanego przeciw pasożytom drewna. Przy tej samej całkowitej długości jak kutry B-12, nowo budowane jednostki różniły się dobudowaną dziobówką, w której, poza zejściem do pomieszczeń, zaprojektowano magazyn sieci oraz powiększono o ok. 1.5 m nadbudówkę, co umożliwiło powiększenie mesy i kuchni. Wysoki, kryty dziób kutra zabezpieczał przednią część pokładu przed falą. Nad rufą zbudowano pokład, na którym umieszczono łódź ratunkową. Pomieszczenia załogowe znajdowały się na dziobie (dwie podwójne koje) oraz w części rufowej (cztery pojedyncze koje). Kabinę szypra usytuowano za sterówką (częściowo wbudowaną w mesę). Z mesy prowadziły wejścia do sterowni, kuchni, na pokład oraz zejścia do maszynowni i rufowego pomieszczenia załogowego. Ponadto w miejsce kotwicy typu admiralicji, wyrzucanej z pokładu, zamontowano kotwicę patentową w kluzie burtowej. Zmiany konstrukcyjne [...] przyczyniły się do poprawy warunków bytowych załogi. Niestety spowodowały one pogorszenie stateczności tych jednostek²⁴⁶.

Ryc. nr 86. Model kutra B25.



Źródło:

<https://modelezaglowcow.wordpress.com/2017/10/08/polskie-kutry-rybackie> [dostęp: 10.08.2022].

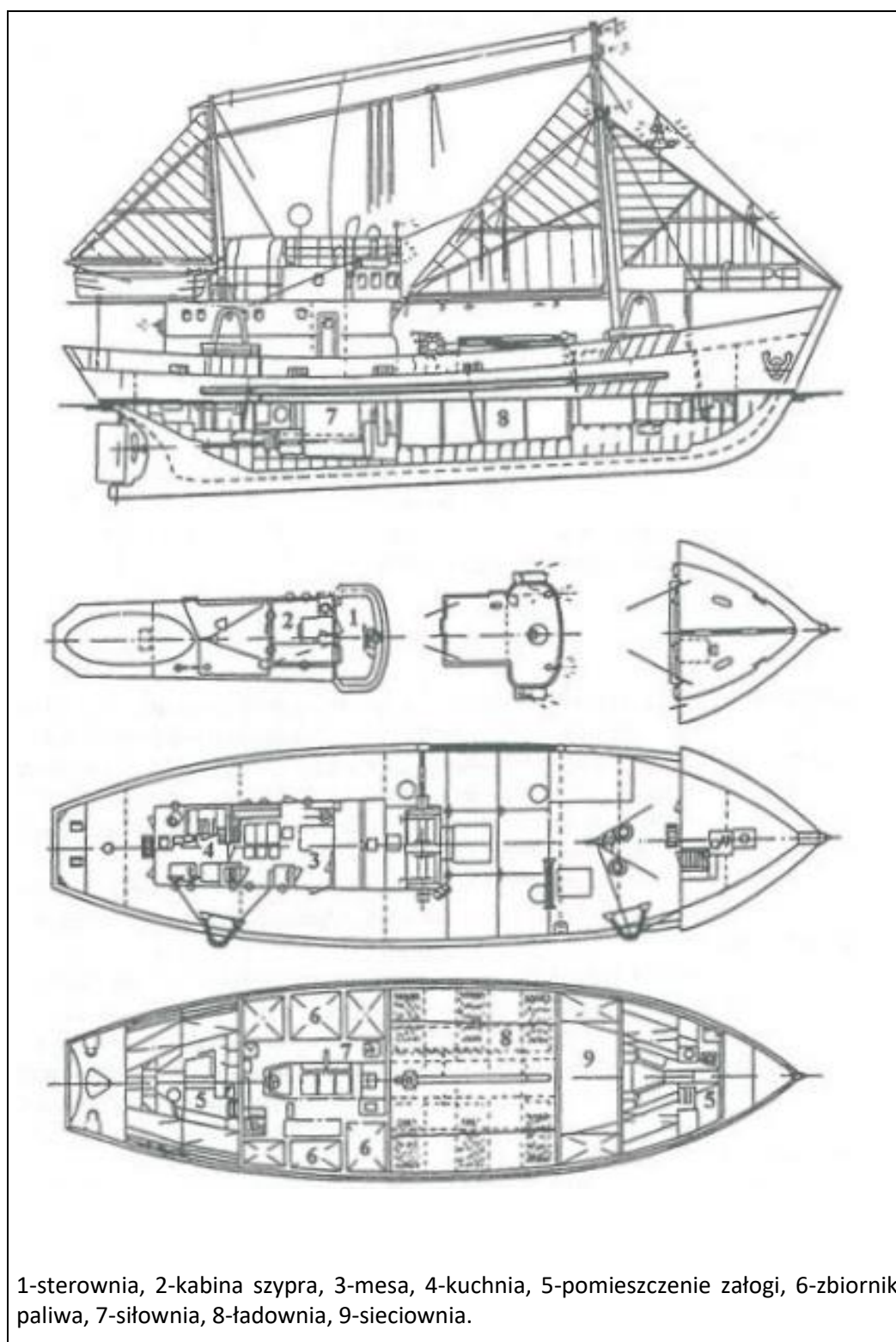
15.1. Charakterystyka kutra B25²⁴⁷.

Długość całkowita	-24,11 m;	Pojemność ładowni	-55 m ³ ;
Długość między pionami	-21,10 m;	Pojemność brutto	-82 RT;
Szerokość	-6,41 m;	Nośność	-53 t;
Wysokość boczna	-2,98 m;	Silnik (3-cyl. Volund)	-210-225 KM;
Zanurzenie		Prędkość	-9 węzłów;
- konstrukcyjne	-2,37 m;	Załoga	-10 osób;
- maksymalne	-2,58 m;	Autonomiczność	-15 dni.
Ożaglowanie pom. typu kecz	-44 m ² ;		

²⁴⁶ W. Blady, *Polska flota...*, s. 60.

²⁴⁷ W. Blady, *Polska flota...*, s. 62.

Ryc. nr 87. Plan ogólny B25.



1-sterownia, 2-kabina szypra, 3-mesa, 4-kuchnia, 5-pomieszczenie załogi, 6-zbiornik paliwa, 7-siłownia, 8-ładownia, 9-sięciownia.

Źródło: W. Blady, *Polska flota...*, s. 61.

15.2. Superkuter B-25s

Na podstawie doświadczeń uzyskanych podczas eksploatacji kutrów typu B-12 i B-25 określono założenia nowej jednostki, na podstawie których Biuro Konstrukcyjne Gdyńskiej Stoczni Remontowej pod kierownictwem mgr inż. Zbigniewa Foltyna opracowało dokumentację kutra typu B-25s. Była to jednostka o wielkości kutrów typu B-12 i B-25, jednakże w całości zbudowana ze stali, stąd oznaczenie literą „s”. Inicjatorami budowy tych kutrów byli inż. J. Jeleński i W. Opęchowski z PPIUR „Arka” Gdynia. Kutry budowano wg przepisów Morskiego Rejestru ZSRR, pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy P-RM (ktr). W projekcie nowego statku zachowano wymiary części podwodnej kadłuba kutra typu B-25, a zwiększono jedynie wymiary części powyżej linii wodnej. Konstrukcja kadłuba całkowicie spawana była podzielona grodziami wodoszczelnymi na siedem przedziałów. Kształt rufowej części kadłuba uproszczono dzięki załamanej linii wręgów²⁴⁸.

Ryc. nr 88. Kuter B25s zbudowany w Gdyńskiej Stoczni Remontowej.



Kuter typu B-25s
(ze zbiorów Stoczni „Nauta”, Gdynia)

Źródło: W. Blady, *Polska flota...*, s. 312.

²⁴⁸ W. Blady, *Polska flota...*, s. 62 i 63.

Ryc. 89. Kuter B25s (UST-101 lub UST-102), należący do PPIUR „Korab” w Ustce.



Źródło:

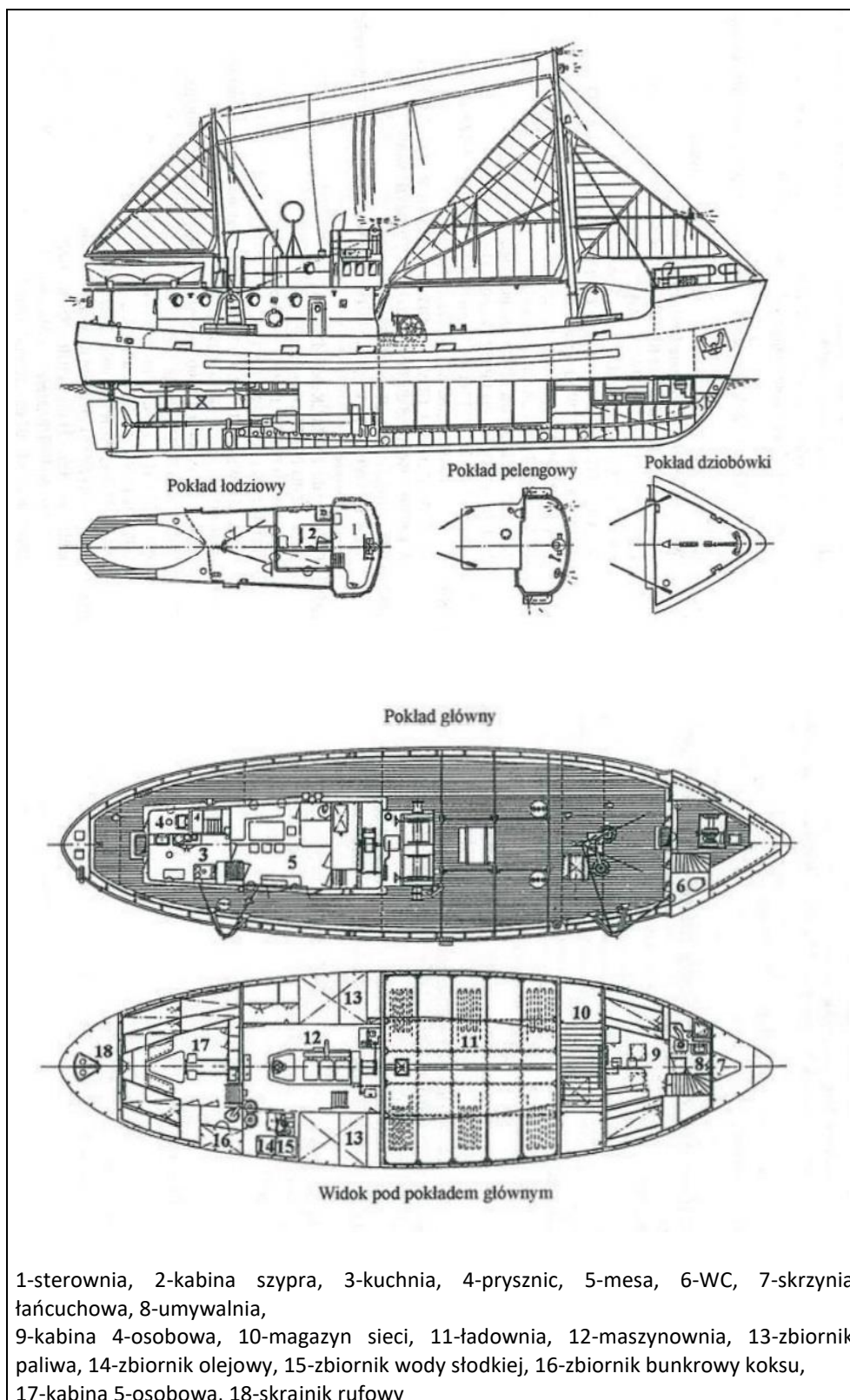
<https://www.facebook.com/UstkaNaPrzestrzeniWiekow/photos/pb.100078932533300.-2207520000/284703381650567/?type=3> [dostęp: 15.08.2022].

Kuter miał krążowniczą rufę i wyraźnie pochyloną dziobnicę. W części rufowej znajdowało się pomieszczenie mieszkalne na pięć osób, a w części dziobowej dla czterech osób. Jednoosobowa kabina dla szypa znajdowała się w pokładówce. Kuter był przygotowany do prowadzenia na Bałtyku samodzielnych połowów narzędziami trałowymi oraz do połowów na Morzu Północnym z wykorzystaniem statku-bazy. Do napędu kutra zamontowano 3-cylindrowy silnik Volund typu DR-330, czterosuwowy, nawrotny przez przekładnię. Moc silnika przy 375 obr./min. wynosiła 224/247 KM. Uruchamianie silnika odbywało się za pomocą sprężonego powietrza o ciśnieniu 30 atm. Trzyskrzydłowa, prawoskrętna śruba napędowa o stałym skoku miała średnicę 1540 mm. Na kutrze zamontowano następujące mechanizmy pomocnicze:

- agregat „Faryman”, który tworzyły silnik diesla o mocy 8 KM, sprężarka dwustopniowa o wydajności 17 m³/h, prądnica prądu stałego o mocy 1200 W i napięciu 24 V, pompa wodna odśrodkowa o wydajności 9 m³/h;
- urządzenia chłodnicze freonowe (układ węzownic podwieszanych pod sufitem) o skutku chłodniczym 3500 Kcal/h zapewniające w ładowni temperaturę +1°C²⁴⁹.

²⁴⁹ Tamże, s. 63.

Ryc. nr 90. Plan ogólny B25s.



Źródło: W. Blady, *Polska flota...*,²⁵⁰ s. 64 i 65.

²⁵⁰ W. Blady, *Polska flota...*, s. 64 i 65.

15.3. Charakterystyka techniczna kutra typu B-25s²⁵¹

Długość całkowita	-24,60 m;	Pojemność ładowni	-80 m ³ ;
Długość między pionami	-21,85 m;	Pojemność brutto	-106 RT;
Szerokość	-6,57 m;	Nośność	-55 t;
Wysokość boczna	-3,38 m;	Silnik (3-cyl. Volund)	-225-247 KM;
Zanurzenie		Prędkość	-do 10 węzłów;
- konstrukcyjne	-2,29 m;	Załoga	-7-10 osób;
- maksymalne dziobowe	-2,28 m;		
- maksymalne rufowe	-2.64 m;	Autonomiczność	-12 dni.
Ożaglowanie pom. typu kecz	-45 m ² ;		

15.4. Superkutry B-25sA

Na podstawie dokumentacji kutrów typu B-25s Biuro Projektowo-Konstrukcyjne Morskich Stoczni Remontowych „Prorem” w Gdańsku wykonało projekt zmodernizowanego kutra burtowego typu B25-sA. W odniesieniu do kutrów B-25s wprowadzono następujące podstawowe zmiany:

- zamontowano silnik główny o większej mocy²⁵²;
- zastosowano śrubę o skoku nastawnym produkcji „Zamech” Elbląg²⁵³;
- zastosowano wciągarki do operowania zestawem trałowym o napędzie hydraulicznym;
- zainstalowano system chłodzenia ładowni;
- zmodernizowano pomieszczenia załogowe podnosząc standard warunków sanitarno-bytowych.

Ryc. nr 91. Model kutra B25sA.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

²⁵¹ W. Blady, *Polska flota...*, s. 66.

²⁵² Importowany silnik „Volund” o mocy 225 KM zastąpiono silnikiem „Wola-Henschel” o mocy 350 KM prod. polskiej.

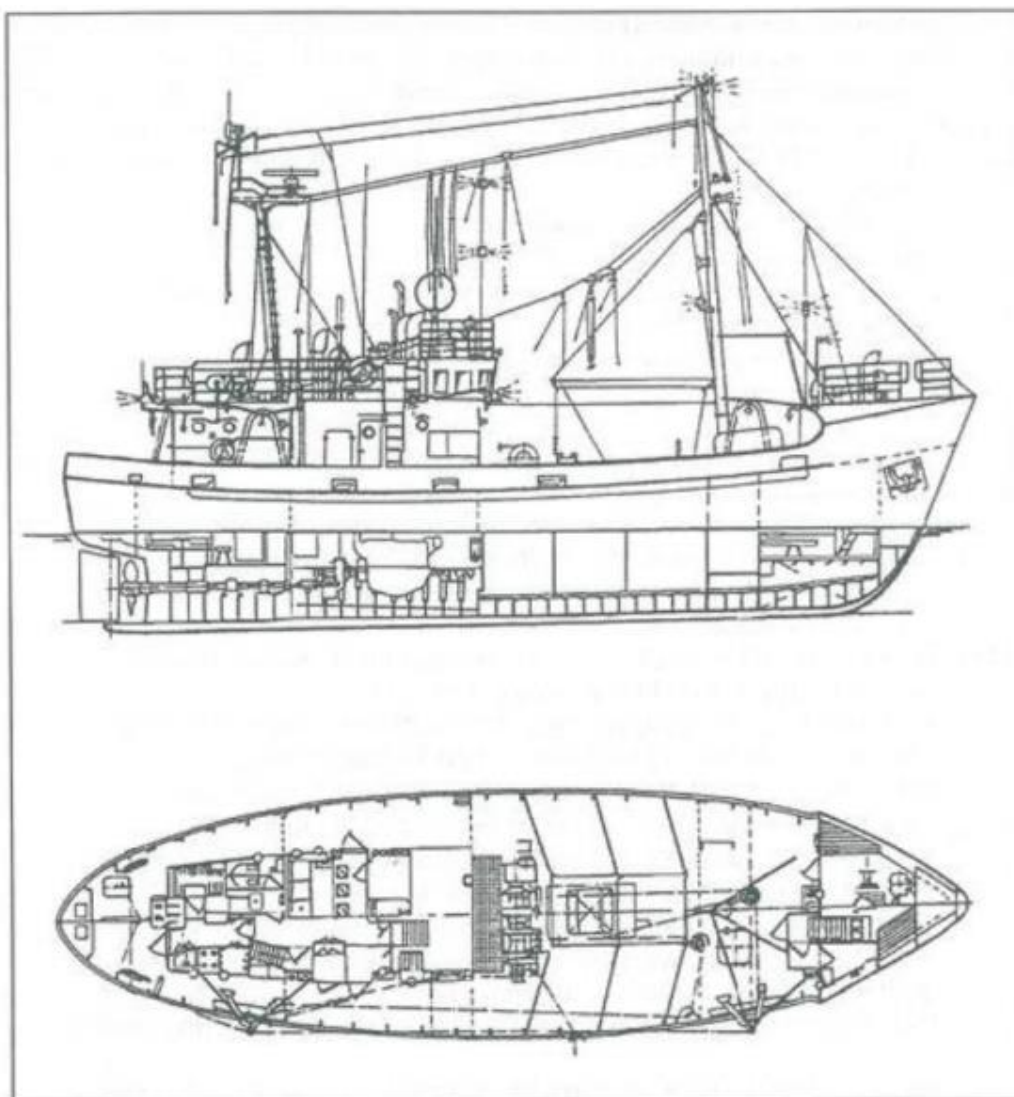
²⁵³ Zakłady Mechaniczne im. gen. K. Świerczewskiego „Zamech” w Elblągu – przedsiębiorstwo przemysłu ciężkiego funkcjonujące w Elblągu w latach 1948–1990, producent turbin parowych, przekładni zębatych, urządzeń wyposażenia okrętowego, maszyn do obróbki plastycznej metali. Zostały powołane do życia 15 września 1948 r., a uległy likwidacji z chwilą przekształcenia ich 1 marca 1990 r. w Elbląskie Zakłady Mechaniczne Przedsiębiorstwo Państwowe. W szczycie swojego rozwoju w drugiej połowie lat 70. XX w. zatrudniały ok. 8,5 tysiąca pracowników i były największym pracodawcą w mieście, regionie i województwie elbląskim; zob.

https://pl.wikipedia.org/wiki/Zakłady_Mechaniczne_im._gen._K._Świerczewskiego_Zamech_w_Elblągu [dostęp: 25.08.2022].

15.5. Charakterystyka techniczna kutra typu B-25sA²⁵⁴

Długość całkowita	-24,60 m;	Pojemność ładowni	-80 m ³ ;
Długość między pionami	-21,85 m;	Pojemność	
Szerokość	-6,57 m;	- brutto	106 RT;
Wysokość boczna	-3,38 m;	- netto	39 RT;
Nośność	-55 t;	Załoga	-8 osób;
Zanurzenie	-2,42 m;	Autonomiczność	-10 dni;
Silnik Wola-Henschel typ 22H 12A o mocy 257 kW/350 KM;			
Prędkość	-10,0 węzłów.		

Ryc. nr 92. Plan ogólny kutra B-25sA.



Źródło: W. Blady, *Polska flota...* s. 76²⁵⁵.

²⁵⁴ W. Blady, *Polska flota...*, s. 75.

²⁵⁵ W. Blady, *Polska flota...*, s. 76.

Działania organizacyjne związane z uruchomieniem budowy rozpoczęto w połowie stycznia 1971 r. Zaangażowane były przede wszystkim służby techniczne, którymi kierował Główny Inżynier Stoczni mgr inż. Jan Młodzianowski. Za sprawy technologiczne odpowiadał mgr inż. Wojciech Woźniak, a za konstrukcyjne – inż. Jan Zaliński. Zakres prac przygotowawczych obejmował podstawowe zagadnienia, z których za najważniejsze można uznać:

- brak wystarczającej mocy instalacji elektrycznej;
- brak instalacji CO₂;
- konieczność adaptacji hali U-1A i nabrzeży;
- konieczność przebudowy instalacji wodnej;
- konieczność powiększenia powierzchni składu stali;
- konieczność zakupu urządzeń i narzędzi – palników, wycinaków, spawarek jednostanowiskowych, urządzenia do bezpyłowego oczyszczania kadłubów; piaskarki do oczyszczania sekcji, maszyny do ciecienia gazowego blach, prasy do gięcia, itp.;
- przejście dokumentacji i korespondencji z „Proremu” dot. B-25sA;
- przeszkolenie grupy monterów w zakresie montażu sekcji i bloków w Stoczni „Wisła” w Gdańsku²⁵⁶.

25.01.1971 r. odbyła się narada z udziałem dyrektora Leszka Dulskiego, w trakcie której ustalono terminy realizacji zadania dot. wyposażenia i zdania dwóch jednostek, których kadłuby miała dostarczyć Gdyńska Stocznia Remontowa²⁵⁷:

- termin zdania pierwszej jednostki – 30 listopada 1971 r.;
- termin zdania drugiej jednostki – 15-20 grudnia 1971 r.;
- prefabrykacja wyposażenia pierwszej jednostki – koniec marca 1971 r.;
- prefabrykacja wyposażenia drugiej jednostki – kwiecień 1971 r.;
- montaż wyposażenia na pierwszej jednostce – od lipca 1971 r.;
- montaż wyposażenia na drugiej jednostce – od sierpnia 1971 r.;

Zakładano przy tym, że stocznia zbuduje samodzielnie kadłub trzeciej jednostki, 70% czwartej i 30% piątej jednostki do końca 1971 r.²⁵⁸.

²⁵⁶ APK, OS, zespół nr 27/153/0- Stocznia „Ustka w Ustce, sygn. 77, Protokoły narad 1960-1975.

²⁵⁷ Tamże.

²⁵⁸ W rzeczywistości, do końca stycznia 1973 roku gotowe kadłuby tych kutrów były jeszcze budowane w Gdyńskiej Stoczni Remontowej, ale wyposażane już w Stoczni „Ustka”. Stocznia otrzymała łącznie 7 kadłubów z Gdyńskiej Stoczni Remontowej; zob. W. Blady, *Polska flota...*, s. 75.

Ryc. nr 93. Kadłub B-25sA w bramie kadłubowni Stoczni „Ustka”.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ostatecznie, w ciągu roku od podjęcia decyzji, w końcu roku 1971 roku, na pierwszym stalowym kutrze podniesiono banderę. Pierwszy superkuter stalowy typu B25sA został przekazany do eksploatacji 30 grudnia 1971 r. dla Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Korab” w Ustce. Wprawdzie była to dopiero połowa sukcesu, gdyż kadłub wykonała jeszcze Gdyńska Stocznia Remontowa, ale najtrudniejszą robotę - wyposażenie, wykonano w Ustce. Kłopoty zaczęły się później, kiedy po uroczystościach i gratulacjach nastąpiły zwykłe szare dni i załoga rybacka przystąpiła do normalnej eksploatacji nowej jednostki. Niemal każdy rejs w morze kończył się awarią któregoś z licznych urządzeń. Naczelnym inżynierem stoczni mgr inż. Stanisław Kubski stwierdził, że usuwanie skutków błędów w dokumentacji kosztowało stocznnię około 20 tysięcy godzin dodatkowej pracy²⁵⁹.

Były kłopoty ze statecznością, potem okazało się, że u Dzietczyka – szypra drugiego z kolei kutra „Ust-98” - trzeba było poprawiać fundament pod silnikiem. Ta sama operacja czekała „Ust-97” Kazimierza Jermakowicza. Najwięcej jednak kłopotów sprawiała winda. Nie wytrzymała siły silnika przekazywanej jej za pośrednictwem urządzeń hydraulicznych. „Dopiero po roku od przystąpienia do wyposażenia pierwszej jednostki, po zbudowaniu czterech następnych i kilkumiesięcznej eksploatacji dwóch przewyżczono najpoważniejsze problemy i dysponowano, jeszcze nie kompletną, jeszcze z brakami, dokumentacją na seryjną produkcję kutrów” – stwierdził dyr. Kubski²⁶⁰.

²⁵⁹ „Głos Koszaliński” 26.06.1972 r., nr 178.

²⁶⁰ Tamże.

Ryc. nr 94. Ust-97 – pierwszy kuter B-25sA zbudowany w Stoczni „Ustka”.



Źródło: archiwum Zygmunta Zaręby.

Ten pierwszy superkuter został również zgłoszony do rejestru Lloyd's Register of Shipping. Stocznia Ustka dzięki podjęciu budowy statków o kadłubach stalowych została włączona do grupy stoczni produkcyjnych Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego²⁶¹.

Od grudnia 1971 r. do października 1972 r. przekazano armatorom 8 w pełni wyposażonych superkuterów rybackich typu B25sA, w tej liczbie 6 jednostek przekazano rybakom z Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich (PPIUR) „Korab” w Ustce

W budowie jednostek ze stali stosowano nowoczesne i ciągle poprawiane procesy technologiczne. Zmiany dotyczyły głównie prac

spawalniczych, mechanizacji formowania blach stalowych, czyszczenia i konserwacji blach. Zmiana w technologii wykonania kadłuba jednostki B25sA polegała na wprowadzeniu nowoczesnej metody półwkowej.

Istotnym dla rozwoju stoczni był rozwój zaplecza technicznego, zapoczątkowany wprowadzeniem zmian organizacyjnych w pionie technicznym. Już 1 lutego 1971 roku powołano Biuro Projektowo-Konstrukcyjne i przeprowadzono reorganizację całego zaplecza technicznego. Wdrożono wiele usprawnień technologicznych, wprowadzono nowe urządzenia i oprzyrządowanie usprawniające procesy technologiczne i wpływające na wzrost wydajności pracy.

Ryc. nr 95. Hala budowy kadłubów B25sA.



Źródło: archiwum Władysława Golińskiego.

²⁶¹ Już w tym czasie – w połowie 1972 roku – istniało przekonanie o kształtowaniu się nowego przemysłu na wybrzeżu środkowym i możliwości budowy w latach 1976-1980 nowego ośrodka kadłubowego, w którym możliwe byłoby budowanie statków do 70 metrów długości.

15.6. Produkcja kutrów B-25sA w latach 1971-1976

Tabela nr 2. Realizacja dostaw kutrów B25sA dla armatorów krajowych.

L.p.	Typ	Nazwa	Armator	Termin dostawy
1.	B25sA	UST-97	Korab Ustka	31.12.1971
2.	B25sA	UST-98	„	31.03.1972
3.	B25sA	UST-96	„	30.06.1972
4.	B25sA	UST-94	„	03.08.1972
5.	B25sA	UST-102	„	31.08.1972
6.	B25sA	UST-95	„	20.09.1972
7.	B25sA	WŁA-202	Szkuner Władysławowo	19.10.1972
8.	B25sA	WŁA-203	Barka Kołobrzeg	31.10.1972
9.	B25sA	KOŁ-164	„	09.12.1972
10.	B25sA	KOŁ-166	„	09.12.1972
11.	B25sA	KOŁ-163	„	15.12.1972
12.	B25sA	KOŁ-165	„	28.12.1972
13.	B25sA	DAR-157	Kuter Darłowo	31.01.1973
14.	B25sA	DAR-158	„	27.02.1973
15.	B25sA	KOŁ-167	Barka Kołobrzeg	22.03.1973
16.	B25sA	KOŁ-168	„	30.04.1973
17.	B25sA	WŁA-204	Szkuner Władysławowo	31.05.1973
18.	B25sA	WŁA-205	„	30.06.1973
19.	B25sA	WŁA-206	„	31.07.1973
20.	B25sA	UST-90	Korab Ustka	30.08.1973
21.	B25sA	UST-91	„	29.09.1973
22.	B25sA	UST-92	„	29.09.1973
23.	B25sA	UST-93	„	31.10.1973
24.	B25sA	HEL-137	Koga Hel	30.11.1973
25.	B25sA	HEL-138	„	14.12.1973
26.	B25sA	DAR-159	Kuter Darłowo	22.12.1973
27.	B25sA	DAR-160	„	19.02.1974
28.	B25sA	KOŁ-169	Barka Kołobrzeg	28.02.1974
29.	B25sA	KOŁ-170	„	29.03.1974
30.	B25sA	KOŁ-171	„	31.03.1974

31.	B25sA	WŁA-200	Szkuner Władysławowo	30.04.1974
32.	B25sA	WŁA-201	„	29.05.1974
33.	B25sA	WŁA-207	„	08.06.1974
34.	B25sA	WŁA-208	„	16.07.1974
35.	B25sA	WŁA-209	„	31.07.1974
36.	B25sA	UST-88	Korab Ustka	27.08.1974
37.	B25sA	UST-89	„	18.09.1974
38.	B25sA	HEL-139	Koga Hel	30.09.1974
39.	B25sA	HEL-140	„	30.10.1974
40.	B25sA	HEL-141	„	30.11.1974
42.	B25sA	DAR-162	„	16.12.1974
41.	B25sA	DAR-161	Kuter Darłowo	17.12.1974
43.	B25sA	KOŁ-172	Barka Kołobrzeg	29.01.1975
44.	B25sA	WŁA-210	Szkuner Władysławowo	01.02.1975
45.	B25sA	WŁA-211	„	03.03.1975
46.	B25sA	DAR-163	Kuter Darłowo	28.03.1975
47.	B25sA	DAR-164	„	28.04.1975
48.	B25sA	HEL-142	Koga Hel	31.05.1975
49.	B25sA	HEL-143	„	14.06.1975
50.	B25sA	HEL-144	„	30.06.1975
51.	B25sA	HEL-145	„	24.07.1975
52.	B25sA	WŁA-212	Szkuner Władysławowo	13.08.1975
53.	B25sA	DAR-165	Kuter Darłowo	26.08.1975
54.	B25sA	DAR-166	„	10.09.1975
55.	B25sA	DAR-167	„	30.09.1975
56.	B25sA	DAR-168	„	30.09.1975
57.	B25sA	DAR-169	„	31.10.1975
58.	B25sA	DAR-170	„	29.11.1975
59.	B25sA	GDA-17	Jedność Rybacka	23.12.1975
60.	B25sA	GDA-16	„	12.01.1976
61.	B25sA	GDA-20	„	31.01.1976
62.	B25sA	GDA-21	„	31.01.1976

CZĘŚĆ VI. SAMODZIELNE PRZEDSIĘBIORSTWO STOCZNIA „USTKA” W USTCE. 1971-1975

Rozdział 1. Stocznia „Ustka” w latach 1971-1973

1. Produkcja w roku 1971²⁶²

1.1. Podstawowy asortyment produkcji

Do podstawowych wyrobów produkowanych na początku lat 70. należały następujące produkty:

- łodzie ratunkowe;
- kutry pomiarowe 726;
- kutry robocze 725;
- motorówki MT-100, MT-7 i MT-55;
- motorówki „Delfin”;
- łodzie robocze, w tym ŁT-11 do prac badawczych i połowów okrężnicą;
- łodzie strażnicze;
- łodzie żakowe;
- zbiorniki do przewozu żywej ryby;
- kładki;
- pojemniki tratów;
- pływaki do malowania;
- kioski dla CPN²⁶³;
- zestawy łazienkowe na statki;
- inne wyroby wg zamówień indywidualnych²⁶⁴,
oraz wyposażenie okrętowe z aluminium:
- łodzie rat. ŁRA-P1s i ŁRA-L2w;
- trapy i kładki;
- pływaki do malowania;
- schody aluminiowe;
- boje oceanograficzne.

Planowana sprzedaż globalna ogółem była ustalona na poziomie 187.232 tys. zł. Wykonanie wyniosło 191.523 tys. zł tj. 102,3% w stosunku do planu. Wynik ten osiągnięto głównie dzięki realizacji produkcji na kraj; wykonanie planu sprzedaży eksportowej wyniosło zaledwie 67,9%, a w relacji do roku 1970 zaledwie 36,4%. Zanotowano natomiast istotny, bo o 142,9%, wzrost akumulacji (zysku) na sprzedaży²⁶⁵.

²⁶² APK, OS, zespół nr 27/153/0- Stocznia „Ustka w Ustce, sygn. 86, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1971.

²⁶³ Centrala Produktów Naftowych (CPN) – było polskie przedsiębiorstwo zajmujące się magazynowaniem, transportem, dystrybucją hurtową i detaliczną przetworów naftowych, przede wszystkim paliw płynnych i środków smarowych oraz innych materiałów eksploatacyjnych dla pojazdów silnikowych i jednostek pływających. W szczytowym okresie rozwoju dysponowało przeszło 1400 stacjami paliw oraz flotą prawie 600 autocystem. CPN zapewniała też skup i odsprzedaż zużytych olejów mineralnych rafineriom do powtórnego przetworzenia; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Centrala_Produktów_Naftowych [dostęp: 23.08.2022].

²⁶⁴ Wśród nich takie wyroby, jak: latawce, kadłub jachtu „Capella”, kadłub łodzi „Drużyna”, bobiny do sieci, krzesła dla cyrku, dekoracje do programu TV „Światowid”.

²⁶⁵ APK, OS, zespół nr 27/153/0- Stocznia „Ustka w Ustce, sygn. 50, Sprawozdanie finansowe. Bilans na 31.12.1971.

Ryc. nr 96. Kutry pomiarowe typu „726” na statku hydrograficznym „Kopernik”²⁶⁶.



Widok na śródokręcie i rufę ORP *Kopernik* w pierwszym okresie służby. Widoczne m.in. dwa kutry pomiarowe.

Źródło: „Morze Statki i Okręty”, wrzesień-październik 2022, s. 37.

1.2. Struktura zatrudnienia i płace²⁶⁷

	1970	1971
Zatrudnienie ogółem, w tym:	788	861
- robotnicy bezp. produkcji	407	412
- robotnicy pośr. produkcji	145	172
- pracownicy inż.-techniczni	156	149
- pracownicy adm.-biurowi	44	75
Przeciętna płaca w ujęciu rocznym:	31.928 zł	36.016 zł
- robotnicy bezp. Produkcji	28.233 zł	33.405 zł
- robotnicy pośr. produkcji	31.545 zł	34.052 zł
- pracownicy inż.-techniczni	44.315 zł	50.919 zł
- pracownicy adm.-biurowi	32.098	32.573 zł

²⁶⁶ ORP „Kopernik” – polski okręt hydrograficzny projektu 861 (w kodzie NATO: Moma) w służbie od 1971 do 2005 roku. Posiadał numer taktyczny 261. Jego nazwa pochodziła od Mikołaja Kopernika. Okręt został zaprojektowany w Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych nr 2 w Gdańsku i zbudowany w tamtejszej Stoczni Północnej. Głównym konstruktorem okrętu był mgr inż. Mieczysław Wyrostkiewicz; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/ORP_Kopernik [dostęp: 23.08.2022].

²⁶⁷ Tamże.

2. Nowe uruchomienia

W celu zapewnienia realizacji zadań planu na rok 1971 opracowano „Plan zamierzeń organizacyjno-technicznych”, który w zakresie rozwoju techniki przewidywał między innymi²⁶⁸:

- wykonanie prototypu i partię seryjną kiosków dla CPN Warszawa;
- opracowanie dokumentacji konstrukcyjnej, wykonanie prototypu i uruchomienie produkcji seryjnej łodzi pomocniczych dla rybołówstwa typu „Skiff”, L = 6.60 m dla ZSRR.

2.1. Kioski dla CPN.

Ryc. nr 97. Kiosk handlowy dla CPN.



Źródło: „Głos Koszaliński” 14.05.1973 r., nr 134.

Pierwotny projekt kiosku powstał w związku z zapotrzebowaniem rynku na tego typu punkty sprzedaży paliw w branżowym biurze projektowym „Naftoprojekt”. Jego autorem był mgr inż. Józef Rzesutek. Okazało się jednak, że oryginalny projekt był niewykonalny i został zmodyfikowany przez pracowników Stoczni Ustka i adaptowany do technologii produkcji wyrobów z laminatu poliestrowo-szklanego. Prototypowy kiosk został zainstalowany w Człuchowie. Składał się z trzech modułów, każdy o powierzchni 9 m²:

- pomieszczenie dla obsługi;
- magazynek;
- szatnia, umywalnia i WC.

CPN zamówiła łącznie 200 segmentów, jednak stocznia wykonała tylko 52 szt., po czym przekazała produkcję do zakładu w Gnieźnie²⁶⁹. Za opracowanie projektu i zrealizowanie go, zespół stoczniowy otrzymał nagrodę II stopnia. W składzie zespołu byli następujący pracownicy stoczni: inż. Jan Zieliński, mgr inż. Andrzej Gross, Józef Wyszyński, Ryszard Pukniel, Bernard Wójcikowski, mgr Bogdan Mierzlikin, Józef Poźdał i Waclaw Karpuk oraz mgr inż. Józef Rzesutek z Naftoprojektu²⁷⁰.

²⁶⁸ APK, OS, zespół nr 27/153/0- Stocznia „Ustka w Ustce, sygn. 86, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1971.

²⁶⁹ W Kronice Stoczni za rok 1971 autor podaje, że stocznia odmawiała przyjęcia wielu zamówień na wyroby laminatowe z „uwagi na swój profil produkcyjny i przeznaczenie, jak również możliwości” [wykonawcze].

²⁷⁰ „Głos Koszaliński” 14.05.1973 r., nr 134.

2.2. Łódź pomocnicza typu PB-90 „Skiff”

Ryc. nr 98. Zdjęcie łodzi PB90M.

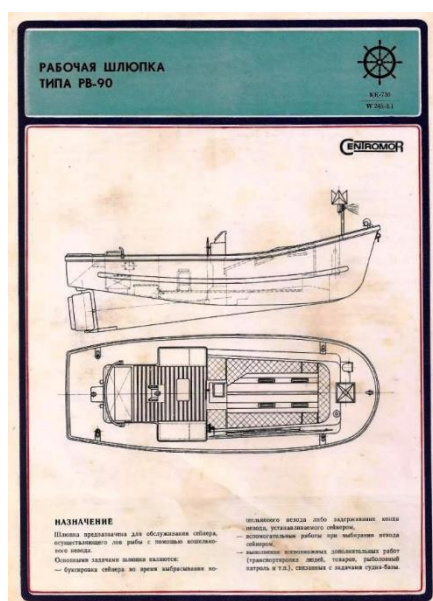


Źródło: Archiwum Zygmunta Zaręby.

Projekt łodzi pomocniczej do połowu okrężnicą²⁷¹ typu PB-90 to jeden z pierwszych projektów opracowanych przez utworzone w lutym 1971 r. Biuro Projektowo-Konstrukcyjne (BPK) Stoczni Ustka. Autorami tego projektu byli mgr inż. Romuald Czerniejewski i mgr inż. Andrzej Gross, kierownik biura²⁷².

Wybudowano w kolejnych latach kilkaset (ok. 600 szt.) jednostek w 3 wersjach konstrukcyjnych: z silnikiem Rekin, z echosondą (PB-90E) i silnikiem Rekin po modernizacji (PB-90M), która miała miejsce w roku 1981. Tę ostatnią modyfikację realizował Główny Projektant wyrobów z LPS, mgr inż. Andrzej Siekierzycki, który w tym celu udał się do Nachodki²⁷³, ZSRR, gdzie mieściła się baza rybacka statków-sejnerów²⁷⁴, operujących na Pacyfiku. Ostatni kontrakt na dostawę 14 łodzi został zawarty w połowie lat 80-tych.

Ryc. nr 99. Karta katalogowa łodzi.



Źródło: archiwum autora.

Dane charakterystyczne łodzi:

Długość całkowita	6,52 m;
Szerokość	2,40 m;
Wysokość	1,04 m;
Silnik napędowy „REKIN” typ SW-400/112 z przekładnią „WOLA R 12,5”;	
Moc silnika	95 KM;
Obroty	2200 obr./min.;
Prądnicą	28 V 19 A;
Ciężar	1200 kg;
Szybkość	10 węzłów;
Uciąż na palu	1000 kg;
Zdolność do żeglugi	do stanu morza 6 B
Załoga	2 osoby.

²⁷¹ Okrężnica - sieć rybacka do połowu morskich ryb ławicowych. Połów odbywa się otaczając ławicę siecią ściągana wzdłuż podbory przy pomocy liny sznurującej i zamykaną następnie od dołu. Poławia się w ten sposób gatunki pelagiczne (m.in. śledzie, makrele, tuńczyki); zob. [https://pl.wikipedia.org/wiki/Okrężnica_\(sieć\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/Okrężnica_(sieć))

²⁷² „Głos Koszaliński” 17.06.1975 r., nr 142.

²⁷³ Nachodka – miasto w azjatyckiej części Rosji, w Kraju Nadmorskim, nad Morzem Japońskim, w pobliżu Władywostoku. Szerzej na temat delegacji we wspomnieniach Andrzeja Siekierzyckiego w Aneksie do tomu II.

²⁷⁴ Sejner [ang.], statek rybacki z napędem żaglowym lub mech. do połowu okrężnicą, gł. tuńczyków, śledzi, szprotów; sieć ustawia się najczęściej za pomocą łodzi motorowej przewożonej na pokładzie (tzw. skiffu); ryby z sieci wydobywa się na pokład czerpakami lub za pomocą pompy; małe sejnery są wielkości kutrów, duże osiągają długość kilkudziesięciu metrów; zob. <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/sejner:3973650.html> [dostęp: 24.08.2022].

2.3. Łódź laminatowa typu MTS-85

Przedstawiamy także informację dotyczącą łodzi laminatowej typu MTS-85 pomimo, iż projekt takiej jednostki nie jest wymieniony w Planie Rozwoju Techniki w roku 1971 - ani innych dostępnych archiwalnych materiałów – a występuje w Rejestrze PRS²⁷⁵.

Ryc. nr 100 Łódź rybacka MTS-85 w Rejestrze łodzi motorowych PRS²⁷⁶.

622535	DWI-23	lps	8,50
	ex MRZ-8;	1971 / 2001	3,22
	Stocznia USTKA, Ustka		1,30
	MTS-85		Dźwirzyno

Źródło: Rejestr łodzi motorowych 2020, wydanie 13, Gdańsk; poz. Rejestru – 622535, rok produkcji łodzi – 1971.

Ryc. nr 101. Łódź motorowa MTS-85.

Charakterystyka techniczna²⁷⁷:

- długość -8,50 m;
- szerokość -3,22 m;
- wysokość boczna -1,30 m;
- zanurzenie -0,76 m.



Źródło: archiwum Zygmunta Zaręby.

²⁷⁵ Projektant Andrzej Siekierzycki, pracownik Stoczni Ustka w latach 1975-2002 roku, podał w rozmowie z autorem we wrześniu 2022, że pierwotnie jednostki te nosiły nazwę „Delfin”, a określenie „MTS-85” otrzymały w późniejszym czasie.

²⁷⁶ Rejestr łodzi motorowych 2020, wydanie 13, Gdańsk; poz. Rejestru – 622535, rok produkcji łodzi – 1971.

²⁷⁷ Tamże.

2.4. Łódź badawcza ŁT-11

Charakterystyka techniczna ŁT-11²⁷⁸.

- długość całkowita	-11,33 m;
- szerokość całkowita	-3,32 m;
- wysokość całkowita	-4,20 m;
- silnik (wysokoprężny) o mocy 100 KM (Volvo Penta typ MD70A)	
- prędkość	-8.5 węzła;
- masa całkowita	-8380 kg;
- załoga	-do 9 osób;
- obsługa (motorzysta i bosman).	-2 osoby

Ryc. nr 102. Model łodzi badawczej ŁT-11.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Opis łodzi.

Łódź przeznaczona do połowu ryb systemami: samotna łódź lub dwie łodzie bliźniacze. Niezależnie od przystosowania do połowu ryb, łodzie przystosowane były do następujących prac badawczych: zbieranie prób bentosu²⁷⁹ i osadów dennych oraz połowu skorupiaków i mięczaków.

Ryc. nr 103. Łódź ŁT-11 na pokładzie statku badawczego „Profesor Siedlecki”.



Źródło: archiwum autora.

3. Analiza działalności gospodarczej za rok 1971

Pomimo wykonania planu produkcji globalnej w 102,3% (wartość sprzedaży osiągnęła kwotę 191.523 tys. zł) oraz sprzedaży [w cenach realizacji] w 101,4% (kwota 153.423 tys. zł) nie wykonano planu produkcji towarowej o 1,7% i eksportu o 32,7%. Sytuacja taka była rezultatem poważnych zmian asortymentowych, wynikających między innymi z faktu usunięcia z planu kutra stalowego

²⁷⁸ Muzeum Ziemi Usteckiej, opis modelu.

²⁷⁹ Bentos - zespół organizmów zwierzęcych związanych z dnem środowisk wodnych (słonych i słodkich, stojących i płynących), w tym także związanych z różnymi strukturami obecnymi na dnie, a więc roślinami (fauna naroślinna), glonami, kamieniami (fauna nakamienna), szczątkami antropogenicznymi, zob. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Bentos>

B25sA, kutrów z tworzyw i aluminium, na które brak było dokumentacji technicznej lub materiałów zaopatrzeniowych [...] Poza tym, na przestrzenie całego roku utrzymywał się brak kontraktów na pokrycie dyrektywnej wartości w zakresie eksportu [...] Zanotowano natomiast wzrost o 50% ponadplanowej produkcji w grupie łodzi ratunkowych i strażniczych z tworzyw sztucznych oraz trapów aluminiowych²⁸⁰.

W związku ze zmianą profilu produkcyjnego, koniecznością przeszkolenia części załogi w celu dostosowania kwalifikacji pracowników do budowy kutrów B25sA, rozbudową posiadanego zaplecza technicznego, rok 1971 był rokiem specyficznym. Pomimo faktu wdrożenia produkcji kutrów stalowych, 63% produkcji ogółem stanowiły wyroby nowe, o dużym stopniu trudności i skomplikowaniu konstrukcji²⁸¹. W roku 1971 osiągnięto znaczący wzrost wyniku bilansowego, który wyniósł 10.848 tys. zł, co stanowiło przyrost o 144,2% w stosunku do założeń planowych. Przy tym, ze względu na nieprawidłowości w zakresie ustalania cen, 1.144 tys. zł stanowił zysk nienależny²⁸².

4. Rok 1971 według Kroniki Stoczni „Ustka”²⁸³

Systematyczny rozwój Stoczni powodował wzrost zadań produkcyjnych. W bieżącym 1971 r. wartość produkcji globalnej wyniosła 191,5 mln zł., a towarowej 165,1 mln zł. Zatrudnienie ogółem wynosiło 951 pracowników oraz 157 uczniów.

Z ważniejszych nowych uruchomień z LPS Stocznia wykonała na specjalne zamówienie Stoczni Gdańskiej dwa kutry o dług. 11,0 m - badawczy i do połowów okrężnicą na statek badawczy B 424- „Profesor Siedlecki”²⁸⁴. Ta niepowtarzalna i antyimportowa dostawa zrealizowana została w listopadzie. Projekty wykonał IOPG²⁸⁵.

Po raz pierwszy nastąpiła dostawa w październiku prototypowych trzech bloków zestawów łazienkowych z LPS dla Stoczni Szczecińskiej na statek B 447. Projekt opracowało Centrum Techniki Okrętowej. Ciekawym i zapowiadającym się efektywnie wyrobem z LPS było wykonanie w połowie roku prototypu terenowej stacji dystrybucyjnej CPN wg proj. ZBK Stoczni. Wyrób ten stanowił podstawę do rozwinięcia produkcji seryjnej na skalę przemysłową na najbliższe lata. Z innych wyrobów - został wykonany trap aluminiowy dł. 15,0 m o nowej konstrukcji wg projektu BPK-N8 [Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni]. Dostawa nastąpiła w marcu na statek B 521/2.

Stocznia otrzymuje coraz więcej zapytań i zamówień na różne wyroby z LPS spoza przemysłu okrętowego, lecz z uwagi na swój profil produkcyjny i przeznaczenie, jak również możliwości, musi z konieczności większość tych zamówień zatapiać odmownie.

25 czerwca 1971 r. została oddana do użytku hala U1A przez Gdyńskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego. Wielkość hali, jej urządzenia wraz z przynależną zapadnią o nośności

²⁸⁰ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 64, Analiza działalności gospodarczej za rok 1971.

²⁸¹ Tamże. Autor Analizy nie podał jakie wyroby miał na myśli, natomiast w Kronice Stoczni za rok 1971 wymieniono: jednostki ŁT-11, zestawy łazienkowe, stacje CPN, trapy L-15 m; zob. strona 137.138 i 139.

²⁸² APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 50, Sprawozdanie finansowe. Bilans na 31.12.1971.

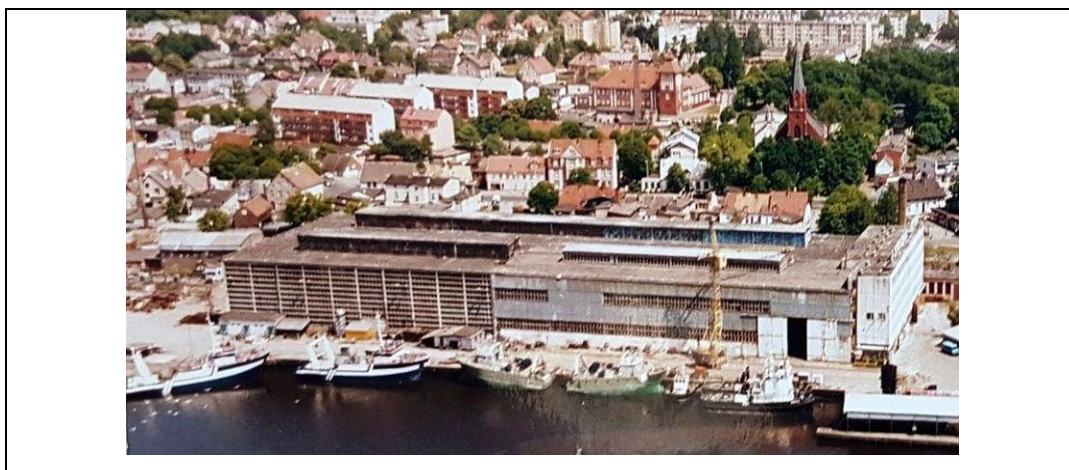
²⁸³ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

²⁸⁴ Był to największy i najsłynniejszy polski statek naukowo-badawczy dla rybołówstwa, jeden z najnowocześniejszych tego rodzaju na świecie. Ta jednostka oceaniczna typu B424, którą dla Morskiego Instytutu Rybackiego zbudowała Stocznia Gdańska im. Lenina, miała uhonorować wybitnego polskiego naukowca, zoologa, podróżnika i pisarza – profesora Michała Siedleckiego (1873-1940).

²⁸⁵ Łodzie te planowano wykorzystywać głównie do prowadzenia doświadczalnych połowów różnymi narzędziami. Z uwagi jednak na ich negatywny wpływ na stateczność statku i zajmowanie zbyt wiele miejsca, po zakończeniu rejsu na wody południowo-zachodniej i południowej Afryki łodzie zostały zdjęte; zob. W. Błady, *Polska flota...*, s. 217. W roku 2009 jedna z łodzi została przebudowana przez firmę PPHU Pro-Maris, Wodnica i otrzymała klasę *bKM III ryb/tur L, zob. Rejestr łodzi motorowych PRS, nr rej. 621184.

200 t (platforma 36,0 x 8,5) do wodowania kutrów, pozwoli Stoczni na podjęcie produkcji jednostek o dług. do 40,0 m. Nowoczesna konstrukcja hali z wymaganym zapleczem w pełni gwarantuje utrzymanie i spełnienie wszystkich wymogów technologicznych.

Ryc. nr 104. Hala budowy kadłubów stalowych (zdjęcie z 1992 roku)²⁸⁶.



Źródło:

<https://www.facebook.com/UstkaNaPrzestrzeniWiekow/photos/pb.100078932533300.-2207520000/3478144305639776/?type=3>

Ryc. nr 105. Urządzenie do wodowania statków.



Źródło: Fot. Włodzimierz Podruczny.

²⁸⁶ W roku 1971 część hali – tzw. nawa zachodnia – obejmowała halę dawnego wydziału W1/10, niższego w stosunku do nowego obiektu; modernizacja tej części (tzw. „przewiązki”) nastąpiła w latach 80. XX w.

Zgodnie z decyzją w ubiegłym roku w sprawie zlokalizowania produkcji stalowych kutrów rybackich w Stoczni Ustka, przez cały rok trwały intensywne przygotowania techniczne, zmierzające do stworzenia podstawowych warunków do rozpoczęcia budowy i wyposażania jednostek. Przygotowania te polegały głównie na zabezpieczeniu wydziału w niezbędne urządzenia, maszyny, oprzyrządowania, narzędzia i pomoce warsztatowe, adaptację pomieszczeń, szkolenie pracowników oraz wielu innych związanych przedsięwzięć.

Pełna moc produkcyjna hali została określona przez CTW „Promor” na 17 jednostek rocznie.

W międzyczasie Stocznia przyjęła z Gdyńskiej Stoczni Remontowej dwa kadłuby kutrów typu B25sA do wyposażenia. Tak więc w okresie jednego roku nastąpił rozruch nowej produkcji jednostek stalowych. W hali były już równocześnie wykonane sekcje i bloki kadłubów, a przy nabrzeżu trwały prace wyposażeniowe na jednostkach dostarczonych (kadłubach) przez GSR.

30 grudnia został uroczyście przekazany pierwszy superkuter armatorowi PPIUR „Korab” w Ustce. Jednostka ta zapoczątkowała nowy rozdział produkcyjny Stoczni.

Superkuter typu B25sA posiadał długość 24,6 m, szerokość 6,57 m, BRT = 106 t, NRT = 40 t, silnik o mocy 350 KM. W dniu tym jednocześnie Stocznia uczciła swój 25-letni srebrny jubileusz podniesieniem bandery na pierwszej jednostce.

Na okolicznościowej Konferencji Samorządu Robotniczego i podniesieniu bandery oprócz stoczniovców było obecnych wielu zaproszonych gości m.in. przedstawiciele władz partyjnych i administracyjnych z Koszalina, Słupska i Ustki oraz Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego. Sekretarz KW PZPR w Koszalinie, Stanisław Kujda wręczył sekretarzowi KZ[Komitetu Zakładowego PZPR] list od Edwarda Gierka. Wiceprzewodniczący WRN w Koszalinie, Henryk Kruszyński zakomunikował, że załozde Stoczni została przyznana honorowa odznaka „Za zasługi w rozwoju Ziemi Koszalińskiej”, a dyr. produkcji ZPO, że pierwszy superkuter zgłoszono do rejestru Lloyd's Register of Shipping.

Spośród załogi, 32 pracowników, którzy przepracowali 25 lat w Stoczni otrzymali dyplomy uznania i medale pamiątkowe z okazji srebrnego jubileuszu. Należy żywić nadzieję, że opanowanie produkcji jednostek stalowych stworzy Stoczni bardzo poważne perspektywy rozwojowe w najbliższych już latach.

W lutym 1971 roku utworzone zostało stoczniowe Biuro Projektowo-Konstrukcyjne, liczące pod koniec roku 45 pracowników. Kadra inżynieryjno-techniczna i ekonomiczna na koniec roku obejmowała 29 inżynierów, 90 techników i 34 ekonomistów w tym 6-ciu z wyższym wykształceniem.

W maju 1971 r. nastąpiła zmiana na stanowisko Gł. Inżyniera, I-go zastępcy Dyrektora Naczelnego. 20 maja odwołany został z tego stanowiska mgr inż. Jan Młodzianowski, a na jego miejsce z dniem 21 maja ZPO mianowało mgr inż. Stanisława Kubskiego.

5. Stanisław Kubski – Główny Inżynier – I-szy Zastępca Dyrektora Naczelnego / Dyrektor ds. produkcji w latach 1971-1980²⁸⁷

Ryc. nr 106. Stanisław Kubski (drugi od lewej) otrzymuje Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski w 1975 r.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Stanisław Kubski urodził się 7 marca 1927 r. Posiadał długoletnią praktykę w przemyśle okrętowym, którą uzyskał pracując jako budowniczy, a następnie szef produkcji w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni. W Zjednoczeniu Morskich Stocznii Remontowych pełnił funkcję zastępcy szefa oraz naczelnika wydziału technicznego. W Stoczni Ustka był odpowiedzialny za uruchomienie produkcji jednostek B25sA. Wykazywał się dużą wiedzą zawodową i zdolnościami organizatorskimi. Utworzył w Stoczni Biuro Projektowo-Konstrukcyjne. Działał społecznie jako radny Wojewódzkiej Rady Narodowej w Słupsku.

6. Kierunki rozwojowe stoczni w latach 1972-1975²⁸⁸

W związku ze zmianą zasadniczego profilu produkcji w 1971 roku, w tym okresie został skryształizowany jednolity kierunek przyszłego rozwoju stoczni, oparty na dwóch podstawowych ciągach technologicznych, a mianowicie:

- budowy małych pełnomorskich jednostek stalowych;
- budowy jednostek pływających z LPS.

Takie ustawienie produkcji uznawano jako zgodne z charakterem i przeznaczeniem stoczni. Asortyment nietypowy dla stoczni miał być stopniowo przejmowany przez inne zakłady na śródlądziu.

Profil poszczególnych ciągów technologicznych miał obejmować:

- jednostki stalowe – kutry rybackie;
- jednostki z LPS – kutry rybackie, motorówki i kutry specjalne o długości do 10.0 m, łodzie ratunkowe wg typoszeregu ISO, łodzie rybackie.

Wyposażenie okrętowe, takie jak: pływaki do malowania statków, zestawy łazienkowe, pojemniki tratw, trapy i kładki aluminiowe oraz inne wyroby winny być przekazane innym zakładom. Dotychczasowa produkcja wyrobów z aluminium będzie ograniczona do wykonawstwa zanikających,

²⁸⁷ „Głos Stoczniońca” 12.12.1975 r. nr 50.

²⁸⁸ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 75, Rozwój Stoczni „Ustka” w latach 1945-1971 (wystąpienia referaty), Kazimierz Huras, „Rozwój techniczny w Stoczni „Ustka” 25.10.1971 r. Kazimierz Huras był Głównym Inżynierem Stoczni do 1968 r., a następnie Szefem Technicznym, Kierownikiem Działu Rozwoju i Specjalistą ds. Rozwoju Techniki.

pojedynczych łodzi ratunkowych oraz niezbędnego tylko wyposażenia. Przewiduje się więc pozostawienie warsztatu dla potrzeb bieżących, bez ustawiania specjalnego ciągu technologicznego²⁸⁹.

W nowym ciągu technologicznym jednostek stalowych występować miały:

- kuter rybacki B25sA;
- kuter rybacki Storem 4 D-E²⁹⁰.

Nowe wyroby z LPS miały obejmować²⁹¹:

- kuter rybacki tuńczykowiec L=16.0 m na eksport do ZSRR;
- kuter rybacki krewetkowiec TRT-18, eksport do Brazylii i innych krajów;
- motorówka wielofunkcyjna L=16.0 m na wody śródlądowe;
- motorówka holownicza „Skiff” na eksport do ZSRR;
- łódź myśliwska;
- łódź ratunkowa ŁRT-P2ZZ do przejścia strefy ognia – nowa wersja;
- łódź rybacka motorowa L=9.0 m do połowu krabów – eksport do Irlandii i innych krajów.

Zakres prac naukowo-badawczych w tym czasie obejmował:

- projekt trawlera rybackiego z LPS typu TRT-25 w wersjach do połowu okrężnicą i połowu krewetek (I-szy etap techniczno-ofertowy opracowywany przez IOPG)²⁹²;
- kuter specjalny z LPS – „207” (opracowywany przez CTO);
- kuter rybacki, optymalny dla Bałtyku, wg założeń MIR-u, jako następcą B25sA²⁹³.

7. Rozwój stoczni w roku 1972

Plan produkcji globalnej w cenach porównywalnych w roku 1972 wynosił 271,0 mln zł (wzrost w stosunku do roku 1971 o 42,1%), natomiast plan sprzedaży według cen zbytu wynosił 246,0 mln zł (wzrost do roku 1971 o 48,1%). Plan sprzedaży eksportowej ustalono na kwotę 55,0 mln zł obiegowych, tj. 4.800 tys. zł dewizowych [...] Najpoważniejszym odbiorcą był Związek Radziecki (44% udziału w eksporcie). Główną pozycję sprzedaży stanowiły łodzie PB90 (40 szt.) i łodzie ratunkowe na łączną wartość 24,2 mln zł obiegowych²⁹⁴.

Pozostała produkcja obejmowała²⁹⁵:

- kutry stalowe – 11 szt., stanowiące 46,0 % ogólnej wartości sprzedaży;
- łodzie ratunkowe – 200 szt., stanowiące 30,1 % ogólnej wartości sprzedaży;
- kutry i motorówki z LPS – 13 szt., stanowiące 2,5 % ogólnej wartości sprzedaży;
- pozostałe wyposażenie statków, stanowiące 9,2 % ogólnej wartości sprzedaży;

²⁸⁹ Zamiany te, lub przewidywania, w stosunku do produkcji trapów i kładek aluminiowych nie zostały zrealizowane, a ich produkcja w późniejszym okresie była trwałym elementem programu produkcyjnego stoczni.

²⁹⁰ Produkcja nigdy nie podjęta w stoczni.

²⁹¹ Z wymienionych, do produkcji wdrożono: tuńczykowiec L=16.0, typu KTT-16, motorówkę holowniczą „Skiff” (projekt PB90), łódź ŁRT-P2ZZ.

²⁹² Projekt niewdrożony.

²⁹³ Chodzi o trawler rufowy typu B410, wdrożony do realizacji w 1974 r.

²⁹⁴ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 87, Plany na 1972 rok.

²⁹⁵ Tamże.

- asortyment różny, stanowiący 12,2 % ogólnej wartości sprzedaży.

Stan zatrudnienia ogółem planowany na rok 1972 wynosił 1.115 osób i był wyższy w stosunku do roku 1971 o 29,5%²⁹⁶.

W ramach Programu Rozwoju Techniki na rok 1972 zaplanowano uruchomienie 8 nowych wyrobów, w tym²⁹⁷:

- kuter rybacki stalowy B25sA – ciąg dalszy;
- zestawy łazienkowe z LPS na B430 z odbiorem SBG²⁹⁸;
- łódź myśliwska z LPS na B422;
- łódź pomocnicza typu „Skiff”;
- motorówka strugowodna;
- boje hydrograficzne;
- kule do odpowietrzania z LPS.

8. Motorówka strugowodna typu „Jesion”²⁹⁹

Ryc. nr 107. Motorówka strugowodna „Jesion” w trakcie prób.



Źródło: archiwum Mariana Lewandowskiego.

Projekt motorówki z LPS został opracowany przez BPK stoczni w 1972 roku. Realizację tego projektu o nazwie „Jesion” tak opisywał kierownik BPK, mgr inż. Andrzej Gross – „swego czasu kilka stoczni próbowało uruchomić produkcję motorówek z napędem strugowodnym. Próby nie powiodły się, bowiem łódź nie osiągnęła odpowiedniej szybkości. Spróbowano takie w Ustce: opracowano prototyp, wykonano kadłub z laminatów poliestrowo-szkłanych, włożono doń silnik fiata i znów sukces przynoszący kontrakty i zamówienia na produkcję szybkich motorówek³⁰⁰.

²⁹⁶ Tamże.

²⁹⁷ Tamże.

²⁹⁸ SBG (See-Berufstgenossenschaft) – Morskie Stowarzyszenie Zawodowe działające w RFN, które posiadało własne przepisy dot. między innymi konstrukcji jednostek ratunkowych i ratowniczych instalowanych na statkach bandery RFN.

²⁹⁹ Pędnik wodnoodrzurowy (także: pędnik strumieniowy, pędnik wodnostrumieniowy, pędnik strugowodny – pędnik okrętowy, który strumień wody wyrzucanej poza jednostkę pływającą zamienia na siłę poruszającą ją po wodzie).

³⁰⁰ „Głos Koszaliński” 17.06.1975 r., nr 142.

Ryc. nr 108. Motorówka „Jesion” (MOT-48) na wystawie z okazji Dni Morza 1978.



Źródło: archiwum Andrzeja Siekierzyckiego.

Wszystkie modele „Jesionów” przeznaczone były dla: wojska, milicji, inspektoratów wodnych, ratownictwa i WOPR³⁰¹.

Jednostki te były produkowane w Stoczni Ustka do końca lat 70-tych, a później w stoczni w Ostródzie, należącej do Stoczni Północnej w Gdańsku.

9. Rok 1972 według Kroniki Stoczni „Ustka”³⁰²

W bieżącym roku wartość produkcji globalnej wzrosła do 279,4 mln zł., a towarowej do 260,9 mln zł. Zatrudnienie ogółem kształtowało się średnio 1.207 pracowników i 177 uczniów.

Na przestrzeni roku zostało przekazanych już 11 superkutrów B25sA przedsiębiorstwom połowowym. W ramach kooperacji na mocy uprzednio zawartej umowy, 7 kadłubów dostarczyła jeszcze Gdyńska Stocznia Remontowa.

W świetle zaistniałej sytuacji został skryształizowany aktualnie jednolity kierunek przyszłego rozwoju Stoczni, oparty na dwu podstawowych ciągach technologicznych a mianowicie:

- 1) *budowy pełnomorskich jednostek stalowych,*
- 2) *budowy jednostek pływających z tworzyw sztucznych.*

W związku z raptownym rozwinięciem produkcji stalowej, zaszła automatycznie konieczność przekazania asortymentu nietypowego dla Stoczni innym zakładom na śródlądziu.

Produkcja wyrobów z aluminium po spełnieniu swego zadania w latach ubiegłych, ograniczona została obecnie do wykonawstwa tylko pojedynczych łodzi ratunkowych, trapów okrętowych oraz niezbędnego wyposażenia.

W dalszym ciągu wydział budowy jednostek stalowych był systematycznie dozbrajany. Zakupioną w Szwecji prasę Ursviken zamontowano i oddano w czerwcu br. do eksploatacji. Pod koniec roku przekazano nożyce gilotynowe do cięcia blach stalowych, wprowadzono mechaniczne spawanie w osłonie CO₂ przy pomocy półautomatów EMD-300 od połowy roku oraz zrealizowano szereg innych przedsięwzięć.

W dalszym ciągu rozwijała się produkcja z tworzyw sztucznych. Uruchomiono produkcję seryjną łodzi myśliwskich wg projektu BPK-N5 na B 422. W br. przekazano 10 łodzi. Uruchomiono również na skalę przemysłową produkcję łodzi pomocniczych typu PB-90 tzw. „Skiff”, przeznaczonych do

³⁰¹ WOPR – Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe.

³⁰² APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

połowów okrężnicą, a budowanych na bezpośredni eksport do ZSRR. Projekt opracowało BPK-N5. Do końca roku przekazanych zostało 40 łodzi.

Od początku pierwszego kwartału uruchomiono produkcję seryjną stacji dystrybucyjnych CPN przyniosła efekty w przekazaniu 42 kompletów, które zostały przewiezione w teren do eksploatacji.

Nadto wykonano:

- prototyp motorówki strugowodnej „Jesion” wg projektu BPK-N5 na specjalne zamówienie,
- zestawy łazienkowe na B 470 z odbiorem SBG oraz inne wyroby.

W lipcu br. nastąpiła integracja ZBK i Dz. Gł. Technologa w jedno Biuro Projektowo-Konstrukcyjne³⁰³. Szefem biura został mianowany mgr inż. Janusz Kenc. Pod koniec Biuro liczyło 75 pracowników. Stworzono również na wydziałach produkcyjnych Wydziałowe Biura Fabrykacji.

W minionym okresie ostatnich dwóch lat tj. 1971-72 dokonały się w działalności Stoczni zmiany o historycznym znaczeniu dla bieżącego i przyszłego jej rozwoju. W okresie tym Stocznia przez opanowanie nowego dla siebie profilu produkcyjnego - budowy superkutrzów stalowych utrwaliła swoją rangę i pozycję wśród stoczni produkcyjnych Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego. Stała się piątą morską stoczną produkcyjną. Dzięki tym osiągnięciom stworzone zostały bardzo mocne podstawy do dalszego, wszechstronnego rozwoju Stoczni. Do końca 1970 r. Stocznia Ustka znana była w kraju i za granicą jako producent głównie łodzi ratunkowych, z tworzyw sztucznych i wyposażenia okrętowego z aluminium.

W zarysie historycznym dynamiczny wzrost produkcji wyrobów z tworzyw sztucznych jaki zaistniał w latach 60. nakreślił wówczas dalsze kierunki rozwoju Stoczni na bazie tego tworzywa. Dlatego też przyznana suma w wysokości ok. 80 mln zł. przeznaczona była na zainwestowanie ośrodka kadłubowo-wyposażeniowego dostosowanego do produkcji jednostek pływających z LPS.

W miarę realizowania tej inwestycji okazało się, że pierwotne prognozy nie będą mogły być spełnione ponieważ zapotrzebowanie na wyroby z LPS zaczęły wykazywać wyraźną tendencję spadkową. Mimo wysiłków akwizycyjnych nie zdołano uzyskać zamówień od armatorów zagranicznych na kutry morskie z LPS. Zapotrzebowania krajowe nie wchodziły w rachubę z braku zainteresowania takimi jednostkami przez przedsiębiorstwa połowowe. W tej sytuacji powstała poważna groźba niemożliwości zagospodarowania ośrodka i uzyskania założonych zdolności produkcyjnych.

W celu zapobieżenia kryzysowi i rozwiązania problemu Stocznia przedstawiła Zjednoczeniu Przemysłu Okrętowego w Gdańsku projekt uruchomienia produkcji superkutrzów stalowych typu B25sA.

Efektem usilnych starań osobiście prowadzonych przez Dyrektora Naczelnego Stoczni mgr inż. Leszka Dulskiego doprowadzone i podpisane zostało 14 listopada 1970 r. porozumienie pomiędzy Zjednoczeniem Przemysłu Okrętowego i Zjednoczeniem Morskich Stoczni Remontowych w sprawie przejęcia produkcji stalowych jednostek rybackich przez Stocznnię Ustka.

Z perspektywy ubiegłych dwu lat można już obecnie ocenić jak trudne i o wielkim znaczeniu podjęte zostało to zadanie. W pewnym stopniu było to duże ryzyko zważywszy, że w tym czasie Stocznia oprócz ambicji i troski o przyszłe jej losy nie była przygotowana ani technicznie, ani organizacyjnie do podjęcia tego rodzaju produkcji. Brak było kadry technicznej i specjalistów fizycznych a dalej: maszyn, urządzeń, narzędzi, pomocy warsztatowych, uzbrojonych nabrzeży wyposażeniowych, przygotowanej hali do prefabrykacji i montażu kadłubów itd.

³⁰³ W Kronice Stoczni za rok 1971 jej autor podał, że powstanie biura nastąpiło w lutym 1971 r.

Mimo jednak olbrzymich trudności prace zostały podjęte, a trudności te szybko były pokonywane na poszczególnych odcinkach działania.

Dostosowano kadłubownię do produkcji kadłubów stalowych, uzbrojono nabrzeże, uruchomiono zapadnię do wodowania jednostek, zaprojektowano i wykonano niezbędne oprzyrządowania, zakupiono podstawowe maszyny, urządzenia i narzędzia, przeszkolono 115 pracowników - głównie w bratnich stoczniach oraz wprowadzono nową organizację Stoczni. Wydatki na te cele wyniosły ok. 12 mln zł.

W oparciu o opracowane plany i przedsięwzięcia uruchomione zostały prace przygotowawcze w trybie przyspieszonym przez odpowiedzialne służby w Stoczni na odcinku inwestycyjnym (w pierwszej kolejności adaptacje), konstrukcji i technologii, techniki wytwarzania, zaopatrzenia i kooperacji, przygotowania i organizacji produkcji, transportu wewnętrznego, kadrowym itd. W zakresie samej tylko działalności inwestycyjnej poniesione nakłady wyniosły w 1971 r. - 20,9 mln zł. a w 1972 r. - 23 mln zł.

Osiągnięcia Stoczni zrealizowane w tym zakresie w tak wprost błyskawicznym tempie - krótkiego okresu czasu były zapowiedzią również rozwoju miasta Ustki, a dla załogi Stoczni stabilizacją życiową. W skali zaś województwa jest zapowiedzią dalszej przemysłowej aktywizacji tego regionu i rozwoju przemysłu okrętowego na środkowym wybrzeżu.

Powierzone tak poważne zadanie Stocznia wypełniła w całości. Tradycją lat ubiegłych i tym razem Stocznia nie zawiodła pokładanego w niej zaufania.

Należy w tym miejscu podkreślić uznanie dla wyjątkowo wielkiego osobistego wkładu pracy twórczej i troski w stworzone dzieło przez Dyrektora Naczelnego Stoczni mgr inż. Leszka Dulskiego i Dyrektora Technicznego mgr inż. Stanisława Kubskiego, bowiem niezaprzeczalne fakty tej pracy mają swoją gospodarczą i historyczną dla Stoczni wymowę.

Stocznia w 1972 roku przekazała do „Banku 20-tu miliardów” 20 mln zł. ponadplanowej produkcji na zadeklarowane 6 mln zł³⁰⁴.

Ze spraw socjalnych rozwiązano problem żywienia zbiorowego przez uruchomienie własnej stołówki, rozbudowany został ośrodek wczasowo-wypoczynkowy w Świeszynie na 190 miejsc, zwiększono tam stan posiadania sprzętu żeglarskiego, dokonano wymiany użytkownika obiektów z Mysłakowicami k/ Karpacza dla 92 dzieci stoczniovców, zakupiono dwa autobusy i rozszerzono akcję wycieczkową.

Z końcem br. udział produkcji towarowej zasadniczych asortymentów w porównaniu do 1971 r. kształtował się następująco:

Rodzaj produkcji	1971 r. [w %]	1972 r. [w %]
- produkcja superkutrów stalowych	6,9	45,2
- łodzie ratunkowe i kutry z LPS	48,1	34,6
- łodzie ratunkowe z aluminium	2,4	2,0
- trapy i kładki z aluminium	12,4	4,7
- asortyment różny	30,2	12,6

³⁰⁴ W latach 70. I Sekretarz KC PZPR Edward Gierek wszczął wielką akcję "Szukamy 20 miliardów", do której włączały się zakłady produkcyjne deklarujące dodatkową, ponadplanową produkcję.

Eksport wyrobów wzrósł w 1972 r. do wysokości 3,6 mln zł. dewizowych.

10. Program zamierzeń rozwojowych Stoczni „Ustka”

W sierpniu 1972 roku w Stoczni „Ustka”, w ramach Programu zamierzeń rozwojowych Stoczni „Ustka”, opracowano „Informację dotyczącą realizacji planu w latach 1971-1975 i zamierzeń rozwojowych do 1980 r”³⁰⁵. Główne tezy dotyczące rozwoju stoczni w latach 1971-1975 były następujące:

- potencjał produkcyjny w wyniku zrealizowanych inwestycji osiągnął ok. 327 mln zł w 1971 r.;
- zamówienia na produkowany asortyment: łodzie ratunkowe, trapy i kładko z aluminium, łodzie ratunkowe i wyposażenie statków z LPS oraz inne wyroby z LPS, zaledwie w 40% pokrywały zdolności produkcyjne stoczni;
- w związku z dużym zapotrzebowaniem na jednostki łowcze o konstrukcji stalowej podjęto decyzję o zmianie specjalizacji stoczni.

W oparciu o porozumienie zawarte pomiędzy ZPO a ZMSR z 14 listopada 1971 r., stocznia podpisała kontrakty z przedsiębiorstwami rybackimi na budowę 53 stalowych kutrów B25sA i 2 kutrów B410, w następującym układzie:

- 1971 r. – 1 szt.;
- 1972 r. - 11 szt.;
- 1973 r. – 13 szt.;
- 1974 r. – 12 szt. plus 2 kutry optymalne bałtyckie [projekt B410];
- 1975 r. – 16 szt.;

na łączną wartość ok. 550 mln zł.

Na dozbrojenie w zakresie maszyn, urządzeń i instalacji stocznia otrzymała 47 mln zł. łączne nakłady na okres 1971-1975 planowano na 118 mln zł.

Program zawierał podsumowanie stanu warunków techniczno-produkcyjnych przed wdrożeniem produkcji, mianowicie:

- brak wyspecjalizowanej kadry posiadającej praktykę w budowie jednostek stalowych, tak w przygotowaniu produkcji, jak i samej produkcji;
- niedostosowanie nowych hal produkcyjnych do produkcji jednostek stalowych;
- brak maszyn, urządzeń, oprzyrządowania i narzędzie niezbędnych do budowy i wyposażenia statków stalowych;
- brak uzbrojenia nabrzeży wyposażeniowych;
- niezakończona budowa pionowego wyciągu do wodowania i dokowania statków;
- niedostateczna pod względem jakościowym i ilościowym sieć energetyczna;
- dotkliwy brak zaplecza transportowego i magazynowego;

³⁰⁵ Archiwum autora. Dokument sygnowany przez dyrektora stoczni, mgr inż. Leszka Dulskiego. Program zawierał także „Informację KZ PZPR przy Stoczni „Ustka” – O pracy partyjnej” autorstwa J. Fryzy, którą autorzy pominęli z uwagi na zawartość tematyczną, w większości wykraczającą poza niniejsze opracowanie.

- dokumentacja kutrów obarczona poważnymi błędami.

Pierwszy statek na bazie kadłuba otrzymanego z GSR, podczas wyposażenia którego wprowadzono kilkaset poważnych zmian konstrukcyjnych, przekazano armatorowi w końcu grudnia 1971 do wstępnej eksploatacji. W okresie do kwietnia 1972 r. eksploatacja prototypu wykazała cały szereg dalszych błędnych rozwiązań konstrukcyjnych i usterek na prototypowych mechanizmach. W kwietniu i maju stocznia zweryfikowała dokumentację na serię, uwzględniając zmiany wprowadzone poprzednio. W okresie czerwiec-sierpień przekazano do eksploatacji 3 kutry z I-szej serii. W maju, na wniosek stoczni, dyrektor ZPO zarządził udzielenie wszechstronnej pomocy kadrowej i finansowej z centrali ZPO i ze stoczni. Dzięki tej pomocy tempo pracy wzrosło, stocznia osiągnęła duży postęp organizacyjny, technologiczny i konstrukcyjny, produkcyjny i inwestycyjny w ciągu bardzo krótkiego okresu. Plan produkcji kutrów stał się realny. W związku z tym założono, przy dalszej pomocy ZPO, wzrost sprzedaży w 1972 roku o 48%³⁰⁶.

11. Plan na lata 1971-1975³⁰⁷

Tabela nr 3. Wielkości i relacje techniczno-ekonomiczne:

L.P.	Wyszczególnienie	Jedn.	1970	1975	Dynamika
1.	Produkcja globalna	mln zł	189,1	499,4	264,0
2.	Produkcja towarowa	mln zł	161,6	494,0	305,6
3.	Eksport	mln zł dew.	2,6	9,7	373,0
4.	Wartość środków trwałych	mln zł	70,6	149,1	211,6
5.	Wydajność	tys. zł/ 1 zatrudn.	239,9	351,8	146,6
6.	Zatrudnienie	osób	788	1465	185,9
7.	Produktywność	zł/zł	2,6	3,3	-

Źródło: Program zamierzeń rozwojowych Stoczni „Ustka” z sierpnia 1972 r. (w posiadaniu autora).

Tabela nr 4. Asortyment produkcji przyjęty do planu techniczno-ekonomicznego.

L.P.	Wyszczególnienie	Jedn.	1972	1975	Dynamika	Udział %
1.	Kutry stalowe	mln zł	113,3	163,0	146,4	33,0
2.	Kutry z LPS	mln zł	8,3	54,6	657,8	11,1
3.	Łodzie z LPS	mln zł	71,0	249,3	351,1	50,5
4.	Łodzie i inne z aluminium	mln zł	17,8	16,1	90,4	3,2
5.	Asortyment różny	mln zł	35,6	11,0	30,8	0,2

Źródło: Program zamierzeń rozwojowych Stoczni „Ustka” z sierpnia 1972 r. (w posiadaniu autora).

³⁰⁶ Program zamierzeń rozwojowych Stoczni „Ustka” z sierpnia 1972 r. (w posiadaniu autora).

³⁰⁷ Tamże.

Zadania w zakresie produkcji charakteryzowały się silną dynamiką wzrostu. Średnia dla całej pięcioletki wynosiła ok. 23% rocznie. W układzie asortymentowym wyraźnie zaznaczało się przechodzenie na dwa główne asortymenty: łodzie ratunkowe i inne z LPS – 52,5%, kutry stalowe i z LPS – 41,1%. Produkcja łodzi z aluminium była produkcją zanikającą i nie planowano jej kontynuowania po 1975 r. Wysoka dynamika w zakresie eksportu wynikała między innymi z powodu pełnego pokrycia planu w kontraktach na lata 1972-1973 oraz w 65% na rok 1974. W ramach zawartych kontraktów stocznia planowała dostarczyć, między innymi: 200 jedn. typu PB90 „Skiff”, łodzie ratunkowe i robocze [...] Przedstawione w tabeli wielkości i relacje wskazywały na początek procesu przekształcania zakładu w stocznnię produkcyjną jednostek morskich³⁰⁸.

W latach 1971-1975 planowano wydatkowanie 118 mln zł przyznanych na realizację zadań inwestycyjnych, obejmujących:

- rozbudowę ośrodka wypoczynkowego [w Świeszynie k. Miastka] - 6,3 mln zł;
- budownictwo mieszkaniowe -39,8 mln zł³⁰⁹;
- zakup maszyn i urządzeń -47,4 mln zł;
- budowę magazynów -5,0 mln zł;
- budowę bazy transportu -4,5 mln zł;
- udział w budowie kotłowni rejonowej -15,0 mln zł.

Plan inwestycyjny na lata 1971-1975 nie zakładał natomiast zastąpienia częściowo wykonanych z drewna budynków produkcyjnych i pomocniczych na terenach A i B stoczni. Nakłady na ten cel szacowane były na około 200 mln zł, bez nakładów na inwestycje towarzyszące i partycypacyjne w inwestycjach komunalnych miasta Ustki.

Program rozwoju zakładał kierunki modernizacji stoczni zmierzające do koncentracji budowy kutrów stalowych i kutrów z LPS oraz łodzi ratunkowych z LPS na stronie A. W tym celu planowano na lata 1976-1978 następujące przedsięwzięcia:

- wyburzenie budynków w całości lub w części wykonanych z drewna i wybudowanie w ich miejsce budynków z materiałów niepalnych z przeznaczeniem na wydział produkcji łodzi, obróbkę mechaniczną, magazyny, stolarnie, itp.;
- uporządkowanie terenu przez likwidację zbędnych torów na terenie przejętym z PKP;
- połączenie pomostem nad Słupią i torami terenów A i B;
- zorganizowanie wydziału napraw gwarancyjnych i przebudowę torów w sąsiedztwie zapadni;
- budowę urządzeń socjalnych przy wydziale łodzi i napraw gwarancyjnych;
- rozbudowę szkoły przyzakładowej;
- rozbudowę bazy wypoczynkowej;
- rozwój budownictwa mieszkaniowego i partycypację w inwestycjach komunalnych miasta.

Autorzy programu, opierając się między innymi na prognozie zapotrzebowania na statki rybackie do 1990 oraz istniejące możliwości wyprowadzenia jednostek z basenu węglowego i

³⁰⁸ Tamże.

³⁰⁹ Planowano uzyskanie 274 mieszkań i wybudowanie około 50 domków jednorodzinnych.

konieczność zapewnienia dalszego rozwoju stoczni, proponowali budowę nowoczesnego ośrodka do produkcji stalowych jednostek łowczych i przetwórczych o długości do 100 m i szerokości do 16 m, to znaczy dla statków o nośności do ok. 1800 TDW³¹⁰ i rocznej zdolności produkcyjnej rzędu 24 szt. statków³¹¹.

Wspomniana produkcja jednostek o długości do 100 m miała być realizowana na nowym terenie „C” zlokalizowanym przy basenie węglowym portu. W ramach koncepcji budowy ośrodka produkcyjnego na terenie „C” planowano, między innymi:

- przebudowę basenu węglowego:
- wykonanie torów, dróg i urządzeń w taki sposób, aby miał on dogodne połączenie z zakładem „B” i z miastem;
- rozbudowę zakładu „B”, który miał służyć jako pomocniczy dla dwóch pozostałych i mieścić: administrację, wydziały gł. mechanika i energetyka, narzędziownię, magazyn główny, stolarnię, cynkownię, itp.;
- budowę ok. 1000 mieszkań.

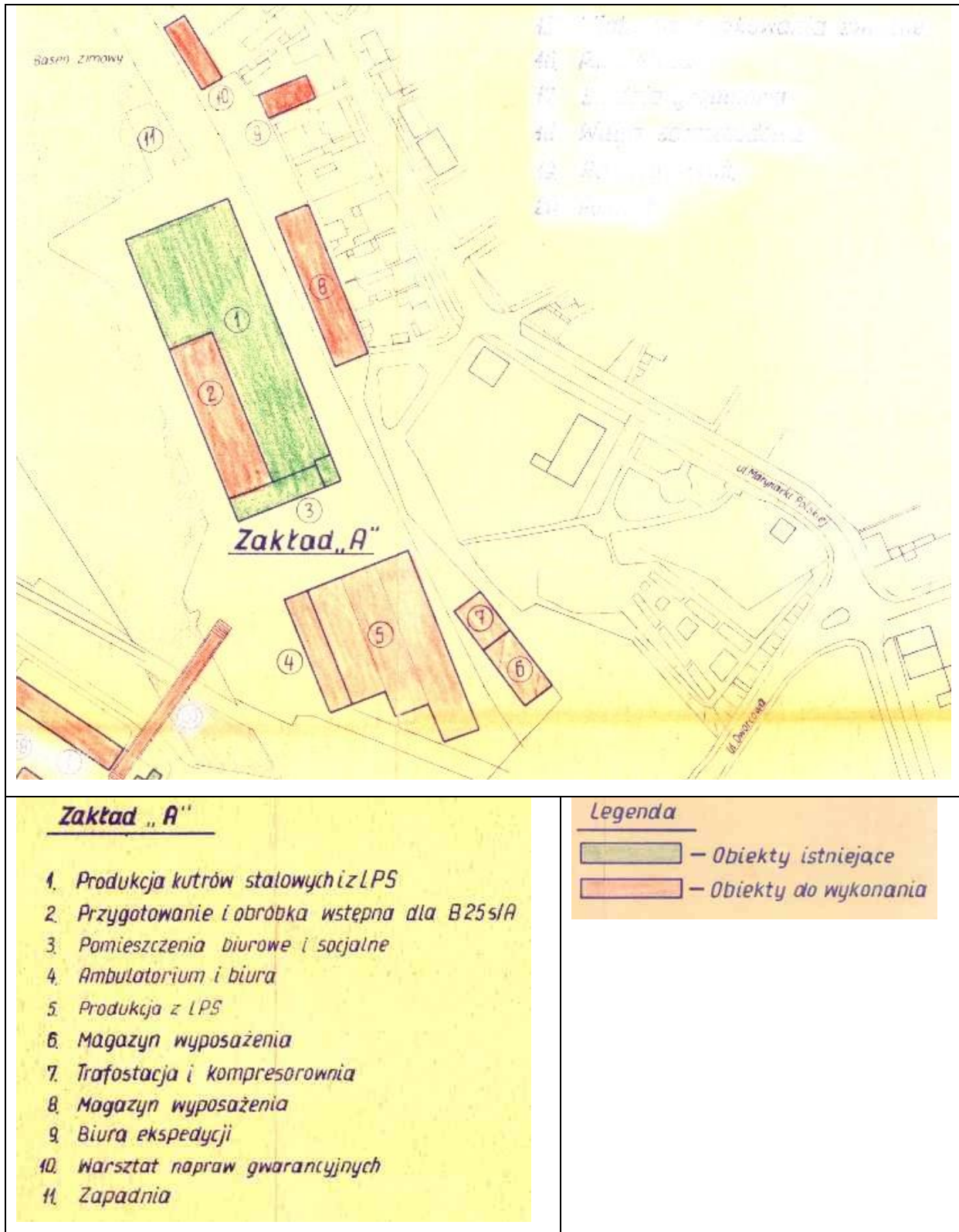
Nakłady inwestycyjne szacowano na ok. 1,8 mld złotych. Ostatecznie, plan rozbudowy został skorygowany planem opracowanym przez „PROMOR” w 1974 r.

³¹⁰ [Tonnage Dead Weight] =,Nośność – podstawowy parametr określający wielkość statku oznaczający zdolność przewozową statku. Określa łączną masę ładunku, załogi, zapasów paliwa, wody pitnej i technicznej, prowiantu, części zamiennych itp. jaką statek może przyjąć na pokład, nie przekraczając dopuszczalnego zanurzenia (przy zanurzeniu do znaku wolnej burty). Wyróżnia się także ładowność (nośność użyteczną), oznaczającą masę samego ładunku. Nośność wyrażana jest w tonach: metrycznych (1000 kg) lub angielskich (1016 kg); zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Nośność_statku [dostęp: 26.08.2022].

³¹¹ W celu realizacji tej produkcji planowano zatrudnienie na poziomie 3.500 pracowników.

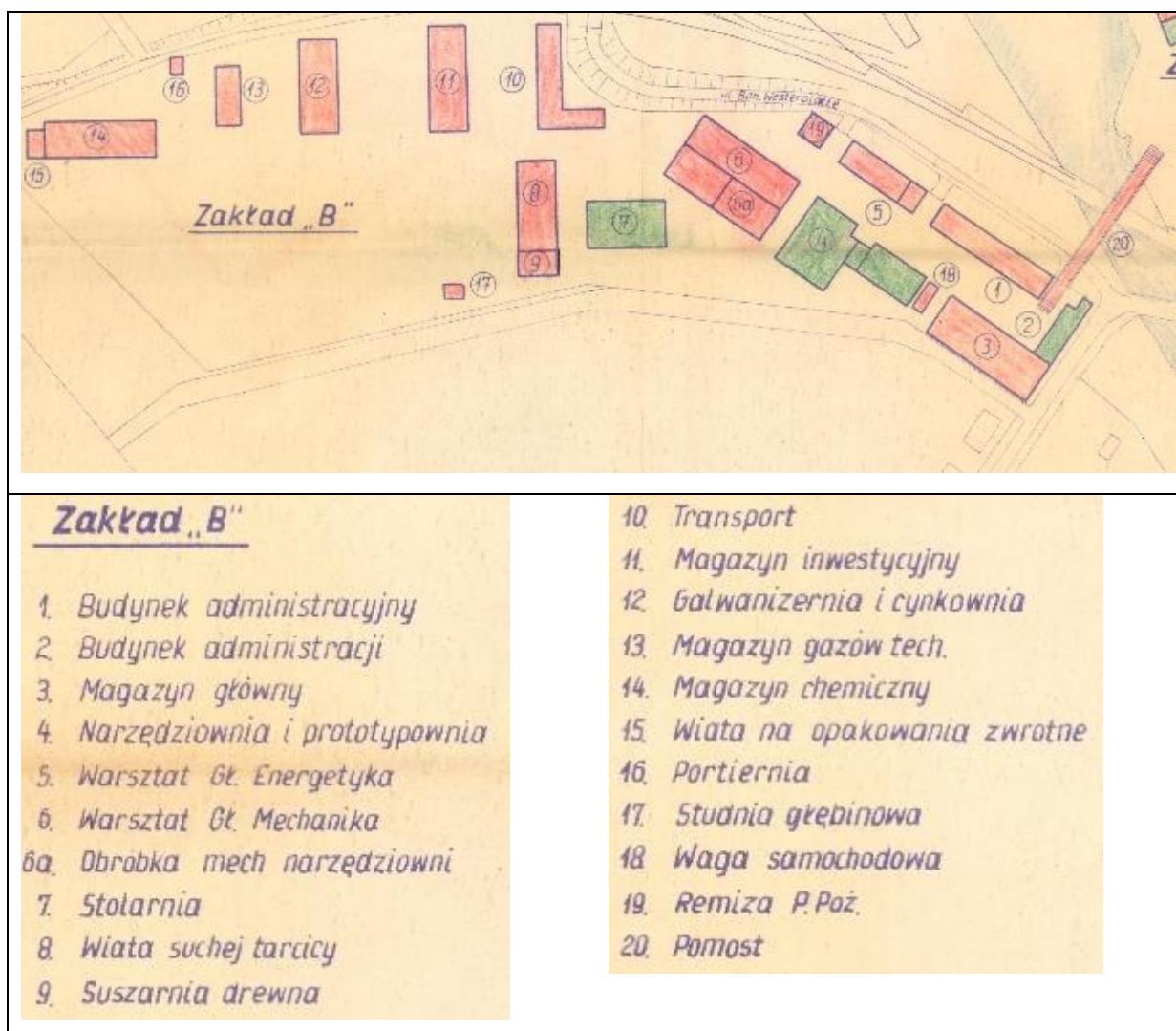
Plany sytuacyjne rozbudowy i rozwoju Stoczni „Ustka” według „Programu zamierzeń rozwojowych Stoczni „Ustka” z sierpnia 1972 r.

Ryc. nr 109. Plan rozbudowy Stoczni „Ustka” - zakład „A”.



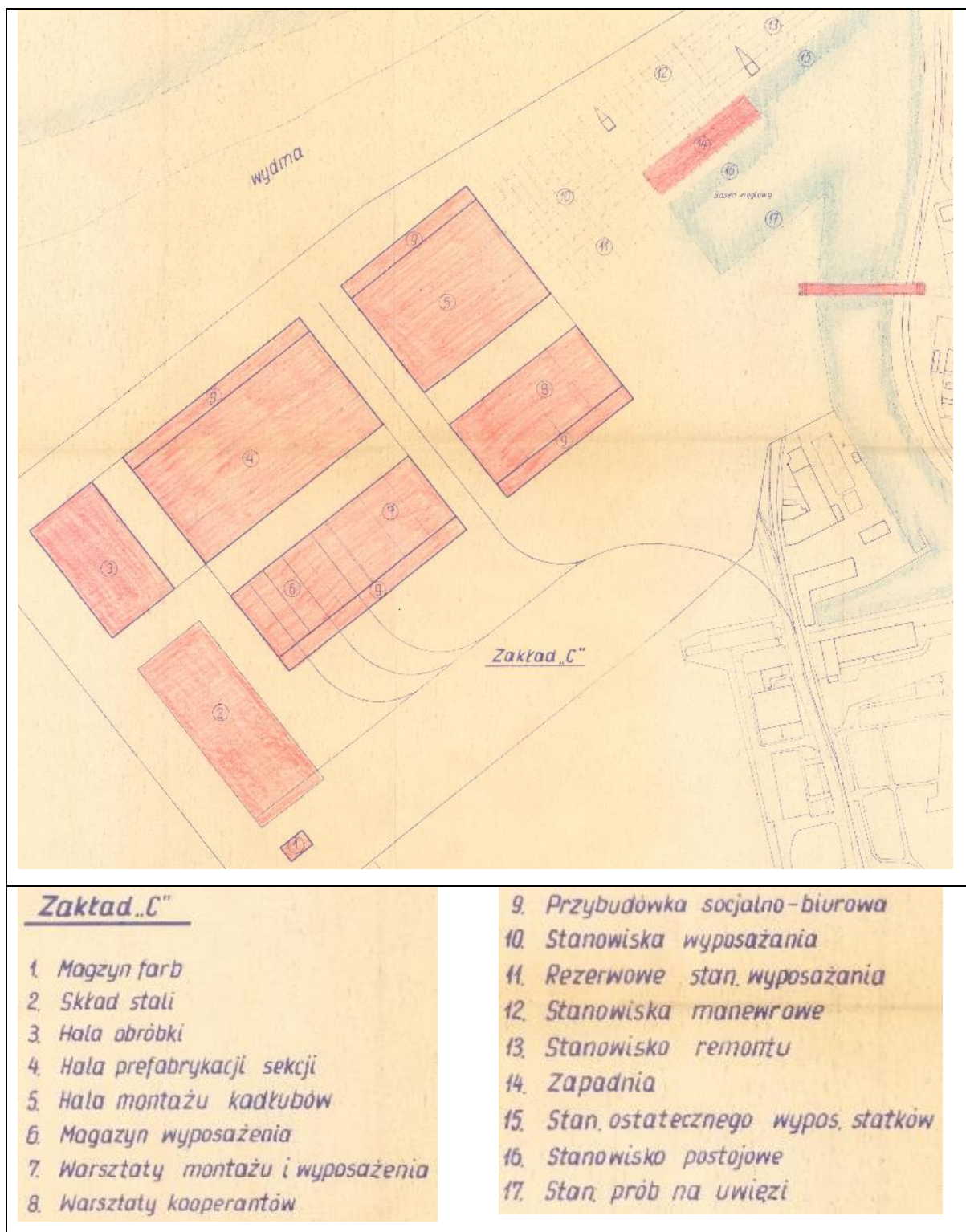
Źródło: Program zamierzeń rozwojowych Stoczni „Ustka” z sierpnia 1972 r. (w posiadaniu autora).

Ryc. nr 110. Plan rozbudowy Stoczni „Ustka” - zakład „B”.



Źródło: Program zamierzeń rozwojowych Stoczni „Ustka” z sierpnia 1972 r. (w posiadaniu autora).

Ryc. nr 111. Plan rozbudowy Stoczni „Ustka” - zakład „C”.



Źródło: Program zamierzeń rozwojowych Stoczni „Ustka” z sierpnia 1972 r. (w posiadaniu autora).

Ryc. nr 112. Plan rozbudowy szkoły przyzakładowej.



Źródło: Program zamierzeń rozwojowych Stoczni „Ustka” z sierpnia 1972 r. (w posiadaniu autora).

Klimat rozbudowy stoczni był wszechobecny w życiu publicznym regionu, panowała chęć czynnego uczestnictwa w rozbudowie zakładu. Brały w nim udział czynniki partyjne, rządowe oraz branżowe.

Między innymi, na początku września 1972 roku w stoczni odbyło się posiedzenie egzekutywy KW PZPR³¹² w Koszalinie z udziałem wiceministra Józefa Talmy i dyrektora generalnego Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego Stanisława Skrobot³¹³. Dyrektor stoczni Leszek Dulski, przedstawił na nim zamierzenia ujęte w Programie zamierzeń rozwojowych Stoczni „Ustka”. W trakcie spotkania zgłoszono także postulat powołania przy Wyższej Szkole Inżynierskiej w Koszalinie wydziału budowy okrętów oraz rozbudowy Zasadniczej Szkoły Budowy Okrętów, aby zwiększyć liczbę absolwentów z 40 do 120 osób rocznie. W celu realizacji zamierzeń inwestycyjnych planowano także zatrudnienie 250 inżynierów do 1975 roku, a w okresie dziesięciu lat - zwiększenie zatrudnienia o 2 tysiące osób. W związku z rozwojem stoczni omawiano również zagadnienia związane z rozwojem miasta,

³¹² Egzekutywa była dominującym organem kontrolnym i rozliczającym wszelkie działania partii w województwie.

³¹³ Stanisław Skrobot był w latach 1976-1977 dyrektorem ds. produkcji w Stoczni „Ustka”, a w roku 1991 pełnił funkcję dyrektora przez okres 6 miesięcy.

albowiem rozwój stoczni przyczyniał się do zintensyfikowania procesów urbanistycznych. Przewidywano, że liczba ludności wzrośnie w 1985 roku do 18 tys. mieszkańców³¹⁴.

2 października 1972 r. w Koszalinie odbyło się spotkanie z udziałem ministra przemysłu ciężkiego Włodzimierza Lejczaka i dyrektora generalnego Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego Stanisława Skrobota, której celem było zapoznanie się ze stanem i perspektywami rozwojowymi przemysłu stoczniowego w Koszalińskim. W spotkaniu wzięli także udział: dyrektor Stoczni „Ustka” Leszek Dulski i dyrektor ZUO „Sezamor” Słupsk Arnold Godlewski³¹⁵. Obaj dyrektorzy przedstawili potrzeby w zakresie inwestycji oraz przewidywane z tego tytułu efekty produkcyjne. I tak, Stocznia „Ustka” wystąpiła o zwiększenie nakładów inwestycyjnych ze 118 mln złotych do 200 mln złotych na realizację pierwszego etapu modernizacji, konkretnie zaś części „B” stoczni, oferując w zamian podwojenie produkcji w pierwszych latach przyszłej pięcioletki [...] Ustalono wstępnie, iż wielkość limitów inwestycyjnych, jak też zakres robót w drugim etapie rozbudowy, zostanie określona po omówieniu i podjęciu decyzji na szczeblu rządowym w sprawie kompleksowej modernizacji przemysłu okrętowego w przyszłych pięcioletkach³¹⁶.

12. Realizacja zadań produkcyjnych w 1973 r.

Ogólnie należy stwierdzić, że pomimo dużych trudności, które charakteryzowały realizację zadań planowych, stocznia dokonała dalszego poważnego kroku w gruntowaniu swojej pozycji, osiągając jednocześnie poważne przyrosty zarówno w wielkości produkcji, jak i technicznego wyposażenia, rozbudowy bazy technicznego przygotowania produkcji, bazy i działalności socjalnej. Zadania produkcyjne roku 1973 zostały wykonane z nadwyżką i osiągnięto następujące wyniki³¹⁷:

- produkcja globalna wyniosła 369,0 mln zł, tj. 111,1% planu, co stanowiło wzrost o 32,1% w stosunku do roku 1972 i o 92,7% w stosunku do roku 1971;
- produkcja sprzedana wyniosła 342,0 mln zł, tj. 104,0% planu, co stanowiło wzrost do 1972 r. o 38,7%, a do roku 1971 o 107,1%;
- wydajność pracy wzrosła o 15% w stosunku do roku 1972, osiągając kwotę 290,3 tys. zł na 1 zatrudnionego;
- eksport wykonano w 100%, w kwocie 5,9 mln zł dewizowych, co stanowiło wzrost o 64,1% w stosunku do roku 1972 i o 519,3% w stosunku do roku 1971.

Pomimo tak poważnego przekroczenia zadań produkcyjnych osiągnięte wskaźniki nie zapewniły stoczni wykonania dyrektywnych relacji w zakresie pokrycia przyrostu produkcji wzrostem wydajności pracy oraz stopnia opłacenia wzrostu wydajności pracy:

- pokrycie przyrostu produkcji wzrostem wydajności pracy wykonano w 53,9% wobec planowanego 64,8%;
- stopień opłacenia wzrostu wydajności pracy wzrostem średniej płacy wyniósł 67,3% na planowane 58,7%.

W 1973 odnotowano wzrost średnich płac o 10,1%³¹⁸ do poziomu 45.554 zł rocznie. Struktura średnich płac przedstawiała się następująco³¹⁹:

³¹⁴ „Głos Koszaliński” 8.09.1972 r., nr 252; liczby mieszkańców 18 tys. nigdy nie osiągnięto - zob. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Ustka> [dostęp: 27.08.2022]., tak jak i wielkości zatrudnienia, i innych wskaźników zawartych w Programie zamierzeń rozwojowych Stoczni „Ustka” z sierpnia 1972 r.

³¹⁵ Arnold Godlewski był dyrektorem Stoczni „Ustka” w latach 1977-1980.

³¹⁶ „Głos Koszaliński” 3.10.1972 r., nr 277.

³¹⁷ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 89, Plany na rok 1974.

³¹⁸ Tamże.

- w grupie pracowników bezpośrednio-produkcyjnych – 49.293 zł;
- w grupie pracowników pomocniczych – 42.047 zł;
- w grupie pracowników umysłowych – 48.951 zł.

Realizacja zadań w zakresie konstrukcji i technologii³²⁰:

- zweryfikowano i wprowadzono dokumentację na II wersję kutrów B25sA;
- opracowano dokumentację kontraktową i klasyfikacyjną oraz przeprowadzono próby modelowe i zaawansowano dokumentację roboczą dla kutrów B410;
- opracowano projekt kontraktowy na kuter tuńczykowy KTT-16 oraz projekt ofertowy na kuter B25sA w wersji eksportowej;
- wykonano dokumentację techniczną 12 łodzi z LPS, PB90 z echosondą, motorówki „Jesion II” oraz na szereg łodzi w wersji zmodernizowanej;
- wprowadzono automatyczne spawanie sekcji płaskich oraz rozszerzono spawanie w osłonie CO₂;
- wprowadzono blokowo-połówkową metodę budowę kutrów stalowych;
- wprowadzono szereg nowych metod technologicznych dotyczących produkcji z LPS;
- wprowadzono system limitowania pracochłonności, nowe listy materiałowe, rozdzielniki prac i szereg instrukcji technologicznych uwzględniających zastrzeżone wymagania w zakresie bhp i ppoż.

Przedsięwzięcia w zakresie inwestycji (główne):

- dostosowanie stoczni do budowy kutrów stalowych o łącznej wartości 57.300 tys. zł;
- odbudowa Nabrzeża oksyńskiego i rozbiórka pomostu rybackiego;
- zakup 11 obrabiarek i maszyn, 12 samochodów ciężarowych i dostawczych, samochodu pożarniczego, w ciągników z przyczepami, 5 wózków akumulatorowych i innych urządzeń na wartość 9.100 tys. zł;
- instalacja nowych urządzeń: wielostanowiskowej spawarki prostownikowej, drugiej suwnicy 16T w kadłubowni i dwóch suwnic w linii obróbki blach;
- powiększenie hali laminowania o środkową część nawy.

13. Rok 1973 według Kroniki Stoczni „Ustka”³²¹

Z początkiem br. Stocznia została zakwalifikowana do zakładu I kategorii. Bieżący rok nacechowany był wysokim wzrostem wartości produkcji opanowanej w latach ubiegłych.

³¹⁹ Przeciętne wynagrodzenie w gospodarce narodowej w 1974 roku wynosiło 33.576 (2798 x 12); zob. <https://www.zus.pl/baza-wiedzy/skladki-wskazniki-odsetki/wskazniki/przecietne-wynagrodzenie-w-latach> [dostęp: 27.08.2022].

³²⁰ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 89, Plany na rok 1974.

³²¹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

Wartość produkcji globalnej wyniosła 368,5 mln zł. a towarowej 332,9 mln zł. przy niewielkim tylko wzroście zatrudnienia ogółem, które wynosiło 1.326 pracowników i 200 uczniów. W ciągu 2 ostatnich lat Stocznia podwoiła wielkość produkcji.

W zakresie budowy jednostek stalowych prowadzono coraz bardziej nowoczesne procesy technologiczne obok prowadzonych bezustannie innowacji konstrukcyjnych.

Główne [zadania] przedsiębiorstwa dotyczyły:

- mechanizacji prac spawalniczych,
- mechanizacji formowania blach stalowych na prasie wyposażonej w dodatkowe bramownice, stanowisko to w pełni uzbrojone uruchomiono od II kwartału,
- mechanizacji oczyszczania blach oraz konserwacji,
- maksymalnego stopnia wyposażania jednostek w hali przed wodowaniem,
- prefabrykacji rurociągów,
- oraz cały szereg innych podjętych przedsięwzięć.

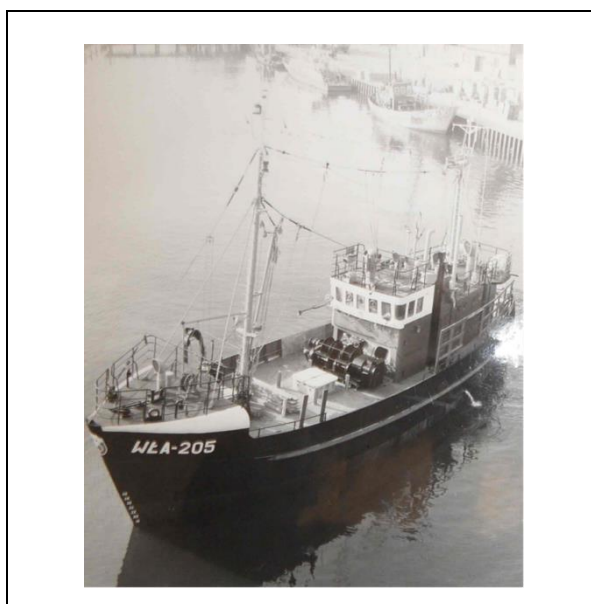
W maju 1973 roku została zmodernizowana technologia budowy kutrów stalowych B25sA przez wprowadzenie metody połówkowej. Praca zespołu specjalistów z „Promoru” i Stoczni uwieńczona została powodzeniem, bowiem już w tym roku przepustowość hali pozwoliła na zbudowanie dodatkowo 4 szt. kadłubów superkutrów.

Dzięki nowoczesnej myśli technicznej i ich zrealizowaniu, Stocznia była w stanie całkowicie zbudować i wyposażyć samodzielnie 13 superkutrów B25sA³²², które zostały przekazane do eksploatacji.

Jednym z 14 kutrów B25sA zbudowanym w 1973 roku była jednostka nr budowy 18, z oznaką WŁA-205, oddana do eksploatacji armatorowi PPIUR „Szkuner” Władysławowo w dniu 30.06.1973 roku.

³²² W rzeczywistości w roku 1973 sprzedano 14 jednostek; zob. [G.] Piotrowski, *Reference list of steel vessels built by Ustka Shipyard – Lista referencyjna statków stalowych zbudowanych w Stoczni Ustka* (w posiadaniu autora).

Ryc. nr 113. Kuter WŁA-205 w kanale portowym w Ustce.



Źródło: kolekcja zdjęć Władysława Golińskiego.

Nadto wyprodukowano 425 łodzi i motorówek. Eksport wzrósł do wysokości 5,9 mln zł. dewizowych.

Stoczniove BPK intensywnie prowadziło prace projektowe nad trawlerem stalowym typu B410, dostosowanym do połowów z rufy. Projektowana jednostka miała zastąpić w przyszłości przestarzałą flotę rybacką na Bałtyku.

Na nowoprzyjętym terenie o pow. 2,5 hektara przyległym do zakładu „B” przystąpiono do robót niwelacyjnych celem realizacji zadania pt. „Modernizacja Stoczni”. Rozpoczęte prace tego zadania były wynikiem stworzonych podstaw rozwoju Stoczni dzięki opanowaniu i wzrostowi produkcji jednostek stalowych.

Wykorzystanie nakładów inwestycyjnych w bieżącym 1973 roku wyniosło 21,7 mln zł. w tym roboty budowlano-montażowe - 6,5 mln zł. Poważnie zwiększony został stopień technicznego uzbrojenia Stoczni w maszyny, urządzenia i narzędzia za ok. 15 mln zł. Zakupiono 11 maszyn, 12 samochodów ciężarowych i 1 pożarniczy, 2 ciągniki z przyczepami, 5 wózków akumulatorowych, narzędzia elektryczne, pneumatyczne, sprzęt spawalniczy i narzędzia pomiarowe.

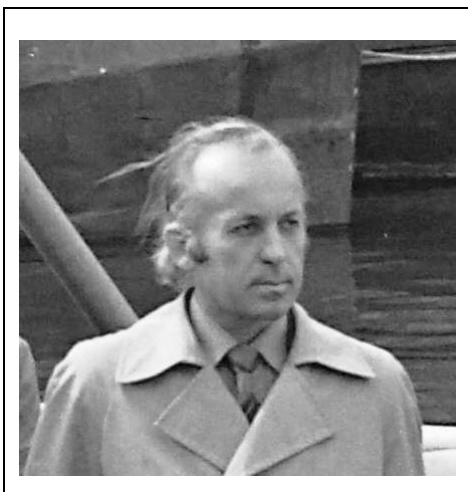
Zainstalowano drugą suwnicę 16 ton. w kadłubowni, dwie suwnice półportalowe w linii obróbki blach i nadto, powiększono halę laminowania i środkową część nawy wyposażoną w wentylację stanowiskową. Wykonano również remonty kapitalne, średnie i bieżące maszyn, urządzeń i obiektów na wartość 2,6 mln zł. siłami własnymi.

Zgodnie z planem rozbudowany został ośrodek w Świeszynie na 500 osób. Kosztem 4,5 mln zł. wybudowano 15 ogrzewanych domków murowanych, celem wykorzystania ich również w okresie zimowym. W zakresie potrzeb mieszkaniowych załogi rozdysponowanych zostało w bieżącym roku 45 mieszkań wybudowanych ze środków przewidzianych na budownictwo mieszkaniowe - resortowe. Stocznia została w bieżącym 1973 roku wyróżniona przez najwyższe władze partyjne i państwowe przyznaniem dyplomu za wkład pracy w realizację zadań wytyczonych przez VII Plenum KC PZPR i IV Zjazd partii.

Dotychczasowe Szefostwo Produkcji zostało podniesione do rangi Dyrekcji. Na stanowisko dyrektora ds. Produkcji został powołany mgr inż. Ludwik Lula z dniem 19.02.1973.

14. Ludwik Lula – dyrektor Stoczni „Ustka” w latach 1980-1986

Ryc. nr 114. Fotografia Ludwika Luli.



Źródło: Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ludwik Lula pochodził z Jasła. Studia politechniczne odbył na Politechnice w Leningradzie [Sankt Petersburgu], po czym, pod koniec lat 50. XX w. otrzymał skierowanie do pracy w Stoczni Szczecińskiej, gdzie pełnił szereg funkcji na wydziałach produkcyjnych aż do stanowiska zastępcy dyrektora d/s produkcji. Był członkiem Komitetu Zakładowego PZPR w Stoczni Szczecińskiej i brał udział w spotkaniach aktywu partyjnego, które odbywały się w okresie po wydarzeniach grudniowych w roku 1970. W roku 1974 trafił do Stoczni „Ustka” na stanowisko dyrektora produkcji w okresie uruchamiania na szerszą skalę budowy kutrów B25-sA. W latach 1976-1977 pełnił okresowo funkcję szefa nadzoru, po czym ponownie został dyrektorem produkcji. W grudniu 1980, po odwołaniu ze stanowiska dyrektora Arnolda Godlewskiego został dyrektorem naczelnym Stoczni „Ustka”. Funkcję tę sprawował w bardzo trudnym okresie braku zamówień na statki stalowe po rezygnacji z zakupu

kutrów przez Zjednoczenie Gospodarki Rybnej. Za jego kadencji zawarto kontrakty eksportowe na budowę serii 26 trawlerów-krewetkowców B275 (w październiku 1981 roku) i 22 holowników redowoportowych B820 (w sierpniu 1984 roku) dla ZSRR, które wypełniły moce stoczni w dekadzie lat 80-tych. W okresie zarządzania stoczną, tj. do roku 1984 budowane były także kutry rybackie dla odbiorców krajowych oraz armatorów z Francji, Meksyku i Rumunii. Z powodu choroby, od końca 1984 roku jego obowiązki wypełniał zastępca ds. technicznych, mgr inż. Jacek Graczyk. Pracę w Stoczni „Ustka” zakończył w połowie 1986 r.

Ryc. nr 115. Dyrektor Ludwik Lula podczas uroczystości podniesienia bandery na trawlerze B273 zbudowanym dla armatora z Meksyku. Drugi z prawej ambasador Meksyku.



Źródło: Fot. Włodzimierz Podruczny.

Rozdział 2. Stocznia „Ustka” w latach 1974-1975

1. Rok 1974 w Stoczni „Ustka”

Plan produkcji podstawowej na rok 1974 w układzie asortymentowym obejmował³²³:

- kutry stalowe B25sA – 15 szt.;
- kuter rozpoznawczy „Jesion I” – 17 szt.;
- kuter saperski „Jesion II” – 10 szt.;
- motorówka strugowodna MO – 11 szt.;
- kuter roboczy „725” – 3 szt.;
- kuter typu „731” – 5 szt.;
- motorówka MT-55 – 5 szt.;
- motorówka MT-7 – 1 szt.;
- łodzie ratunkowe LPS – 493 szt.;
- trapy i kładki al. – 187 szt.;
- asortyment różny.

Łączna wartość planu dla odbiorców krajowych wynosiła 292.632,80 zł w cenach zbytu³²⁴.

W planie na rok 1974 znajdowały się wyroby ujęte w Planie Rozwoju Techniki, w tym³²⁵:

- łodzie ratunkowe ŁRT-P2sZZ na zbiornikowce;

Ryc. nr 116. Łódź ratunkowa ognioodporna ŁRT-P2sZZ.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

³²³ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 89, Plany na rok 1974.

³²⁴ Tamże.

³²⁵ Tamże.

- łodzie pomocnicze PB-90 „Skiff” w wersji z echosondą (PB90E);

Ryc. nr 117. Łódź pomocnicza PB90E.



Źródło: archiwum autora.

- kuter „731” z LPS (reprezentacyjny);

Ryc. nr 118. Kuter reprezentacyjny „731”³²⁶.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

³²⁶ Ogółem w latach 1974-1979 wykonano 10 kutrów tego typu; zob. Jarosław Ciślak, *Polska Marynarka Wojenna 1995*, wyd. Lampart&Bellona, Warszawa 1995, s. 284.

- łodzi ratunkowe typu ŁRT-P7/B na statek „Stefan Batory”.

Ryc. nr 119. Łodzie ŁRT-P7r na ts/s „Stefan Batory”.



Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 293471.

Wymiary główne ŁRT-P7r³²⁷.

- długość klasyfikacyjna -10,72 m;
- długość całkowita -10,89 m;
- szerokość klasyfikacyjna -3,34 m;
- szerokość całkowita -3,45 m;
- głębokość klasyfikacyjna -1,40 m;
- rozstaw haków /średni/ -9,20 m;
- wysokość całkowita kadłuba -1,98 m;
- wsp. pełnotliwości kadłuba³²⁸ -0,66.

Dane charakterystyczne ŁRT-P-7r³²⁹.

- liczba osób -n=100;
- pojemność łodzi brutto -v=34,1 m³;
- poj. zbiorników wyp. -V_{zb}=6,8 m³;
- ciężar łodzi całkowicie z ludźmi i zap. -G=11,050 kG;
- ciężar kadłuba wyposażonego -G_{kw}=2,430 kG;
- ciężar łodzi -G₁=7,500 kG.

Autorem projektu łodzi był mgr inż. Bernardyn Marciniak.

Plan Rozwoju Techniki na rok 1974 obejmował także³³⁰:

³²⁷ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.301, dokumentacja łodzi ratunkowej typ ŁRT-P-7r/B z laminatu poliestrowo-szklanego na statek ts/s „Stefan Batory”.

³²⁸ Stosunek objętości podwodnej części kadłuba do objętości prostopadłościanu opisanego na tej części. Oznaczany jest jako ; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Współczynniki_pełnotliwości [dostęp: 28.08.2022].

³²⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.301, dokumentacja łodzi ratunkowej typ ŁRT-P-7r/B z laminatu poliestrowo-szklanego na statek ts/s „Stefan Batory”.

- kuter tuńczykowy z LPS o długości ok. 18,0 m;
- trawler rybacki, stalowy typu B410/N, rufowy z chłodzoną ładownią;
- trawler rybacki, stalowy Lc=35,0 m;
- kuter rybacki typu KTT-16 z LPS do połowów tuńczyka.

Spośród wyżej wymienionych do produkcji wdrożono kuter KTT-16 w późniejszych latach.

Nowe uruchomienia³³¹

W Planie Rozwoju Techniki przewidziano do uruchomienia w 1974 roku łącznie 7 nowych wyrobów oraz 8 typów łodzi ratunkowych do modernizacji. Były to następujące projekty:

- kuter rybacki B410³³²;
 - motorówka strugowodna MOT-48;
 - ŁRT-P3sZ na B670;
 - ŁRT-L4s na B470;
 - ŁRT-P2sZZ na zbiornikowce;
 - ŁRT-P-7r/B na statek „Stefan Batory”;
 - łódź doświadczalną typu ŁR-9 do połowów langusty,
- oraz modernizacja łodzi: ŁRT-M1 w 2 typach, ŁRT-P1 w 3 typach i ŁRT-P3 w 3 typach.

Plan produkcji eksportowej obejmował³³³:

- łodzie pomocnicze PB-90 dla ZSRR	-80 szt.;
- łodzie aluminiowe ŁRA-L2w dla Bułgarii	-14 szt.;
- łodzie LPS ŁRT-L1w dla Czechosłowacji	-13 szt.;
- „ „ ŁRT-L5s dla Rumunii	-10 szt.;
- „ „ ŁRT- L5r dla „	-10 szt.;
- „ „ ŁRT-M1s dla RFN	-3 szt.;
- „ „ ŁRT-M1r dla „	-3 szt.;
- „ „ ŁRT-P1s Rf dla Szwecji	-2 szt.;
- „ „ ŁRT-P1s dla Rumunii	-2 szt.;
- „ „ ŁRT-P1r dla „	-2 szt.;
- „ „ ŁRT-P2s dla Bułgarii	-12 szt.;

³³⁰ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 89, Plany na rok 1974.

³³¹ Tamże.

³³² Projekt B410 przedstawiamy w rozdziale 2.

³³³ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 89, Plany na rok 1974.

- „ „ łRT-P2s dla Rumunii -1 szt.;
- „ „ łRT-P2s Rf dla RFN -3 szt.;
- „ „ łRT-P2r dla Rumunii -1 szt.;
- „ „ łRT-P2r dla RFN -3 szt.;
- „ „ łRT-P3s dla NRD -4 szt.;
- „ „ łRT-P2sZZ dla Japonii -2 szt.;
- „ „ łRT-P2sZZ dla Szwecji -2 szt.;
- „ „ łRT-P2sZZ dla NRF -2 szt.;
- trapy alu KZ-90A dla Szwecji -4 szt.

Wartość sprzedaży eksportowej była planowana na kwotę 71.530,2 tys. zł, co stanowiło ok. 20% planu produkcji.

Ryc. nr 120. Łodzie ratunkowe i kutry produkcji Stoczni „Ustka”, lata 70.



Źródło: Fot. Włodzimierz Podruczny.

Realizacja planu produkcji w roku 1974

W roku 1974 stocznia, mimo pewnych trudności, które charakteryzowały realizację zadań planowych, dokonała dalszego poważnego kroku w specjalizacji produkcji, osiągając i przekraczając założone wielkości w zakresie wielkości produkcji, technicznego przygotowania produkcji, wskaźników ekonomiczno-finansowych rozwoju działalności socjalno-bytowej. Zadania produkcyjne stoczni wykonane zostały w następujący sposób³³⁴:

³³⁴ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 53, Sprawozdanie finansowe. Bilans na 31.12.1974 r.

- produkcja globalna wyniosła 439,1 mln zł, tj. 107,1% planu, co stanowiło wzrost o 19,1% w stosunku do roku 1973 i o 57,0% w stosunku do roku 1972;
- produkcja sprzedana wyniosła 342,0 mln zł, tj. 104,0% planu, co stanowiło wzrost do 1972 r. o 38,7%, a do roku 1971 o 107,1%;
- sprzedaż wyrobów i usług wyniosła ogółem 358,7% mln zł, tj. w 100,2%, co stanowiło wzrost o 7,5% w stosunku do roku 1973 i o 56,1% w stosunku do roku 1972;
- wydajność pracy wzrosła o 9,1% w stosunku do roku 1973 – planowano wielkość na 1 zatrudnionego w wysokości 308,0 tys. zł, przekoczono o 8,9 tys. zł na 1 zatrudnionego;
- produkcję eksportową mierzoną w cenach dewizowych wykonano w 103,5%, co dało wzrost w stosunku do roku 1973 o 12,1%;
- przekazano do eksploatacji 16 szt. kutrów rybackich typu B25sA, czyli o 2 statki więcej niż w 1973 roku;
- wykonano 465 szt. łodzi, motorówek i kutrów z LPS;
- zwodowano i częściowo wyposażono kadłub prototypowej jednostki rybackiej – trawler typu B410.

W roku 1974 nastąpił wzrost zatrudnienia o 56 osób średnio w roku w stosunku do planu, w tym w grupie pracowników inżynieryjno-technicznych (utworzono pion inwestycji, zwiększono zatrudnienie w BPK) i pośredniej produkcji (w transporcie wewnętrznym i obsłudze dźwigów i suwnic).

Średnie płace pracowników Stoczni w roku 1974 wyniosły³³⁵:

- na 1 zatrudnionego ogółem – 42.545 zł;
- na 1 pracownika umysłowego – 47.632 zł;
- na 1 pracownika bezpośredniej produkcji – 45.806 zł;
- na 1 pracownika pośredniej produkcji – 35.623 zł.

Wśród 16 kutrów B25sA były jednostki przeznaczone dla PPIUR „Kuter” w Darłowie, w tym „DAR-160”.

³³⁵ Przeciętne wynagrodzenie w gospodarce narodowej w 1974 roku wynosiło 38 220 zł (3185 x 12); zob. <https://www.zus.pl/baza-wiedzy/skladki-wskazniki-odsetki/wskazniki/przecietne-wynagrodzenie-w-latach> [dostęp: 28.08.2022].

Ryc. nr 121. DAR-160 dla PPiUR „Kuter Darłowo” przy nabrzeżu wyposażeniowym w 1974 roku.



Źródło: fotografia z kolekcji Władysława Golińskiego.

2. Rok 1974 według Kroniki Stoczni „Ustka”³³⁶

Wzrastająca z roku na rok produkcja w bieżącym roku osiągnęła wartość globalną w wysokości 439,1 mln zł a towarowa 358,7 mln zł. przy stanie zatrudnienia ogółem 1.463 osób i 244 uczniów.

Poważnym wydarzeniem dla Stoczni było zatwierdzenie 25 marca przez wyjazdową Egzekutywę KW PZPR w Koszalinie z udziałem Ministra Przemysłu Ciężkiego Włodzimierza Lejczaka, Dyrektora Generalnego Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego inż. Stanisława Skrobota i Dyrektora Naczelnego Stoczni mgr inż. Leszka Dulskiego, docelowego programu modernizacji i rozbudowy Stoczni do roku 1980 z perspektywą na dalsze lata, aż do 1990 r.

Podjęte programowe decyzje obejmowały:

1) W okresie do I kw. 1977 r.- modernizacja i rozbudowa Stoczni na terenie A, B i D. Mają być głównie realizowane następujące przedsięwzięcia:

- likwidacja drewnianych, zużytych obiektów,*
- budowa nowych hal wyposażeniowych,*
- zbudowanie drugiego ciągu technologicznego produkcji jednostek stalowych,*
- budowa hali do produkcji łodzi z LPS na 800 szt. rocznie,*
- budowa zaplecza magazynowego, socjalnego dla załogi,*
- budowa ośrodka szkolenia zawodowego i technikum dziennego na 600 uczniów z internatem, stołówką i warsztatami szkolnymi.*

³³⁶ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

Efekt modernizacji miało być uzyskanie podwojenia produkcji statków i łodzi ratunkowych przy wzroście załogi o ok. 20% tj. do 1670 osób. Poczynione wstępne prace przygotowawcze w 1973 roku zostały w 1974 roku rozpoczęte konkretnym zadaniem inwestycyjnym w sprecyzowanym wyżej zakresie.

2) Budowa nowego zakładu w dwu etapach na przejętym terenie „C” kosztem 3 mld zł. Rozwój Stoczni na tym odcinku realizowany miał być w latach 1976-82, z możliwością budowy statków o długości do 130 m. Zadanie to podzielono na dwa etapy realizacji. W I-szym etapie miała nastąpić specjalizacja budowy statków o długości do 60 m. Po zrealizowaniu obu etapów za 7 lat, po dojściu do pełnej zdolności produkcyjnej, wartość produkcji miała przekroczyć 4 miliardy zł, czyli miała wzrosnąć 12-krotnie, przy trzykrotnym wzroście załogi. Miał to być to zakład nowoczesny, o wysokim stopniu automatyzacji procesów technologicznych produkcji statków.

W dalszym ciągu Stocznia uruchamiała produkcję nowych wyrobów, a z ważniejszych na przestrzeni roku należy wymienić:

- wybudowanie i przekazanie 6-ciu łodzi ratunkowych z LPS nowego typu ŁRT-P2sZZ, 45-osobowej do przejścia strefy ognia, przeznaczonych na zbiornikowce. Dostawa eksportowa została zrealizowana w terminie - po 2 łodzi dla Japonii, Szwecji i RFN. Dalsze dostawy przewidziane były w latach następnych,
- wykonanie kutra z LPS typu „731” na statek B 28 - dostawa nastąpiła w II kwartale 1974 roku,
- wykonanie i dostawa kompletu 10 łodzi ratunkowych z LPS typu ŁRT-P7r, 100 osobowych na statek „Stefan Batory”. Projekt został opracowany przez BPK-N5,
- zmodernizowanie konstrukcji łodzi ratunkowych typu ŁRT-P2s wg opracowań BPK-N5. Łódź ta zapoczątkowała sukcesywną modernizację całego typoszeregu łodzi ratunkowych.

W grudniu 1974 roku została przekazana dwusetna łódź pomocnicza PB-90 do połowów okrężnicą armatorowi radzieckiemu. Z tej okazji Stocznia otrzymała specjalne podziękowanie z Sudoimportu³³⁷.

W 1974 roku wybudowanych zostało w Stoczni ogółem 480 łodzi i motorówek z LPS. Eksport wzrósł do wysokości 6,5 mln zł dewizowych.

Na początku grudnia odbyła się 62 KSR³³⁸. Tematem konferencji był program rozwoju społeczno-gospodarczego Stoczni do roku 1980 oraz perspektywy rozwojowe do 1990 roku.

Na przestrzeni 1974 przekazano 16 wybudowanych w Stoczni superkutrów B25sA. Wśród zdanych jednostek znalazł się jeden ponadplanowy, który został zbudowany dla uczczenia 30-lecia PRL. Za godną postawę załogi Stocznia otrzymała dyplom uznania od I-go Sekretarza Edwarda Gierka i Piotra Jaroszewicza³³⁹.

³³⁷ Sudoimport – radziecka i rosyjska firma handlowa zajmująca się importem statków.

³³⁸ Konferencje Samorządu Robotniczego (KSR) - instytucje samorządowo-związkowo-partyjne, które zaczęto powoływać IV–V 1958, ograniczając działanie rad robotniczych istniejących od 1956; decyzję o powołaniu KSR powzięto na IV Kongresie Związków Zawodowych IV 1958 i następnie tę praktykę utrwalono w ustawie o samorządzie robotniczym z 20 XII 1958; KSR były na ogół instytucjami niezbyt aktywnymi; w jej skład wchodził przedstawiciele zakładowej organizacji PZPR, rady zakładowej związków zawodowych oraz bezpośrednio wybrani przedstawiciele załogi; formalnie KSR zostały zniesione ustawą z 25 IX 1981, jednak w rzeczywistości przestały istnieć przed wydaniem tej ustawy, gdy od jesieni 1980 w zakładach pracy tworzył się NSZZ „Solidarność”; zob. <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/Konferencje-Samorządu-Robotniczego;3924907.html> [dostęp: 28.08.2022].

³³⁹ Piotr Jaroszewicz (ur. 25 września 1909 w Nieświeżu, zm. 1 września 1992 w Warszawie) – polski nauczyciel, polityk i działacz komunistyczny. Wicepremier (1952–1970) oraz minister górnictwa (1954–1955) i

Do końca 1974 roku Stocznia zbudowała ogółem 42 superkutry tego typu. Osiągnięcia te w warunkach Stoczni stanowiły poważną ewolucję na tym odcinku produkcji. Wprowadzono szereg nieistniejących dotąd procesów technologicznych jak np.: obróbki blach i montażu, spawania sekcji i bloków, montaż wyposażenia, prób technicznych itd. Powstały nowe zawody jak monter kadłubowy, monter wyposażenia rybackiego itd. Osiągnięcia techniczne Stoczni w dużej mierze powstały dzięki rozwijającemu się zapleczu technicznemu, a głównie własnemu BPK, który liczył wówczas 110 osób. W grupie 58 konstruktorów znajdowało się 21 inżynierów różnej specjalności, a w grupie 52 technologów - 9 inżynierów. Pod koniec przystąpiono również do tworzenia oddziału BPK w Gdańsku.

Z prac inwestycyjnych rozpoczęto budowę obiektów na przejętym terenie „B”. Wzniesiona została konstrukcja stalowa hali USB do wyposażenia łodzi z LPS, wykonano wiercenia i palowania centralnego magazynu U-14B. W pełni trwały roboty budowlane budynku administracyjnego w 3 kondygnacjach U-22B, w którym zlokalizowany miał być ośrodek elektronicznych maszyn cyfrowych – EMC. Na terenie „A” wybudowano nowe nabrzeże oksywskie od wschodniej strony basenu osadowego, wzdłuż hali U-1A. Pod koniec roku 1974 trwały jeszcze prace wykończeniowe. Uzbrojone nabrzeże w dużym stopniu usprawniło wyposażenie kutrów. W zakresie spraw socjalnych w ostatnim okresie lat 1973-74 przekazano załodze 104 mieszkania, rozwinięto usługi korzystania ze stołówki do 800 pracowników, a z posiłków regeneracyjnych do 1.000 osób.

Z dniem 1 października 1974 roku wprowadzony został w Stoczni nowy system płac - bezpodatkowy. Średnie płace netto robotników dniówkowych wzrosły o 12,2%, robotników akordowych o 8,9% i pracowników umysłowych o 9% tj. w granicach od 329 do 359 zł miesięcznie.

Ostatnim akcentem 1974 roku było wodowanie zbudowanego w Stoczni trawlera rybackiego B 410. Uroczyste wodowanie jednostki prototypowej odbyło się w dniu 28 grudnia 1974 roku w obecności władz partyjnych i administracyjnych Koszalina, Słupska i Ustki oraz przedstawicieli Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego. Obecna była również prasa i telewizja. Z tej okazji, 7 stoczniovców otrzymało odznaki honorowe „Za zasługi dla Województwa Koszalińskiego”. Trawler B410 posiadał długość całkowitą 25,80 m, szerokość całkowitą 7,20 m, zanurzenie śr. 2,70 m, silnik Puck-Sulzer o mocy 570 KM, nośność 60 t., prędkość 11 węzłów, załoga 8 osób. Konstruktorem prowadzącym jednostki był mgr inż. Zdzisław Foltyn, a głównym budowniczym, mgr inż. Grzegorz Braszczyński.

Okres lat 1973-74 cechował Stocznnię wytężoną pracą nad ugruntowaniem przyjętego kierunku rozwoju produkcji okrętowej oraz przygotowaniem i rozpoczęciem realizacji szerokiego programu modernizacji i rozwoju Stoczni. Na skutek dynamicznego rozwoju Stoczni i w szerokim zakresie planowanych zadań inwestycyjnych utworzony zostało stanowisko Dyrektora ds. Inwestycji, na które powołany został inż. Marek Berger z dniem 1.09.1974 r.

3. Realizacja projektu trawlera rufowego typu B410 w 1974 roku

Pierwsza wzmianka o projekcie B410 pochodzi z Programu Rozwoju Stoczni z sierpnia 1972 roku, w którym podano informację o zawarciu kontraktu między Stoczną „Ustka” i PPIUR-ami na budowę między innymi 2 kutrów optymalnych bałtyckich³⁴⁰.

Był to pierwszy statek stalowy oparty na własnym projekcie Stoczni „Ustka” - kuter rybacki typu B-410³⁴¹. Statki typu B-410 stały na wysokim poziomie pod względem rozwiązań konstrukcyjnych i walorów eksploatacyjnych.

następnie minister górnictwa węglowego (1955–1956). Generał dywizji Wojska Polskiego, prezes Rady Ministrów w latach 1970–1980; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Piotr_Jaroszewicz [dostęp: 28.08.2022].

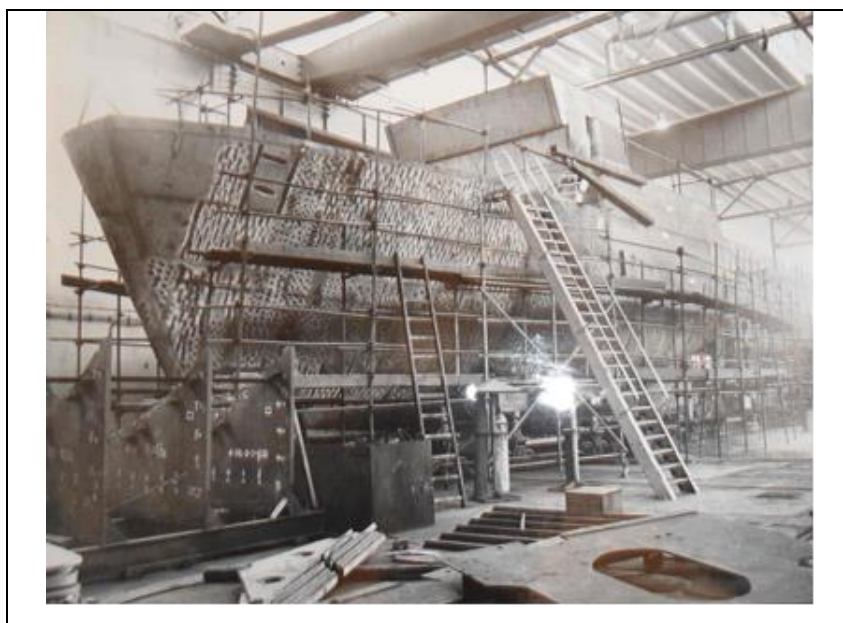
³⁴⁰ Patrz rozdz. 1, p.10.

³⁴¹ Koncepcję i założenia techniczne B410 opracowano w Morskim Instytucie Rybackim; zob. A. Ropelewski, *Ludzie i wydarzenia 1921-2001*, MIR Gdynia 2001, s. 100.

Zalety statku B410 w stosunku do B25sA³⁴².

- zastosowanie systemu połowowego z rufy, poprawiającego operację wydawania i wyciągania sieci;
- większa szybkość trałowania przy większym uciążu (ok. 5.5 tony przy prędkości 4 węzłów) w wyniku zwiększenia mocy silnika głównego;
- lepsza stateczność i dzielność morską we wszystkich warunkach eksploatacji;
- zastosowanie mechanicznego transportu ryb z pokładu roboczego oraz ciągu obróbki ryb w pomieszczeniu osłoniętym, pozwalający na sortowanie, odgławianie, patroszenie, płukanie i transportowanie złowionej ryby do ładowni;
- zastosowanie aparatury do wykrywania i lokalizacji ławic ryb;
- znacznie lepsze warunki pracy i życia załogi (praca w zamkniętych pomieszczeniach, zmniejszenie hałasu i kołysania).

Ryc. nr 122. Kadłub kutra B410.



Źródło: fotografia z kolekcji Władysława Golińskiego.

Największy wkład pracy przy projektowaniu "dziecka stoczni" wnieśli inżynierowie: Z[dzisław] Foltyn, T[adeusz] Przewoźny, A[ndrzej] Biernacki, K[azimierz] Stelmach, K[azimierz] Cichoń, W[ojcich] Duch, M[arek] Kryszczczyński oraz technicy: E[dmund] Adamski, M[alwin] Przybylski³⁴³.

³⁴² APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 69, XXX-lecie Stoczni „Ustka” (referat) 1975-1981, *Informacja o Stoczni „Ustka”*, grudzień 1976 r. K.B.

³⁴³ „Głos Koszaliński” 17.06.1975, nr 142.

Ryc. nr 123. Zdzisław Foltyn (z prawej) w rozmowie z Andrzejem Grossem, szefem BPK.



Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 311235.

Ryc. nr 124. Wojciech Duch w pomieszczeniu siłowni B410.



Źródło: Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 125. Malwin Przybylski w pomieszczeniu siłowni B410 (z lewej).



Źródło: Fot. Włodzimierz Podruczny.

Należy wymienić także innych współautorów projektu, o których wspomina Józef Narkowicz w swojej książce pt. „Rejsy bez pożegnań”³⁴⁴.

„[...] Gdy na pierwszym stalowym kutrze [B25sA – u.a.] brygady stoczniowców usuwały usterki, w pomieszczeniach biurowych nad halą rozpoczynała się gra o jutro stoczni. Gra o statki, które będą następcami kutrów dwudziestopięciometrowych. Musiały być lepsze od nich i od wszystkich

³⁴⁴ Józef Narkowicz, *Nie będzie spokojnych snów*, [w:] *Rejsy bez pożegnań*, Wyd. Morskie, Gdańsk 1977, s. 72-80; zob. także Biblioteka Miejska w Ustce, Stocznia, sygn. III, 3, 2/16.

prototypów małych statków rybackich, jakie zbudowano w latach sześćdziesiątych, lepsze od TRT-18, od prototypowych „Storem-7” i „Sola” oraz od innych projektów małego statku rybackiego – projektów, których nigdy nie dopuszczono do produkcji [...]. **Janusz Kenc**, człowiek ponad czterdziestoletni, ściągnięty do Ustki z okrętowego biura konstrukcyjnego Trójmiasta dopiero tworzył Biuro Projektowo-Konstrukcyjne. Na liście pracowników miał ledwie trzydzieści kilka osób, w tym dziewięciu inżynierów. Najstarsi – **Gross i Czerniejewski** – mieli trzy i cztery lata stażu zawodowego. Najmłodszych – **Foltyna i Przewoźnego** – od uzyskania dyplomu politechniki dzieliło siedem miesięcy; przed miesiącem zakończyli okres wstępnego stażu pracy. Nie było innego wyjścia; oni, którzy na studiach robili projekty raczej ćwiczebne – nie mające żadnej użyteczności, stanowiące jedynie dowód, że opuszczając uczelnię opanowali wzory, wskaźniki i cechy materiałów – właśnie oni muszą stworzyć projekt statku, który będzie pływać. Statek, który powinien być powielany w dziesiątkach egzemplarzy, a cena jednego egzemplarza wyniesie dwanaście-piętnaście milionów złotych.

[...] Ze stoczni „Ustka” wyszło zlecenie dla „Proremu” na opracowanie małego statku rybackiego. Niech będzie konkurencja. Niech będą dwa projekty. Niech zwycięży lepszy. Gra rozpoczęła się w lutym 1972 roku. Z jednej strony wielkie biuro, panowie po czterdziestce i garstka świeżo zatrudnionych absolwentów politechniki, na ścianach zdjęcia statków, które tu projektowano i które płyną po morzach świata. Z drugiej strony ludzie w wieku dwudziestu sześciu – dwudziestu ośmiu lat [...].

Kenc kompletuje zespół projektantów. **Mgr inż. Zdzisław Foltyn**, mechanik, który latem 1971 roku przyszedł do Ustki wprost po studiach; **mgr inż. Tadeusz Przewoźny**, kadłubowiec, także absolwent Politechniki Gdańskiej z 1969 roku; **mgr inż. Kazimierz Stelmach**, specjalista w sprawach siłowni, rówieśnik **Foltyna i Przewoźnego**. Żaden z nich nie może otrzymać tytułu głównego projektanta – za krótki staż, brak doświadczenia. Więc **Zdzisław Foltyn**, w ósmym miesiącu pracy zawodowej, otrzymuje obowiązki prowadzącego projekt. Zespół ten oraz technik **[Zbigniew] Kuński** (dziewięć lat pracy) w początkach marca wyjeżdża do Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni. Kuński wraca do Ustki, pozostali pracują w Gdyni w kwietniu i maju, Korzystają z doświadczeń konstruktorów z Gdyni [...]. Po powrocie **Foltyna** i kolegów do Ustki do prac projektowych włączają się inni specjaliści z Biura Projektowo-Konstrukcyjnego. Później prace zespołu wspomogą **Andrzej Gross**, który w piątym roku swojej pracy zastąpił **Kenca** na stanowisku szefa Biura Projektowo-Konstrukcyjnego [...]. Zbliżał się czas rozstrzygający. Konstruktorzy przychodzili rano do stoczni, wychodzili wieczorem, o północy. Nadszedł dzień 13 października 1972 roku. Wcześniej „Prorem” i stocznia projekty przyszłego kutra rozesłały do tych, którym wyznaczono rolę jury. Przyjechali specjaliści ze Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego, ze Zjednoczenia Gospodarki Rybnej, naukowcy z Mirskiego Instytutu Rybackiego, dyrektorzy przedsiębiorstw łowiących ba Bałtyku [...]. Wygrał projekt z Ustki [...]. Model statku wysłano do Hamburga na próby. Badano jego stateczność i zdolność żeglugową. PO próbach w basenach doświadczalnych wrócił do Ustki z dobrym świadectwem [...]/

Przed latem 1974 roku palniki cięły blachę na kadłub, który opatrzone symbolem stoczniowym B-410. We wrześniu 1974 roku rozpoczął się montaż statku [...].”

Wodowanie pierwszego statku B410/1 WŁA-300 odbyło się 28 grudnia 1974 roku.

Ryc. nr 126. Janusz Kenc (w kasku) – szef BPK (zdjęcie z 1977 roku)³⁴⁵.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 127. Romuald Czerniejewski (w środku) – projektant kutrów i łodzi LPS³⁴⁶, pierwszy z lewej strony Zenon Klein, wówczas kierownik pracowni BPK.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

³⁴⁵ Janusz Kenc będzie później głównym projektantem kutrów typu B403 i B280.

³⁴⁶ Romuald Czerniejewski – projektant łodzi PB90, B410, B409, B272 i B291.

Opis konstrukcji kutra B410³⁴⁷

Kadłub statku był całkowicie spawany, w podwójnym dnie zlokalizowano zapasowe zbiorniki paliwa o pojemności ok. 30 m³. Kuter miał jeden pokład ciągły. Pomieszczenia służbowe i mieszkalne załogi usytuowano w dwukondygnacyjnej nadbudówce na śródokręciu. Dwie 3-osobowe kabiny załogi znajdowały się pod pokładem, a pomieszczenia socjalne załogi i kabina szypira na głównym pokładzie.

Siłownia znajdowała się na rufie kutra. Kuter był napędzany silnikiem Cegielski-Sulzer o mocy 570 KM przy 750 obr./ min., który przez przekładnię redukcyjną napędzał trzyskrzydłową śrubę nastawną produkcji Zamech-Liaaen. Sterowanie głównym silnikiem, przekładnią oraz zmiana skoku śruby dokonywane było z pulpitu w sterowni. Na pokładzie rufowym znajdował się maszt bramowy z dwoma wysięgnikami do mocowania dwóch 5-tonowych bloków trałowych. Na pokładzie nadbudówki umieszczono dwie hydrauliczne wciągarki trałowe o uciążu 3,5 tony przy prędkości wybierania lin trałowych 80 m/min. i pojemności bębnow po 1000 m liny o średnicy 16 mm. Na pokładzie rufowym usytuowana była hydrauliczna wciągarka sieciowa o uciążu 3,5 tony przy prędkości wybierania 30 m/min. Wciągarki sterowano zdalnie ze sterówki.

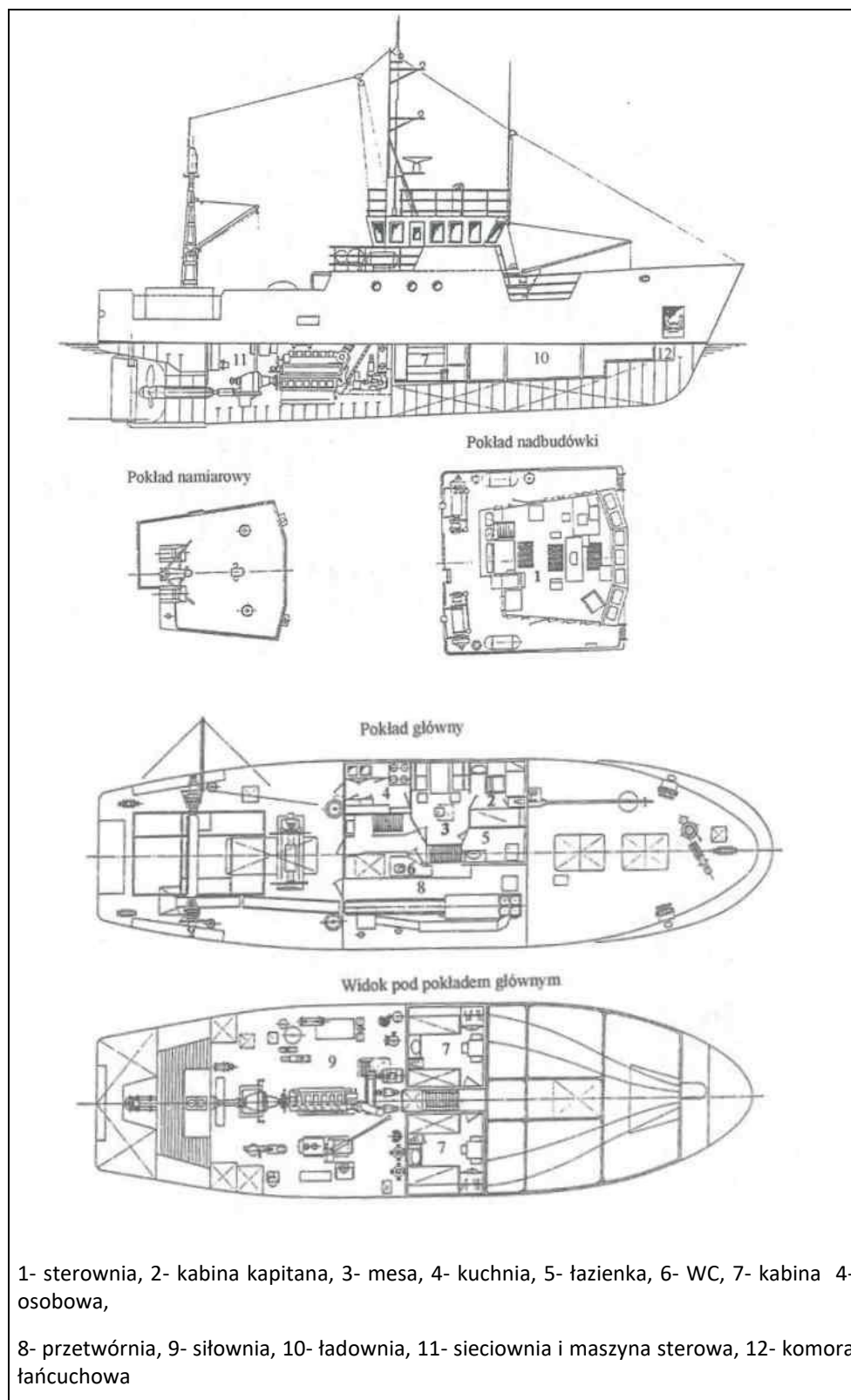
Złowione ryby przenoszono transporterem taśmowym do pomieszczenia, gdzie je sortowano, patroszono, odgławiano i myto. Obrobione ryby podawano do ładowni, w której wkładano je do skrzynek i lodowano. Korzystniejsze warunki socjalno-bytowe i eliminacja ręcznych prac przy operowaniu sprzętem połowowym, jakim jest włók lub tuka, bardzo poprawiły bezpieczeństwo pracy na kutrach typu B-410. Środkami ratunkowymi były dwie tratwy pneumatyczne 10-osobowe.

Charakterystyka techniczna kutra typu B-410 (Foltyn 1978):

Długość całkowita	-25,80 m;
Długość między pionami	-23,00 m;
Szerokość na owrężu	-7,20 m;
Wysokość boczna	-3,50/4,50 m;
Zanurzenie konstrukcyjne	-2,70 m;
Pojemność brutto	-115 RT;
Pojemność ładowni	-97,5 m ³ ;
Pojemność zbiorników paliwa	-33,9 m ³ ;
Prędkość na próbach przy zanurzeniu 2,70 m	-11,0 węzłów;
Nośność	-60 t;
Silnik główny Puck-Sulzer typ 6 AL. 20/24	
przy 750 obr./min. o mocy	-420 kW/570 KM;
Załoga	-7 osób;
Autonomiczność pływania	-15 dni.

³⁴⁷ W. Blady, *Polska flota...*, s. 77.

Ryc. nr 128. Plan ogólny kutra B410 według Foltyna.



Źródło: W. Błady, *Polska flota...*, s. 78 i 79.

Ryc. nr 129. Model trawlera typu B-410.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

4. Modernizacja Stoczni według planu z 1974 roku

Jak już wspomniano, 25 marca 1974 nastąpiło zatwierdzenie przez wyjazdową Egzekutywę KW PZPR w Koszalinie z udziałem Ministra Przemysłu Ciężkiego, Włodzimierza Lejczaka, Dyrektora Generalnego Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego, inż. Stanisława Skrobota i Dyrektora Naczelnego Stoczni, mgr inż. Leszka Dulskiego, docelowego programu modernizacji i rozbudowy Stoczni do roku 1980 z perspektywą na dalsze lata aż do 1990 r.

Podstawą do podjęcia decyzji o modernizacji stoczni było opanowanie produkcji stalowych statków morskich. Jednocześnie rozwijał się asortyment produkowanych statków morskich i jednostek z laminatów poliestrowo-szklanych, a także zakres wyrobów z aluminium takich jak trapy czy kładki.

5. Program rozwoju Stoczni „Ustka” do roku 1980 oraz założenia rozwojowe do roku 1990³⁴⁸

Program obejmował następujące zagadnienia:

1. Prognozy zapotrzebowania jako podstawa rozwoju Stoczni Ustka;
2. Specjalizacja stoczni;
3. Program inwestowania w latach 1976-1980 (tabela: struktura nakładów inwestycyjnych w okresie lat 1976-1980);
4. Efekty rozwoju stoczni;
5. Możliwości dalszego rozwoju stoczni;
6. Warunki realizacji.

³⁴⁸ APG, zespół - Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 10/1091/0/-/4570, Program rozwoju Stoczni „Ustka” do roku 1980 oraz założenia rozwojowe do roku 1990, reprodukcja z zasobu APG, OG, sygn. 1091/4570, s. 2-22.

5.1. Prognozy zapotrzebowania jako podstawa rozwoju Stoczni „Ustka”

Opublikowane w ostatnich dziesięciu latach, licząc od 1974 roku, światowe prognozy przewozów i rozwoju floty handlowej i rybackiej oraz oparte na nich prognozy zapotrzebowania na statki wskazywały na ciągle wzrastającą koniunkturę budownictwa okrętowego.

W zakresie statków rybackich wynikała konieczność:

- zmiany konstrukcji statków rybackich przystosowanych do nowych rejonów pływania, nowych metod połowów;
- automatyzacji procesów eksploatacji i obsługi;
- poprawy warunków pracy i warunków bytowych załogi.

W oparciu o powyższe przesłanki programowana była rozbudowa istniejących i budowa nowych ośrodków produkcyjnych w stoczniach, w tym Stoczni Ustka.

5.2. Specjalizacja stoczni

W 1974 roku stocznia specjalizowała się w budowie stalowych kutrów rybackich o długości do 25 m oraz w produkcji łodzi ratunkowych i rybackich z laminatów poliestrowo-szklanych. Wielkość budowanych jednostek łowczych ograniczona była do L=30 m istniejącym urządzeniem do wodowania. Ze względu na ograniczenia terenowe w ośrodku na terenie „A” docelowo miała być nadal kontynuowana budowa jednostek łowczych do L=30 m. Zasadniczo rozszerzenie specjalizacji miało nastąpić w wyniku budowy ośrodka statków na terenie „C” - planowanego do realizacji w 2-ch etapach.

Program specjalizacji stoczni w wyniku realizacji kolejnych etapów przewidywał budowę następujących typów statków.

W latach 1976-80 (po zrealizowaniu I etapu rozbudowy w r. 1978):

- łodzie z LPS- u
- kutry stalowe i z LPS - 70 TDW;
- trawlerzy ryby świeżej - 250-700 TDW;
- trawlerzy dostawcze - 700-800 TDW;
- sejnery tuńczykowe - 700-800 TDW;

W latach 1981- 85 (po zrealizowaniu II etapu) w grupie statków łowczych:

- kutry stalowe i z LPS-u do - 70 TDW;
- trawlerzy ryby świeżej - 250-700 TDW;
- trawlerzy dostawcze - 700-800 TDW;
- sejnery tuńczykowe - 700-800 TDW;
- supertrawlerzy przetwórcie - 3500-4000 TDW;
- supersejnery - 1200-1400 TDW;
- inne jednostki rybackie do L - 130 m.

W grupie statków specjalistycznych:

- zbiornikowce do przewozu chemikaliów - 2000-8000 TDW;
- Ro-Ro - 3000-4000 TDW;
- chłodniowce - 2000-6000 TDW;
- statki techniczne
- inne jednostki towarowe - do L = 130 m.

Uzasadnienie lokalizacji produkcji statków do L = 130 m w Stoczni „Ustka” wynikało z następujących przesłanek:

- korzystnie położony i ukształtowany teren;
- możliwość uzyskania na tym terenie potrzebnego zatrudnienia;
- możliwość racjonalnego etapowania inwestycji;
- możliwość przystąpienia do realizacji inwestycji w relatywnie krótkim czasie; tj. w ciągu jednego roku od momentu podjęcia decyzji;
- możliwość skoordynowania rozbudowy stoczni z rozwojem zakładów gospodarki morskiej rejonu wybrzeża środkowego.

5.3. Program inwestowania w latach 1976-1980

W ramach realizacji zatwierdzonych założeń techniczno-ekonomicznych p.n. „Modernizacja Stoczni „Ustka” kosztem 408,0 mln zł, w tym 304,0 mln zł na inwestycje podstawowe w okresie IV kw.1974 - I kw. 1977 miało nastąpić:

- dokończenie modernizacji istniejących hal produkcyjnych budowy i wyposażenia kutrów rybackich;
- budowa hali do produkcji łodzi ratunkowych i rybackich z laminatów poliestrowo- szklanych;
- budowa hal do prefabrykacji wyposażenia i obróbki mechanicznej stali i drewna;
- budowa bazy transportu, obiektów gospodarek energetycznych i magazynowych;
- budowa nowoczesnego ośrodka szkolenia zawodowego dla 600 uczniów;

W wyniku modernizacji stoczni zakładano:

- usunięcie istniejących zagrożeń pożarowych;
- unowocześnienie procesów technologicznych, gwarantujących poprawę stanu BHP w produkcji stalowych kutrów rybackich o długości do 30 m i łodzi z laminatów poliestrowo- szklanych;
- zwiększenie ilości i wartości produkcji z 417,0 mln zł przy wzroście zatrudnienia z 1450 do 1670 osób.

Niezależnie od powyższego zakresu, objętego zatwierdzonym ZTE [Założenia Techniczno-Ekonomiczne – u.a.], niezbędne było wybudowanie w 1975 r. w rejonie terenu „A” dodatkowo uzbrojonego pirsu wyposażeniowego o długości ok. 70 m kosztem 90,0 mln zł. Pirs ten miał umożliwić między innymi montaż na wodzie promów towarowo- pasażerskich o specjalnej pontonowo-rurowej

konstrukcji kadłuba długości 65 m zgodnie z posiadanymi przez przemysł okrętowy zamówieniami - 4 promy tego typu powinny być zbudowane w latach 1976-1977.

Program rozwoju przemysłu okrętowego przewidywał zbudowanie na terenie „C” Stoczni Ustka kosztem ok. 3.000 mln zł, w tym ok. 2.200 mln zł na inwestycje podstawowe, nowego ośrodka budowy statków o długości do 130 m o następującej charakterystyce:

- zblokowany zespół hal kadłubowych i wyposażeniowych umożliwiających obróbkę stali, prefabrykację sekcji, montaż bloków oraz wyposażenie - niezależnie od warunków atmosferycznych;
 - urządzenie do wodowania o nośności 5000 ton typu syncrolift³⁴⁹, hydrolift³⁵⁰ lub dok pływający;
 - uzbrojone nabrzeża wyposażeniowe o długości ok. 500 m;
 - gospodarki energetyczne, transportowe i magazynowe, obiekty socjalne i administracyjne
- odpowiednie do:
- rocznego przerobu stali ok. 40.000 ton;
 - rocznego przerobu materiałów ok. 70.000 ton;
 - zatrudnienia ogółem 3.900 osób.

Tak zainwestowany teren „C” miał umożliwić produkcję:

Statków rybackich:

- trawlerzy na świeżą rybę -250-700 TDW;
- trawlerzy dostawcze -700-700 TDW;
- sejnery tuńczykowe -700-1400 TDW;
- trawlerzy i supertrawlerzy przetwórcze -1500-4000 TDW;

Statków pasażerskich:

- promy osobowe -L = 60-130 m;
- statki wycieczkowe -2000- 5000 BRT;

Statków floty technicznej:

- do eksploatacji morza -L = do 130 m;

Statków towarowych:

- promy towarowe
- zbiornikowce do przewozu chemikaliów i produktów jadalnych -2000-7000 TDW;
- statki Ro- Ro -2000-4000 TDW;

³⁴⁹ Podnośnik okrętowy „Syncrolift” to urządzenie do podnoszenia łodzi, statków i statków na ląd i z powrotem na morze w celu wykonania prac konserwacyjnych lub napraw. Statek jest ustawiany na zanurzonych łożach, które są następnie podnoszone przez zestaw zsynchronizowanych wciągników lub wciągarek; zob. <https://en.wikipedia.org/wiki/Syncrolift>

³⁵⁰ Podnośnik typu hydraulicznego.

- chłodniowce -2000-6000 TDW;
- statki dostawcze -2000-3000 TDW.

Wartość produkcji stoczni po realizacji zakładu „C” miała wynieść ok. 4.200 mln przy zatrudnieniu ok. 3.900 osób. Wydajność (mierzona wartością produkcji w cenach zbytu na 1 zatrudnionego ogółem) miała wzrosnąć z wówczas osiąganą przez stocznię 310,0 tys. zł. do ok. 1.100 tys. zł. co stanowiło wzrost o 250 %.

Z uwagi na realne możliwości naboru kadry i opanowania technologii budowy statków (przejście z 25 m kutrów rybackich na technicznie skomplikowane statki o długości do 130 m) projektowało się realizację zakładu „C” w etapach. W I etapie miały być stworzone warunki do produkcji statków o długości ok. 60 m kosztem 1.150 mln zł, w tym na inwestycje podstawowe 950 mln zł, w okresie 1976-1978 poprzez:

- budowę części (ok. 1/3) zblokowanego zespołu hal kadłubowych i wyposażeniowych;
- budowę urządzeń do wodowania typu syncrolift lub hydrolift o nośności 1.300 ton (umożliwiającego wodowanie statków przed zrealizowaniem całego zakładu „C”);
- budowę gospodarek energetycznych, transportowych i magazynowych, obiektów socjalnych i administracyjnych odpowiednio do:
 - rocznego przerobu stali ok. 10.000 ton;
 - rocznego przerobu materiałów ok. 18.000 ton.

Realizacja I etapu miała umożliwić produkcję poszukiwanych na rynkach zagranicznych trawlerów na świeżą rybę o nośności 250-700 TDW oraz innych statków o długości do ok. 60 m. Wartość produkcji Stoczni miała wynieść ok. 1.700 mln zł przy zatrudnieniu ogółem 2.800 osób.

Realizacja I etapu nowego ośrodka miała zaangażować duże potencjały w robotach budowlano-montażowych i hydrotechnicznych. Roboty te miały być zakończone w 1978 r. Ze względów organizacyjnych, technicznych i ekonomicznych uzasadnione było aby stworzony potencjał budowlany nie został rozproszony. Celowym miało być jego wykorzystanie do kontynuowania prac związanych z realizacją II etapu. W takim układzie istniałyby realne warunki do zakończenia jego budowy do roku 1980 i uruchomienie w tym roku produkcji statków do 130 m.

W tej sytuacji w latach 1976-1980 nakłady ogółem miały wzrosnąć o ok. 1.850 mln zł, w tym nakłady na roboty budowlano-montażowe o ok. 600 mln zł. Budowę falochronu zamierzano zrealizować w latach 1977-1978 kosztem ok. 520 mln zł, przy planowanym udziale stoczni w wysokości ok. 400 mln zł. Możliwość takiego przebiegu inwestowania została wstępnie (ze zgłoszeniem szeregu warunków) potwierdzona przez Zespół Generalnego Realizatora Inwestycji Pomorskiego Zjednoczenia Budownictwa Przemysłowego w lutym 1974 r.

Tabela nr 5. Struktura nakładów inwestycyjnych w okresie lat 1976-1980.

L. p.	Wyszczególnienie nakładów	Nakłady inwestycyjne w mln zł		
		Modernizacja stoczni na terenie A, B, D.	Etap I budowy ośrodka „C”	Razem Stocznia
1.	Roboty budowlano- montażowe	120,0	490,0	610,0
2.	Zakup maszyn i urządzeń	50,0	300,0	350,0
	w tym: import z KK w zł dew. /zł obiegowych	0,5/ 8,0	12,0	12,5
3.	Inne nakłady	10,0	80,0	90,0
	Razem (od 1- 3)	180,0	870,0	1050
4.	Rezerwa	25,0	80,0	105
5.	Ogółem inwestycje podstawowe	205,0	950,0	1155
6.	Inwestycje towarzyszące w tym:	40	200,0	240,0
	- budownictwo mieszkaniowe i hotele	40,0	130,0	170,0
	- partycypacja na rzecz miasta	-	60,0	60,0
	- inne	-	10,0	10,0
	Ogółem nakłady (poz. 5 + 6)	245,0	1150,0	1395,0

5.4. Efekty rozwoju stoczni

W wyniku realizacji programu inwestowania w tym budowy I etapu nowego ośrodka, główne wielkości i wskaźniki techniczno-ekonomiczne stoczni miały przedstawiać się następująco:

Tabela nr 6. Wskaźniki techniczno-ekonomiczne stoczni po realizacji inwestycji.

L. p.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	Stan po realizacji zad. inwest. „Rozbudowa i modernizacja Stoczni „Ustka” (stan wyjściowy)	Stan realizacji etapu po I	Wskaźnik zmian	
1	Sprzedaż wyrobów i usług					
	- wg cen zbytu	mln zł	810	1.700	2,1	
	- wg cen realizacji	mln zł	986	2.240	2,3	
2	Eksport do KK					
	- wg cen zbytu	mln zł	263	813	3,1	
	- wg cen dewizowych	mln zł dew.	21	74	3,5	
3	Nakłady inwestycyjne ogółem	mln zł	407	1.150	-	
	w tym towarzyszące	mln zł	104	200		
4	Zatrudnienie	osób	1670	2800	1,7	
5	Wartość produkcji w cenach zb. na 1 zatrudnion.	tys. zł/osobę	485	607	1,3	
6	Majątek trwały	mln zł	485	1.290	2,8	
7	Produktywność majątku trwałego	zł/zł	1,77	1,32	0,7	
8	Koszty produkcji	mln zł	706	1.400	2,0	
9	Akumulacja	mln zł	104	300	2,9	
10	Wskaźnik poziomu kosztów	%	87	82	0,9	
11	Efektywność inwestycji określona wg Uchwały RM nr 103/69	Ed	zł/zł	0,76	0,69	-
		Tr	lat	4,8	5,9	-
12	Efektywność eksportu-KWF	zł/zł dew.	12,5	11,0	0,87	

5.5. Możliwości dalszego rozwoju stoczni

Przedstawiony program rozbudowy Stoczni „Ustka” nie zamykał możliwości dalszego jej rozwoju. Niezależnie od tego, poprzez dalszą modernizację i unowocześnienie parku maszynowego, następować miało doskonalenie techniki wytwarzania statków i opanowanie nowych typów statków rybackich wynikających z zapotrzebowania lat 80-tych.

5.6. Warunki realizacji

W zakresie przygotowania inwestycji koniecznym było:

- uaktualnienie informacji o terenie;
- uzgodnienie z KUM-em [Koszalińskim Urzędem Morskim] możliwości zmiany linii brzegowej, likwidacji wydm i zmian w locji;
- wydanie opinii koordynacyjno-lokalizacyjnej;
- zaopiniowanie wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej;
- wyłączenie części terenu z obszaru lasów ochronnych i uzyskanie zgody na wycięcie drzew w zakresie koniecznym dla realizacji nowego ośrodka;
- ustalenie koordynatora wojewódzkiego dla zapewnienia terminowej realizacji inwestycji towarzyszących.

W zakresie realizacji inwestycji wymaganym było:

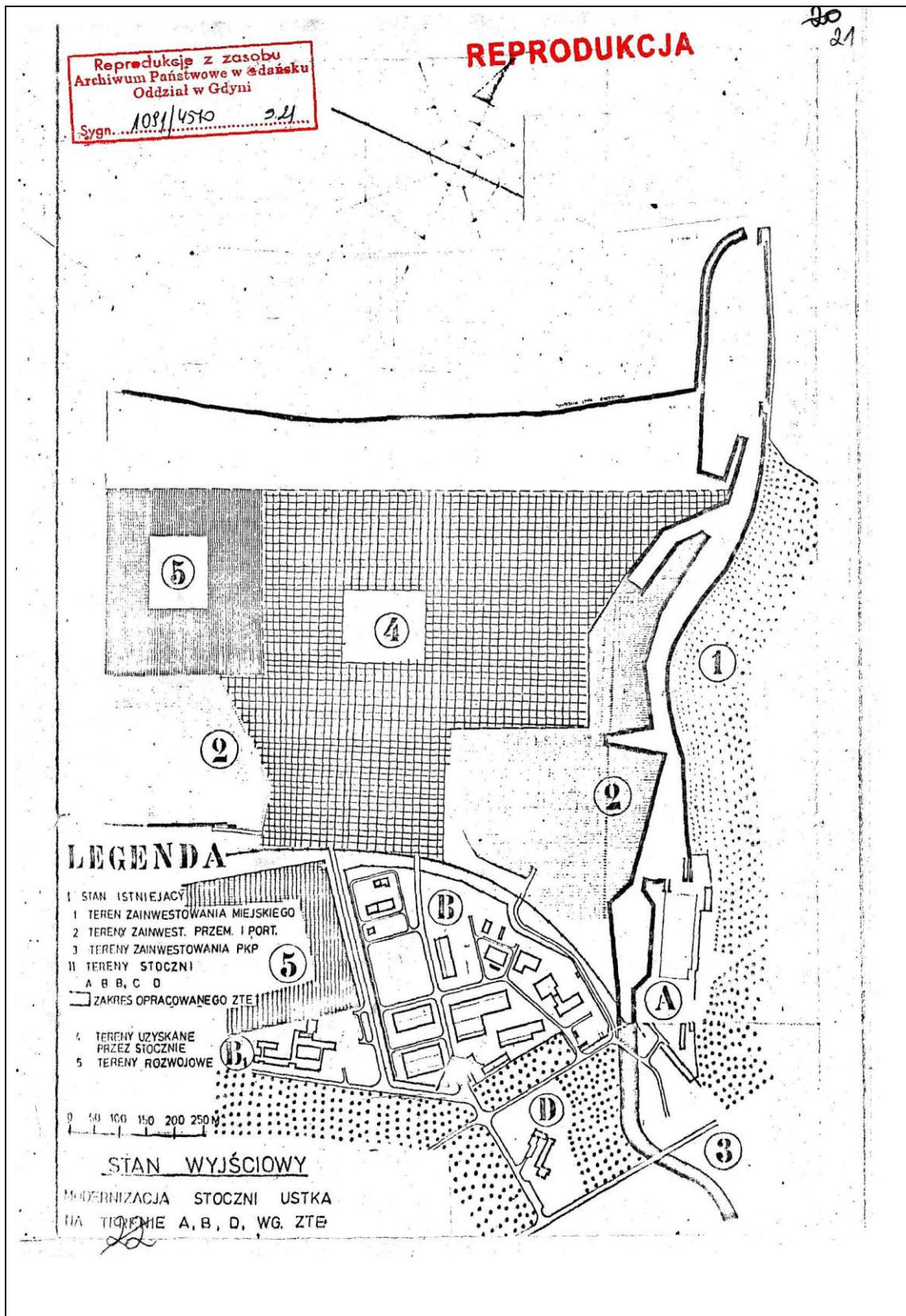
- zabezpieczenie przerobu prac budowlano-montażowych w latach 1976-78 w wysokości 780 mln zł.

W przerób ten wchodziły prace wynikające z kontynuowania rozpoczętej w roku 1974 modernizacji i rozbudowy stoczni na terenie A, B i D w wysokości 160 mln zł, w tym 40mln zł na budownictwo mieszkaniowe oraz prace wynikające z realizacji I etapu budowy ośrodka „C” w wysokości 620 mln zł, w tym 130 mln zł na budownictwo mieszkaniowe. W przypadku podjęcia decyzji o realizacji budowy całego ośrodka „C” do 1980 roku należało zabezpieczyć dodatkowo przerób robót budowlano-montażowych w wysokości około 1.100mln zł (w tym robót hydrotechnicznych o ok. 600 mln zł).

W zakresie osiągnięcia projektowej zdolności produkcyjnej należało:

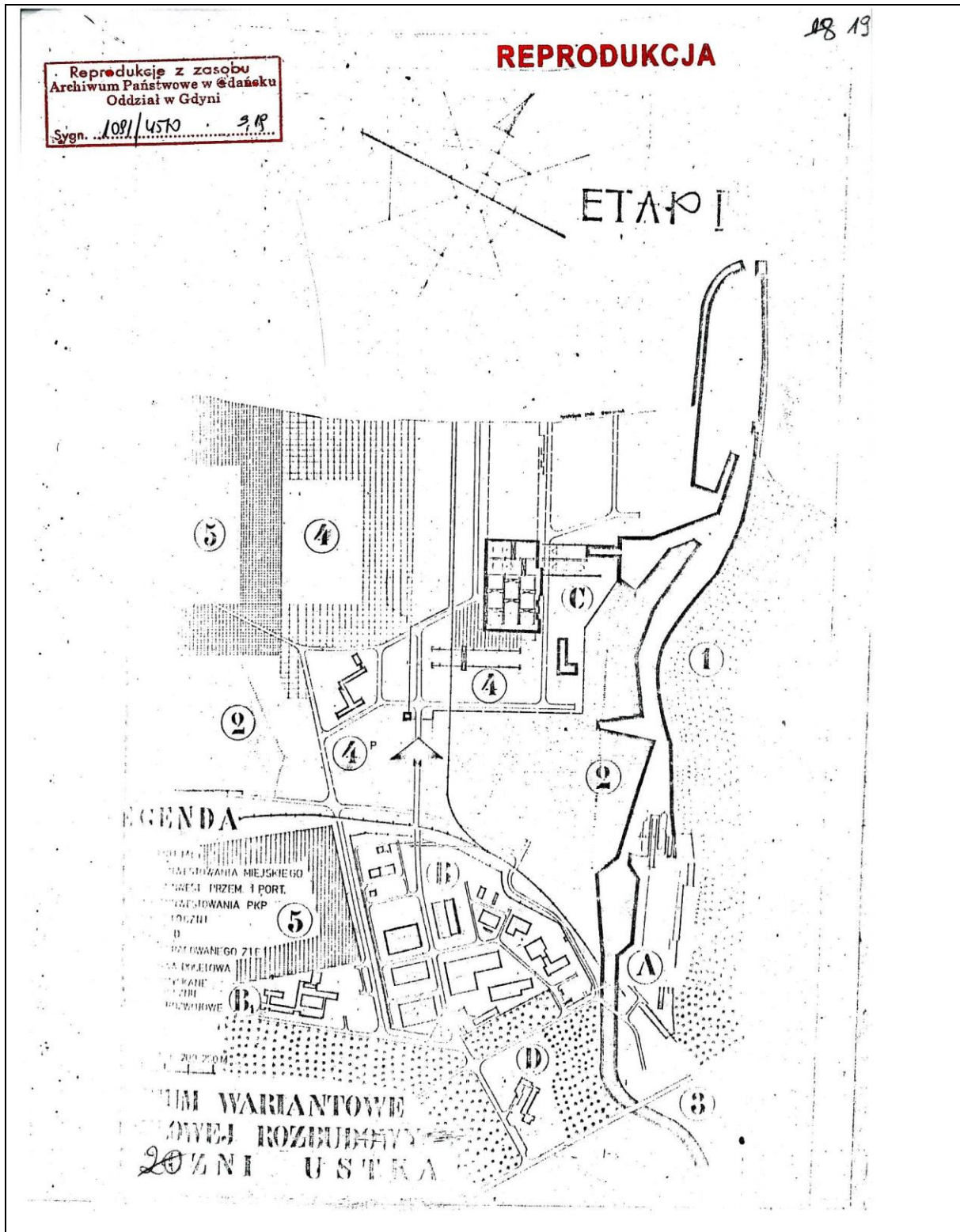
- stworzyć w rejonie Ustki i Słupska zaplecze budowlane umożliwiające wybudowanie w latach 1976-78 dla załogi stoczni 1000 mieszkań i 2 hotele po 400 osób każdy oraz odpowiednich obiektów komunalnych;
- zwiększyć roczne efekty w szkolnictwie zawodowym województwa koszalińskiego na rzecz stoczni w tychże latach o 200 osób rocznie;
- zabezpieczyć wysokokwalifikowaną kadrę konstruktorów i technologów poprzez:
 - a. zorganizowanie w Trójmieście oddziału biura konstrukcyjno-technologicznego Stoczni Ustka, angażując specjalistów w zakresie projektowania i budowy statków rybackich ze Stoczni im. Komuny Paryskiej, Stoczni Gdańskiej im. Lenina i Centrum Techniki Okrętowej,
 - b. podjęcie decyzji o utworzeniu okrętowego kierunku studiów w Wyższej Szkole Inżynierskiej w Koszalinie,
- uruchomioną w 1978 r. produkcję statków rybackich o długości do 60 m oprzeć o ścisłą współpracę ze Stoczną im. Komuny Paryskiej na zasadach umożliwiających opanowanie technologii budowy i wejście na rynki zagraniczne.

Ryc. nr 130. Stan wyjściowy rozbudowy Stoczni „Ustka”.



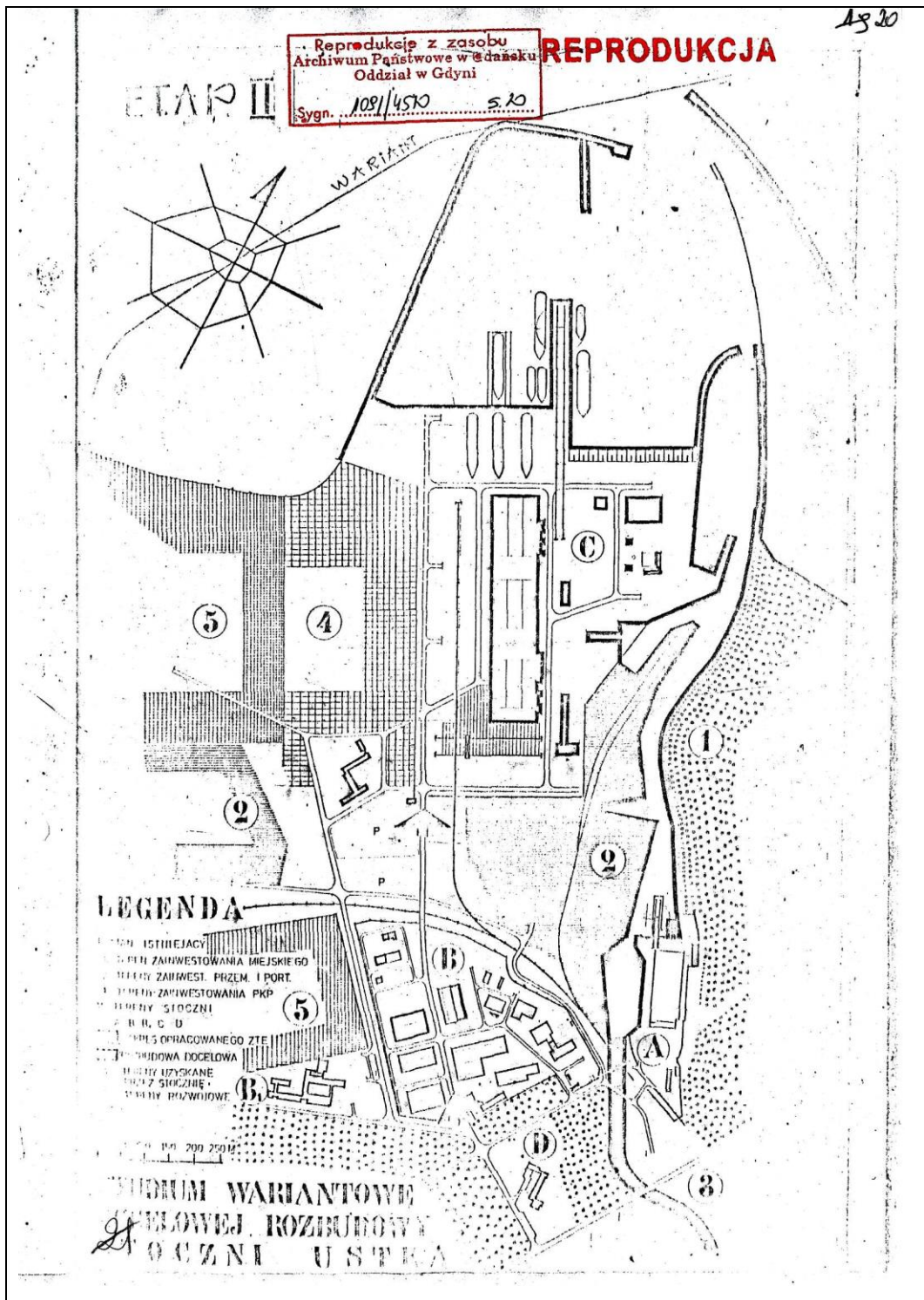
Źródło: APG, zespół - Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 10/1091/0/-/4570, Program rozwoju Stoczni „Ustka” do roku 1980 oraz założenia rozwojowe do roku 1990, reprodukcja z zasobu APG, OG, sygn. 1091/4570, s. 21.

Ryc. nr 131. Etap I rozbudowy stoczni - plan sytuacyjny.



Źródło: APG, zespół - Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 10/1091/0/-/4570, Program rozwoju Stoczni „Ustka” do roku 1980 oraz założenia rozwojowe do roku 1990, reprodukcja z zasobu APG, OG, sygn. 1091/4570, s. 19.

Ryc. nr 132. Etap II rozbudowy stoczni - plan sytuacyjny.



Źródło: APG, zespół - Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 10/1091/0/-/4570, Program rozwoju Stoczni „Ustka” do roku 1980 oraz założenia rozwojowe do roku 1990, reprodukcja z zasobu APG, OG, sygn. 1091/4570, s. 21.

Obchody Dni Stoczniewca w 1974 roku

Wraz z obchodami Centralnych Dni Morza, które w tym roku odbyły się w Kołobrzegu, w Stoczni „Ustka” obchodzono Dzień Stoczniewca. Uroczysta akademія odbyła się 23 czerwca 1974 na terenie Centrum Szkolenia Specjalistów Marynarki Wojennej w Ustce. W trakcie uroczystości wręczono odznaczenia państwowe zasłużonym pracownikom. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski otrzymali: dyrektor stoczni - **Leszek Dulski**, kierownik sekcji normowania - **Józef Hertlein**, traser - **Antoni Jędryszek**, kierownik działu kadr - **Aleksander Kowalczyk**, stolarz - **Marian Piwoni**. Ponadto, 5 osób otrzymało Złoty Krzyż Zasługi, a 4 Srebrny Krzyż Zasługi³⁵¹.

6. Rok 1975. Rok planowania najbliższych zadań stoczni

6.1. Plany na rok 1975³⁵²

Główne zadania planu na rok 1975 przewidywały osiągnięcie:

- produkcji globalnej w wysokości 500,0 mln zł (wzrost o 13,9% w stosunku do 1974 r.);
- sprzedaży produkcji i usług w wysokości 407,0 mln zł (wzrost o 13,7% w stosunku do 1974 r.);
- produkcji eksportowej w wysokości 8,0 mln zł dewizowych (wzrost o 22% w stosunku do 1974 r.);
- zatrudnienie w liczbie 1470 osób (wzrost o 6% w stosunku do 1974 r.);
- średniej płacy w kwocie 46.100 zł (wzrost o 3,3% w stosunku do 1974 r.).

W zakresie sprzedaży wyrobów gotowych dominowała sprzedaż statków, która stanowiła 53,7% sprzedaży ogółem. Asortymentowy plan sprzedaży wyrobów gotowych obejmował:

- 18 szt. kutrów B25sA – 178,200 tys. zł – 43,8% sprzedaży ogółem;
- 2 szt. kutrów B410 – 36,400 tys. zł – 8,9% sprzedaży ogółem;
- 421 szt. łodzi, kutrów i motorówek z LPS – 154,409 tys. zł – 37,9% sprzedaży ogółem;
- 10 szt. łodzi z aluminium – 1,345 tys. zł – 0,3% sprzedaży ogółem;
- 125 szt. trapów i kładek – 12,829 tys. zł – 3,2% sprzedaży ogółem;
- asortyment różny – 15,817 tys. zł – 3,9% sprzedaży ogółem.

W zakresie eksportu planowano sprzedaż w wysokości 8,0 mln zł dewizowych, co było wartością wyższą od wyniku roku 1974 o 22%. Największym odbiorcą był ZSRR, dla którego przeznaczone było 49,9% eksportu. Przedmiotem sprzedaży były łodzie PB-90 – 55 szt. – i łodzie ratunkowe ŁRT-P2s³⁵³.

6.2 Inwestycje

Plan zakładał realizację dwóch głównych inwestycji w grupie zadań centralnych (grupa „A”)³⁵⁴:

- modernizację stoczni na wartość 60.161 tys. zł;
- budowę osiedla mieszkaniowego „Wróblewskiego III” o wartości 19,100 tys. zł.

W ramach inwestycji przedsiębiorstw (grupa „B”) planowano trzy zadania³⁵⁵:

³⁵¹ „Głos Koszaliński” 23.06.1974 r., nr 174.

³⁵² APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 90, Plany na rok 1975.

³⁵³ Tamże.

³⁵⁴ Tamże.

- dostosowanie stoczni do budowy kutrów stalowych o wartości 35,058 tys. zł;
- budowę żłobka dziennego na 80 miejsc i przedszkola na 150 miejsc o wartości 12,805 tys. zł³⁵⁶;
- zakupy pozostałe o wartości 18,395 tys. zł.

Inwestycje socjalne:

- rozbudowa stołówki zakładowej , pozwalającej podwoić usługi w zakresie żywienia zbiorowego;
- rozwinięcie bufetów i sklepów na terenie stoczni, w przybudówkach socjalnych przy obiektach budowanych w ramach modernizacji stoczni;
- doskonalenie ośrodka wypoczynkowego w Świeszynie.

Planowana na rok 1975 struktura zarobków³⁵⁷:

- średnia roczna płaca ogółem -	46.112 zł; wzrost o 8,4% w stosunku do 1974 r.;
- średnia roczna płaca robotnicy akordowi-	48.920 zł; wzrost o 6,80% w stosunku do 1974 r.;
- średnia roczna płaca pośr. produkcyjni -	39.148 zł; wzrost o 9,90% w stosunku do 1974 r.;
- średnia roczna płaca inż. – techn.-	56.524 zł; wzrost o 7,70% w stosunku do 1974 r.;
- średnia roczna płaca adm. – biurowi -	37.230 zł; wzrost o 6,00% w stosunku do 1974 r.;
- średnia roczna płaca straż i obsługa -	31.000 zł; wzrost o 8,70% w stosunku do 1974 r.;
- średnia roczna płaca gr. nieprzem. -	28.666 zł; wzrost o 9,50% w stosunku do 1974 r.;
- średnia roczna płaca uczniowie -	7.522 zł; wzrost o 30,40% w stosunku do 1974 r.

7. Produkcja trawlerów rufowych B410

21.06.1975 r. przekazany został do eksploatacji prototyp trawlera rybackiego B410. Pierwszy statek tej najdłuższej w historii stoczni serii (65 szt.) był przeznaczony dla Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich (PPiUR) „Szkuner” we Władysławowie. Jednostka otrzymała oznakę WŁA-300.

³⁵⁵ Tamże.

³⁵⁶ Zgodnie z uchwałą KSR stoczni, dokonano zmiany lokalizacji przedszkola z ul. Darłowskiej na Osiedle Wróblewskiego III; zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 90, Plany na rok 1975; lokalizację pierwotną ostatecznie przywrócono.

³⁵⁷ Tamże.

Ryc. nr 133. Trawler rufowy B410 WŁA-300. Obok „burtowiec” B25sA.

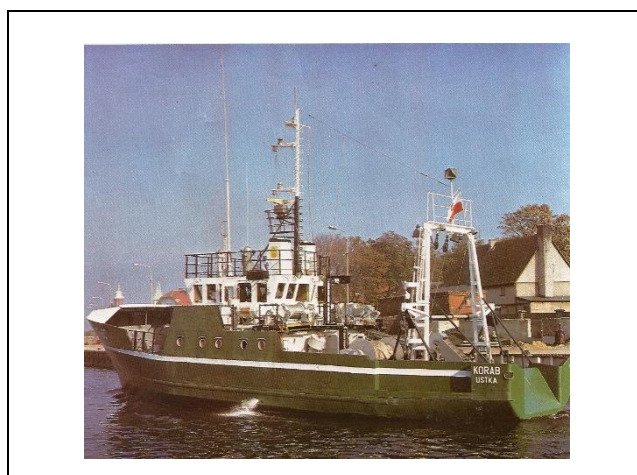


Fot. Włodzimierz Podruczny.

Statki B410 były zaprojektowane dla odbiorców krajowych³⁵⁸. W późniejszym okresie projekt był modyfikowany i adaptowany do warunków armatorów zagranicznych: z Francji (B409), NRD (B403), Senegalu (B410/II), Rumunii (B410/VI) i Meksyku (B273). Projekt B410 był także wykorzystany do budowy kutrów dla Polskiej Marynarki Wojennej (B410IV/S)³⁵⁹.

Kutry według projektu B410 cechował wyraźny postęp w porównaniu z polskimi statkami prowadzącymi dotychczas połowy na Bałtyku. Był przewidywany do połowów trałowych na Bałtyku i w cieśninach duńskich. Trzecia zbudowana jednostka uwzględniała już poprawki i dodatkowe życzenia armatorów. Kutry budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy: *KM I Rybacki.

Ryc. nr 134. Kutry B410 UST-80 zbudowany dla PPIUR „Korab” w Ustce.



Źródło: archiwum autora.

³⁵⁸ Historię realizacji tego projektu przedstawiliśmy na wcześniejszych stronach.

³⁵⁹ Wymienione adaptacje będą przedstawione w dalszej części niniejszego opracowania.

Produkcja kutrów wersji B-410/II

Wersja B-410/II różniła się od B-410/I większą o 50 cm długością, lokalizacją nadbudówki oraz podwyższonym nadburciem w obrębie rufy. Dokonano także zmiany w zakresie organizacji prac połowowo-przetwórczym, poprzez rozbudowanie ciągu przetwórczego, wprowadzaniem dodatkowych transporterów do sortowania gatunków ryb i transportu odpadów. Zamiast maszyny do odgławiania ryb wprowadzono bardziej uniwersalną odgławiarko-patroszarkę. W siłowni dokonano zmian, bardziej funkcjonalnie rozmieszczając urządzenia, a także uwzględniając niezakładaną przedtem możliwość rozszerzenia zasięgu żeglugi kutra. Przewidziano także montaż nowoczesnych urządzeń radionawigacyjnych” radiotelefonu, echosondy pionowej, radionamiernika i radaru. Całą instalację elektryczną przystosowano do montażu urządzeń Decca Navigator i echosondy sieciowej, kablowej. W pomieszczeniach zmieniono system ogrzewania: zamiast wodnego zastosowano elektryczne.

Tabela nr 7. Realizacja dostaw kutrów B410³⁶⁰:

L.P.	Typ i wersja	Przeznaczenie	Nazwa	Odbiorca	Kraj	Data zdania
1.	B410/I	Trawler rufowy	WŁA-300	Szkuner Władysławowo	Polska	21.06.1975
2.	B410/I	„	WŁA-301	„	„	30.12.1975
3.	B410/I	„	WŁA-302	„	„	30.06.1976
4.	B410/II	„	HEL-100	Koga Hel	„	24.09.1976
5.	B410/II	„	HEL-101	„	„	30.09.1976
6.	B410/II	„	KOŁ-173	Barka Kołobrzeg	„	20.10.1976
7.	B410/II	„	KOŁ-174	Barka Kołobrzeg	„	17.11.1976
8.	B410/II	„	UST-86	Korab Ustka	„	10.12.1976
9.	B410/II	„	DAR-300	Kuter Darłowo	„	31.12.1976
10.	B410/II	„	UST-87	Korab Ustka	„	31.01.1977
11.	B410/II	„	DAR-301	Kuter Darłowo	„	15.02.1977
12.	B410/II	„	UST-85	Korab Ustka	„	15.03.1977
13.	B410/II	„	HEL-102	Koga Hel	„	31.03.1977
14.	B410/II	„	DAR-302	Kuter Darłowo	„	31.03.1977
15.	B410/II	„	UST-84	Korab Ustka	„	30.04.1977
16.	B410/II	„	HEL-130	Koga Hel	„	31.05.1977

³⁶⁰ Autorzy podają wykaz jednostek na podstawie zestawienia „Reference list of steel vessels built by Stocznia Ustka” sporządzony przez kierownika Działu Planowania Stoczni Ustka Grzegorza Piotrowskiego (w posiadaniu autorów); w odróżnieniu od wykazu sporządzonego przez W. Bładego, *Polska flota...*, s. 80; wykaz Grzegorza Piotrowskiego uwzględnia daty sprzedaży oraz zmiany przeznaczenia spowodowane anulacjami zamówień wprowadzonymi przez Zjednoczenie Gospodarki Rybnej w roku 1980.

17.	B410/II	„	WŁA-303	Szkuner Władysławowo	„	29.07.1977
18.	B410/II	„	DAR-303	Kuter Darłowo	„	30.07.1977
19.	B410/II	„	KOŁ-175	Barka Kołobrzeg	„	18.08.1977
20.	B410/II	„	DAK-358	Safcop	Senegal	31.12.1977
21.	B410/II	„	KOŁ-176	Barka Kołobrzeg	Polska	28.02.1978
22.	B410/II	„	DAK-487	Safcop	Senegal	29.03.1978
23.	B410/II	„	WŁA-304	Szkuner Władysławowo	Polska	31.05.1978
24.	B410/III	„	KOŁ-179	Barka Kołobrzeg	„	29.06.1978
25.	B410/III	„	KOŁ-177	„	„	29.06.1978
26.	B410/III	„	KOŁ-178	„	„	31.07.1978
27.	B410/III	„	UST-81	Korab Ustka	„	26.08.1978
28.	B410/III	„	UST-80	„	„	30.09.1978
29.	B410/III	„	KOŁ-180	Barka Kołobrzeg	„	31.10.1978
30.	B410/III	„	KOŁ-181	„	„	19.12.1978
31.	B410/III	„	DAR-104	Kuter Darłowo	„	31.01.1979
32.	B410/III	„	UST-79	Korab Ustka	„	28.02.1979
33.	B410/III	„	DAR-308	Kuter Darłowo	„	28.05.1979
34.	B410/III	„	UST-78	Korab Ustka	„	31.05.1979
35.	B410/III	„	HEL-128	Koga Hel	„	30.06.1979
36.	B410/III	„	DAR-305	Kuter Darłowo	„	23.07.1979
37.	B410/III	„	HEL-131	Koga Hel	„	30.09.1979
38.	B410/III	„	UST-82	Korab Ustka	„	30.09.1979
39.	B410/III	„	UST-83	„	„	30.11.1979
40.	B410/III	„	WŁA-307	Szkuner Władysławowo	„	29.12.1979
41.	B410/III	„	KOŁ-186	Barka Kołobrzeg	„	31.12.1979
42.	B410/III	„	WŁA-305	Szkuner Władysławowo	„	15.02.1980

43.	B410/III	„	WŁA-306	„	„	29.02.1980
44.	B410/III	„	DAR-311	Kuter Darłowo	„	28.03.1980
45.	B410/III	„	DAR-306	Kuter Darłowo	„	31.03.1980
46.	B410/III	„	DAR-307	„	„	30.04.1980
47.	B410/III	„	UST-200	Korab Ustka	„	29.05.1980
48.	B410/III	„	UST-201	„	„	31.05.1980
49.	B410/III	„	KOŁ-187	Barka Kołobrzeg	„	28.06.1980
50.	B410/III	„	KOŁ-188	„	„	30.06.1980
51.	B410/III	„	DAR-309	Kuter Darłowo	„	31.07.1980
52.	B410/III	„	KOŁ-189	Barka Kołobrzeg	„	30.09.1980
53.	B410/III	„	KOŁ-190	„	„	30.09.1980
54.	B410/III	„	DAR-310	Kuter Darłowo	„	31.10.1980
55.	B410/V	Kuter badawczy	Delfinul	IRCM Constanta	Rumunia	18.12.1980
56.	B410/V	„	Morunul	„	„	18.12.1980
57.	B410/III	Trawler rufowy	KOŁ-9	Bałtyk Kołobrzeg	Polska	29.12.1980
58.	B410/III	„	KOŁ-10	„	„	29.12.1980
59.	B410/IV	„	UST-203	Korab Ustka	„	30.06.1981
60.	B410/IV	„	KOŁ-192	Barka Kołobrzeg	„	31.07.1981
61.	B410/VI	„	TC-01	CCD Tulcea	Rumunia	27.08.1981
62.	B410/VI	„	TC-02	„	„	30.09.1981
63.	B410/VI	„	TC-03	„	„	27.10.1981
64.	B410/III	„	UST-202	Korab Ustka	Polska	29.12.1981
65.	B410/III	„	KOŁ-191	Barka Kołobrzeg	„	29.12.1981
66.	B410/IV	„	KOŁ-193	„	„	26.02.1982
67.	B410/VI	„	Dorada- I	IPO Tulcea	Rumunia	30.05.1982
68.	B410/VI	„	Dorada-II	„	„	30.05.1982
69.	B410/IV	„	DAR-312	Kuter Darłowo	Polska	29.06.1982

70.	B410/IV	„	WŁA-308	Szkuner Władysławowo	„	10.01.1983
71.	B410/IV	„	DAR-313	Kuter Darłowo	„	27.01.1983
72.	B410/III	„	KOŁ-8	Bałtyk Kołobrzeg	„	24.02.1983
73.	B410/III	„	KOŁ-11	„	„	10.03.1983
74.	B410/IV/s	Trałowiec	TR25	STM Gdynia	„	30.06.1983
75.	B410/IV/s	„	TR26	„	„	30.08.1983

8. Rejs „dookoła” świata. Historia jachtu „Iwona Pieńkawa”

W latach 1975-1976 załoga i dyrekcja stoczni, władze gospodarcze i polityczne, lokalna i krajowa prasa poświęcały sporo uwagi i czasu pomysłowi odbycia samotnego rejsu dookoła świata jachtem żaglowym przez pracownika stoczni.

Jego pomysłodawcą i organizatorem rejsu, planowanego jako samotny rejs śladami polskiego żeglarza Leonida Teligi, który opłynął świat w latach 1967-1969 roku, był porucznik (później kapitan) żeglugi wielkiej Dominik Dzimitrowicz.

Jacht był wykonywany w drewnianej szopie na przedmieściach Ustki „sposobem gospodarczym” przez Dominika Dzimitrowicza, przy pomocy Stoczni „Ustka” i jej pracowników. Swoją udział w realizacji budowy mieli także marynarze z Centrum Szkolenia Specjalistów Marynarki Wojennej. Dyrektor generalny ZPO inż. Stanisław Skrobot, udzielił mu osobistej pomocy w zakupie silnika. Budowa trwała łącznie 3 lata. Kadłub jednostki był wykonany z drewna dębowego i pokryty powłoką laminatową. Jacht był wyposażony w silnik „Volvo-Penta” o mocy 24 KM. Żagle wykonała Stocznia „Stogi” w Gdańsku³⁶¹. Dostawcą samosteru był słupski „Sezamor”, radiostację o mocy 20 W dostarczył gdyński „Radmor”³⁶². Wśród firm i instytucji wspierających były także: słupski „Famarol”, SPRM „Łosoś” w Ustce, PPIUR „Korab” w Ustce, Wydział Kultury Fizycznej i Turystyki UW w Słupsku, Urząd Morski w Słupsku. Rejsowi patronatu udzielił wojewoda słupski dr Jan Stępień oraz redakcja „Głosu Pomorza”³⁶³.

Ryc. nr 135. Dominik Dzimitrowicz w trakcie budowy swojego jachtu.

³⁶¹ „Wieczór Wybrzeża” 26, 27 i 28 września 1975 r., nr 210.

³⁶² „Dziennik Bałtycki” 30.09.1976 r., nr 223.

³⁶³ „Głos Pomorza” 23.07.1976 r., nr 167.



Autorem projektu jachtu był Leon Tumiłowicz³⁶⁴. Był on także projektantem słynnego „Opty” Leonida Teligi, a jacht Dzimitrowicza był w rezultacie „Opty bis”, ale w wersji udoskonalonej, bowiem projektant naniósł wszystkie poprawki, które zgłosił sławny polski żeglarz³⁶⁵.

Źródło: <https://gp24.pl/morza-zew-gniew-i-zemsta-45-lat-temu-jacht-iwona-pienkawa-wyruszył-z-ustki-dookoła-swiata/ar/c1-15831975/> [dostęp: 2.09.2022]; autor zdjęcia - Ireneusz Wojtkiewicz.

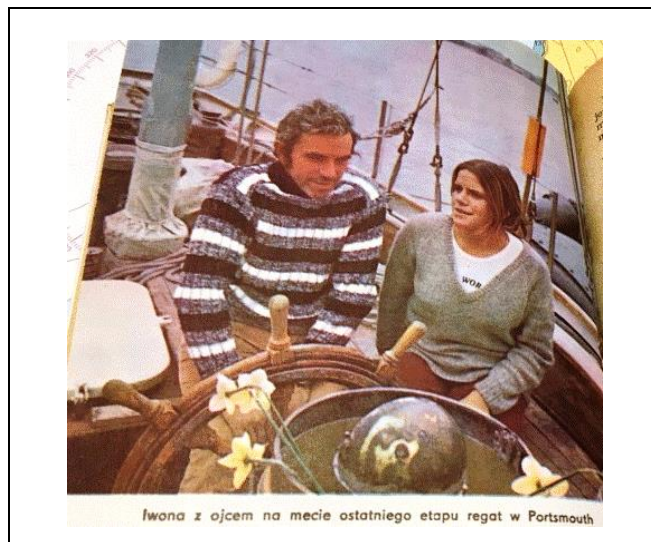
Uroczystość wodowania jachtu odbyła się w stoczni w dniu 17.09.1975 r., a 18.09.1975 r. odbyła się uroczystość chrztu. Jacht otrzymał nazwę „Iwona Pieńkawa”³⁶⁶.

³⁶⁴ Żeglarz i konstruktor jachtów. Po ukończeniu w 1929 r. studiów na Wydziale Mechanicznym Państwowej Szkoły Morskiej pracował na statkach. W 1932 r. wraz z bratem zorganizował pierwszy warsztat szkutniczy w Gdyni, nazwany „Gdyńską Stoczną Jachtową”. Jednym z ówczesnych projektów warsztatu był pełnomorski balastowy jacht turystyczny typu „Konik Morski”. Prototyp serii jachtów tego typu – „Eksperyment” – spłynął na wodę w końcu października 1937 roku i był pierwszym jachtem oceanicznym skonstruowanym przez Polaka i zbudowanym w Polsce. Inne produkty stoczni – motorówki portowe i pilotowe były pierwszymi tego typu jednostkami polskiej konstrukcji. W czasie okupacji przebywał i pracował w Warszawie. Po wyzwoleniu przybył na Wybrzeże, aby włączyć się w odbudowę budownictwa okrętowego. Zaprojektował m.in. jachty „Polonia”, „Wielkopolska” (wg projektu „Tom 100”), „Kaper” oraz najsłynniejszy swój jacht „Opty”, na którym Leonid Teliga opłynął kulę ziemską. Jacht „Opty” powstał na bazie projektu „Konika Morskiego”. Od 1952 do śmierci w 1971 r. pracował w Polskim Rejestrze Statków w charakterze rzeczoznawcy. Był jednym z pionierów polskiego budownictwa jachtowego i wybitnym znawcą zagadnień drzewnych w budownictwie okrętowym; zob. <https://www.prs.pl/o-nas/historia-prs/autorzytety-prs/leon-tumilowicz-1908-1971> [dostęp: 02.09.2022].

³⁶⁵ „Sztandar Młodych” 22.09.1975 r., nr 226.

³⁶⁶ „Wieczór Wybrzeża” 26, 27 i 28 września 1975 r., nr 210.

Ryc. nr 136. Iwona Pieńkawa ze swoim ojcem na jachcie „Otago” w trakcie regat dookoła świata „Clipper Race” w 1974 r.



Źródło: Iwona Pieńkawa „Otago ,Otago, na zdrowie!” Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1975; zob. <https://www.ksiegarniamorska.pl/antykwarjat/2361-otago-otago-na-zdrowie.html> [dostęp: 02.09.2022].

Ryc. nr 137. Wodowanie jednostki „Iwona Pieńkawa”.



Źródło: <https://gp24.pl/morza-zew-gniew-i-zemsta-45-lat-temu-jacht-iwona-pienkawa-wyruszył-z-ustki-dookola-swiata/ar/c1-15831975/> [dostęp:02.09.2022]; autor zdjęcia - Ireneusz Wojtkiewicz.

Między Dominikiem Dzimitrowiczem a Jacht Klubem Stoczni w Ustce była zawarta umowa, która przewidywała, po zakończeniu rejsu, nieodpłatne wypożyczenie jachtu klubowi stoczniowemu na okres 5 lat³⁶⁷.

Ryc. nr 138. Matka chrzestna Maria Pieńkawa w towarzystwie Dominika Dzimitrowicza.



Źródło: <https://gp24.pl/morza-zew-gniew-i-zemsta-45-lat-temu-jacht-iwona-pienkawa-wyruszył-z-ustki-dookola-swiata/ar/c1-15831975/> [dostęp: 02.09.2022]; autor zdjęcia - Ireneusz Wojtkiewicz.

Sam Dominik Dzimitrowicz tak przedstawiał swoje zamierzenia związane z planowanym rejsem – „W rejs wyruszę przede wszystkim dzięki rodzinie. Dzieci i żona starali się zawsze bym nie stracił nadziei. Moja rodzina była współautorem tego radosnego dla mnie faktu. Jestem kapitanem marynarki wojennej w stanie spoczynku. Znam doskonale nawigację, służyłem na okrętach jako nawigator. Ponadto posiadam stopień sternika morskiego. Wiem prawie wszystko i uczę się nadal systematycznie wiedzy o morzu. Teraz czeka mnie wiele bardzo uciążliwych i nader biurokratycznych formalności, ale nikt nie odwiedzi mnie od zrealizowania mojego zamiaru. Za dwa tygodnie sprawdzę zalety jachtu. Zamierzam odbyć dziewiczy rejs po Bałtyku. To jest dobry czas na egzaminowanie „Iwony”. Myślę, że jacht sprawdzi się znakomicie. Za rok na pewno wyruszę w podróż dookoła świata. Jeśli wszystko dobrze pójdzie to na początku lata przyszłego roku wyruszę z Ustki. Mam opracowane trzy trasy rejsu. Wszystko zależy od warunków, od jachtu, od okoliczności”³⁶⁸.

Rejs rozpoczął się 15 września 1976 roku. Załogę stanowili: Dominik Dzimitrowicz, Marek Berger (dyr. stoczni ds. inwestycji), Krzysztof Wierciński (wicekomandor klubu jachtowego „Stoczniowiec”), Zbigniew Jakubczak (pracownik stoczni) i Bogdan Matowski (kpt. jachtowy, wieloletni pracownik Urzędu Morskiego w Słupsku).

³⁶⁷ „Wieczór Wybrzeża” 26,27, 28.09. 1975 r., nr 210.

³⁶⁸ „Sztandar Młodych” 22.09.1975 r., nr 226.

Ryc. nr 139. Załoga jachtu „Iwona Pieńkawa” wyrusza w rejs.



Źródło: <https://gp24.pl/morza-zew-gniew-i-zemsta-45-lat-temu-jacht-iwona-pienkawa-wyruszył-z-ustki-dookola-swiata/ar/c1-15831975/> [dostęp: 02.09.2022]; autor zdjęcia - Ireneusz Wojtkiewicz.

Właściwa część tego trudnego rejsu rozpocząć się miała dopiero od Casablanki, gdzie jacht miał dotrzeć w połowie października 1976 roku³⁶⁹. Tam jednostka miała być poddana przeglądowi i nastąpić uzupełnienie żywności. Część map, koniecznych w rejsie, załoga miała zabrać po drodze w Rotterdamie. Planowana przez kpt. Dzimitrowicza trasa, poczynając od Casablanki bez zawijania do portu, wiodła na południe wzdłuż brzegów Afryki, w pobliżu Przylądka Igielnego i dalej – w rejony Tasmanii i Nowej Zelandii. Następnie biegła niedaleko wybrzeży Ameryki, po czym miała się skierować znów na wody Afryki, aby rejs zakończyć w Casablance. Podróż miała trwać 1 rok³⁷⁰.

Przebieg i skutki rejsu „Iwona Pieńkawa”³⁷¹

„Kapitan nie potrafił żeglować, wyprawa nie była przygotowana, na pokładzie nie było map. Tak wyglądała pierwsza polska próba zorganizowania wokółziemskiego rejsu solo non-stop [...] Do dziś nie wiadomo, skąd wziął się pomysł na ten rejs i dlaczego nieznanym w środowisku żeglarskim usteci stoczniovec i oficer Marynarki Wojennej w stanie spoczynku, Dominik Dzimitrowicz, otrzymał olbrzymie wsparcie w jego organizacji. Bo choć od strony żeglarskiej wyprawa była komedią omyłek, to od strony finansowej i biurokratycznej wszystko szło nadspodziewanie dobrze.

[...] 15 września jacht wyruszył z Ustki do Casablanki z tą samą załogą, z którą odbywał rejs próbny. Pierwszy etap wyprawy nie był długi – „Iwona Pieńkawa” zawinęła do portu w Darłowie, a Dzimitrowicz wrócił do Ustki, żeby uzupełnić dokumenty. Dalsza trasa przypominała komedię omyłek

³⁶⁹ W Casablance na ląd mieli wysiąść wszyscy, poza Dominikiem Dzimitrowiczem, członkowie załogi, którzy mieli wrócić do kraju.

³⁷⁰ „Dziennik Bałtycki” 30.09.1976 r., nr 223.

³⁷¹ Józef Szerle, *Słyszeliście o...wokółziemskim samotnym rejsie „Iwony Pieńkawy*; zob. <https://zezlarski.info/artykuly/slyszeliscie-o-wokolziemskim-samotnym-rejsie-iwony-pienkawy/> [dostęp: 03.09.2022].

– przez złe ustawienie samosteru jacht zmienił kurs, a z powodu braku map załoga miała trudności ze zlokalizowaniem Rotterdamu. Na dodatek podczas wpływania do portu zabrakło paliwa i zapowietrzył się silnik, przez co, żeby uniknąć kolizji na tym bardzo uczęszczanym szlaku, zmuszeni byli prosić o pomoc. W Rotterdamie stwierdziłem, że nie ma co ryzykować życiem i wysiadłem na ląd – opowiada Bogdan Matowski. – Próbowałem namówić do tego również Zbigniewa Jakubczyka, ale dyrektor Berger mu powiedział: Zbyszek, możesz jechać, ale roboty to ty nie dostaniesz ani w Ustce, ani w Słupsku. No i on został. Po wyruszeniu z Rotterdamu, już beze mnie, „Iwona Pieńkawa” dwa razy wchodziła na mieliznę, ale najgorsze przyszło później.

15 października na Zatoce Biskajskiej rozszalał się sztorm – 8-9 stopni w skali Beauforta. Wystarczyło na niedoświadczoną załogę. Jak się okazało podczas późniejszego postępowania w Izbie Morskiej, Dzimitrowicz przywiązał ster i z całą załogą schował się pod pokładem. Nie mogąc poradzić sobie z jachtem, kapitan podjął decyzję o wystrzeleniu czerwonych rac, a jednostce z pomocą pospieszyły pobliskie statki. Trudne warunki pogodowe spowodowały, że podczas ratowania załogi Krzysztof Wierciński został ciężko ranny, a „Iwona Pieńkawa” straciła maszt. Załoga została jednak uratowana.

Postępowanie w Izbie Morskiej pokazało, że rejs naruszył praktycznie wszystkie ówczesne procedury i w ogóle nie powinien się odbyć. Dominik Dzimitrowicz prawie nie miał doświadczenia żeglarskiego, a patent uzyskał dzięki kruczkom prawnym – jako oficer Marynarki Wojennej otrzymał dyplom porucznika żeglugi wielkiej floty handlowej, a na jego podstawie – po zdaniu uzupełniających egzaminów tuż przed wyprawą – patent jachtowego kapitana żeglugi bałtyckiej. Wszystko zgodnie z przepisami, ale bez praktyki pod żaglami.

Na dodatek Dzimitrowicz mógł pływać wyłącznie po Bałtyku, więc na rejs do Casablanki – nie mówiąc o planowanej wyprawie wokółziemskiej – nie powinien otrzymać zgody od Urzędu Morskiego. Zagadkowy jest również podpis Wiesława Rogali pod listą załogi wydaną przez Polski Związek Żeglarski – sekretarz generalny PZZ w tym czasie przebywał za granicą. Śledztwo wykazało, że wyprawa od początku była źle zaplanowana, a żeglarz musiałby pokonywać przylądek Horn w wyjątkowo niesprzyjających warunkach.

Izba Morska uznała pełną winę Dominika Dzimitrowicza za tragiczne wydarzenia na Zatoce Biskajskiej i zakazała mu prowadzenia jachtów sportowych na okres pięciu lat. Rok po wypadku otworzył on w Ustce warsztat szkutniczy, na morze już nie wrócił. „Iwona Pieńkawa” została później odnaleziona, jednak ze względu na uszkodzenia i niską wartość, Towarzystwo Ubezpieczeń Warta zrzekło się praw do niego”.

Orzeczenie Izby Morskiej w Gdańsku, z dnia 4 marca 1977, Sygn. akt. WMG 268/76³⁷².

Iwona Pieńkawa, 1976, zatonięcie jachtu, Zatoka Biskajska.

Izba Morska przy Sądzie Wojewódzkim w Gdańsku z siedzibą w Gdyni po rozpoznaniu w dniach 17 grudnia 1976 r., 11 stycznia, 9 lutego, 18 lutego 1977 r. sprawy wypadku, któremu uległ s/y Iwona Pieńkawa w dniu 14 i 15 października 1976 r. na Zatoce Biskajskiej

orzeka:

³⁷² <https://wypadkijachtow.pl/iwona-pienkawa-1976-zatonięcie-jachtu-zatoka-biskajska/> [dostęp: 03.09.2022].

Przyczyną wypadku morskiego, któremu uległ s/y Iwona Pieńkawa (PZ-345) w dniu 14 października 1976 r. przy wietrze z kierunku NW o sile 9^oB w porywach 10^o i bardzo wzburzonym morzu, stan morza 8, na pozycji 47° 44' N 006° 10' W, polegającego na gwałtownym przechyle przekraczającym 90°, podczas którego maszt jachtu uległ zniszczeniu, było wadliwe postępowanie kapitana D.D., sprzeczne ze zwykłą praktyką żeglarską, przejawiające się w niepełnieniu wachty pokładowej na jachcie sztormującym pod żaglem ze sterem uwiązany na burtę.

Bezpośrednią przyczyną ciężkiego uszkodzenia ciała członka załogi K.W. i uszkodzenia kadłuba jachtu w dniu 15 października 1976 r., było rzucenie jachtu przez falę pod nawis rufowy niezidentyfikowanego zbiornikowca, który podszedł do jachtu na skutek nadania przez kapitana D.D. sygnału wezwania natychmiastowej pomocy. Ewakuacja rannego K.W. i pozostałych dwóch członków załogi na pneumatycznej tratwie ratunkowej jak i opuszczenie uszkodzonego jachtu przez kapitana D.D., nie budzi zastrzeżeń.

Winę za wypadek opisany w pkt. 1 ponosi kapitan jachtu D.D., który:

- podjął się prowadzenia jachtu w żegludze wielkiej, nie posiadając wymaganych kwalifikacji i uprawnień;
- podjął nadmierne i nieuzasadnione ryzyko przejścia przez niebezpieczny akwen Zatoki Biskajskiej w okresie występowania silnych sztormów, bez rozpoznania warunków pogody i należytego przygotowania jachtu;
- w dniu 14 października 1976 r. pozostawił jacht sztormujący pod żaglem ze sterem uwiązany na burtę bez wachty pokładowej

Do wypadku ciężkiego uszkodzenia ciała K.W. i uszkodzenia kadłuba jachtu przyczynił się kapitan D.D. przez to, że nie mając zamiaru opuszczenia jachtu, nadał niewłaściwy sygnał wezwania natychmiastowej pomocy, czym spowodował niebezpieczne zbliżenie się nierozpoznanego zbiornikowca. Uznając winę D.D. za rażącą, na podstawie art. 35 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz.U. Nr 38. poz. 390) pozbawia go prawa prowadzenia morskich statków sportowych na okres lat 5 (pięciu), uzależniając przywrócenie tego prawa od przepłynięcia 3000 mil morskich w charakterze oficera w rejsach pełnomorskich oraz poddania go egzaminowi z zakresu nawigacji, meteorologii i przepisów – w pełnym zakresie.

Orzeczenie z pkt.6 jest natychmiast wykonalne.

W związku przyczynowym z wypadkiem pozostają uchybienia:

Polskiego Związku Żeglarskiego, który nie podejmując decyzji przewidzianej w § 6 ust. 2 regulaminu stopni żeglarskich stanowiącego załącznik nr 1 do zarządzenia Przewodniczącego Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki z dnia 1969 r. wystosował w dniu 15 września 1976 r. do Urzędu Morskiego w Słupsku telegram, którego treść łącznie z klauzulą umieszczoną na zgłoszeniu wyjścia nr 126/76 mogła być rozumiana jako stanowiąca rozszerzenie uprawnień j. kpt. ż. b. D.D.;

Urzędu Morskiego w Słupsku, który zezwolił j. kpt. ż. b. D.D. na odbycie rejsu poza rejon żeglugi bałtyckiej mimo iż ten nie posiadał stopnia jachtowego kapitana żeglugi wielkiej ani też jego uprawnienia nie zostały rozszerzone w trybie § 6 ust. 2 cytowanego regulaminu stopni żeglarskich.

Pobiera od Stoczni „Ustka” w Ustce na rzecz Skarbu Państwa koszty postępowania.

9. Z życia załogi

Rok 1975 to także rok organizacji VII Zjazdu PZPR, a więc okres zobowiązań zjazdowych podejmowanych przez załogi przedsiębiorstw. W stoczni, w odpowiedzi na list I sekretarza KC PZPR Edwarda Gierka i Premiera Piotra Jaroszewicza, załoga zadeklarowała dodatkową produkcję, którą

zamierzali wykonać w IV kwartale. Zobowiązanie wykonali o 3 miesiące wcześniej. Ponad 2 mln zł, 681 dni roboczych w przyspieszeniu przekazywania kutrów dla armatorów – oto konkretne wartości dodatkowych zobowiązań, których pomyslną realizacją umożliwiła załodze stoczni podjęcie następnych zobowiązań produkcyjnych dla uczczenia VII Zjazdu PZPR. Załoga zobowiązała się zwiększyć dodatkowo produkcję różnych typów łodzi oraz plan sprzedaży wyrobów o 2 mln zł. Zwodować dodatkowo w IV kwartale superkuter B25, którego wodowanie pierwotnie planowano w I kwartale przyszłego roku. O 560 dni roboczych przyspieszyć terminy oddawania do eksploatacji zwodowanych superkutrów³⁷³.

We wspomnianym zjeździe PZPR udział wziął pracownik stoczni, Jan Wełpa – ślusarz maszynowy, brygadzysta.

Ryc. nr 140. Jan Wełpa – drugi z lewej - w gronie delegatów przemysłu okrętowego na VII Zjazd PZPR.



Źródło: „Głos Stoczniewca” 1975.

9.1 Pięćdziesiąty statek zbudowany w stoczni

W grudniu 1975 roku odbyła się uroczystość podniesienia bandery na 50-tym całkowicie wykonanym w Stoczni „Ustka” stalowym kuterze rybackim, którego armatorem było PPiUR „Kuter” w Darłowie.

Ryc. nr 141. Uroczystość podniesienia bandery na kuterze DAR-170.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Na zdjęciu: od lewej: dyrektor Stoczni Leszek Dulski, NN, budowniczy Kazimierz Małkowski, NN, NN.

³⁷³ „Głos Pomorza” 13.10.1975 r., nr 226.

10. Uroczyste obchody XXX-lecia Stoczni Ustka

Przygotowania do obchodów XXX-lecia rozpoczęto w stoczni już w połowie 1974 roku, kiedy ustalono zakres prac przygotowawczych, w tym między innymi: opracowanie kroniki stoczni i księgi pamiątkowej, wykonanie modeli i plansz wyrobów stoczni, wykonanie map terenów stoczni w układzie historycznym i docelowym, opracowanie sylwetek dyrektorów stoczni. Bardzo ważnym elementem programu obchodów był plan zorganizowania Gabinetu Historii Stoczni „Ustka”. W tym celu dyrektor stoczni powołał zespół pracowników, w osobach: Kazimierz Huras, Józef Wyszyński i Andrzej Kayser, którzy odpowiadali za przygotowanie obchodów i eksponatów do gabinetu historii³⁷⁴.

10.1. Otwarcie Zakładowego Ośrodka Informatyki (ZOI).

Przygotowania do otwarcia ośrodka zaczęto od szkoleń specjalistycznych, które były zorganizowane w Zakładzie Informatyki ZPO w Gdańsku. Brał w nich udział także Kazimierz Wojewoda³⁷⁵, kierownik ZOI w stoczni. Otwarcie nastąpiło 18 grudnia 1975 r., w którym obchodzono XXX-lecie Stoczni „Ustka”³⁷⁶. Wraz z Kazimierzem Wojewodą w organizacji ośrodka uczestniczyli także: Alicja Adamska, Teresa Tomosz, Mieczysław Pawłocki, Piotr Podrecki i inni.

Ryc. nr 142. Kierownik ZOI
mgr Kazimierz Wojewoda oprowadza gości.



W ośrodku przewidziano zainstalowanie elektronicznej maszyny cyfrowej ICL-2903³⁷⁷. Był to średniej wielkości komputer przystosowany do przetwarzania danych (obliczeń ekonomiczno-administracyjnych), wyposażony w nowoczesne stacje wprowadzania danych, eliminujące dotychczas stosowane karty perforowane. Komputer miał możliwość wykonywania ok. 200 tys. działań arytmetycznych w ciągu sekundy [...] Sukcesywnie w ciągu roku komputer miał przejmować wiele żmudnych prac z dziedziny gospodarki materiałowej, zatrudnienia i płac, technicznego przygotowania produkcji, planowania i rozliczeń oraz rozliczania kosztów. Był to pierwszy w województwie śląskim komputer³⁷⁸. Na zdjęciu, od lewej: NN, Józef Piasecki, Bernard Henzel, Artur Czarnecki, Stanisław Skrobot, Kazimierz Wojewoda.

Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

³⁷⁴ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 68, XXX-lecie Stoczni „Ustka”, materiały z uroczystości 1975-1976 r., Pismo okólne nr 11 dyrektora Stoczni „Ustka” z dnia 11 lipca 1974 r.

³⁷⁵ Biogram Kazimierza Wojewody przedstawiamy w Aneksie do niniejszego opracowania.

³⁷⁶ „Zbliżenia” 13.12.1979 r., nr 2.

³⁷⁷ ICL, International Computers Ltd – brytyjska korporacja komputerowa utworzona w roku 1968 z inicjatywy Tony'ego Benna, ówczesnego brytyjskiego ministra techniki przez połączenie firm International Computers and Tabulators (ICT), English Electric i Elliot w celu zbudowania konkurencji wobec IBM. Od 2002 roku ICL po wchłonięciu przez Fujitsu jest europejskim oddziałem tej firmy. Seria 2900 – po fuzji ICT/English Electric/Elliott zainaugurowano serię 2900, z modelami 2960, 2970 i 2980. Maszyny te używały systemów operacyjnych VME i DME; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/International_Computers_Limited [dostęp: 10.09.2022].

³⁷⁸ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 68, XXX-lecie Stoczni „Ustka”, materiały z uroczystości 1975-1976 r., *Komputer na usługach stoczni* – referat z 29.11.1975 r. (autor nieznan).

Ryc. nr 143. Operatorzy przy monitorze kontrolnym.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

10.2. Uroczysta akademia w dniu 18.12.1975 r.

Akademia odbyła się w Sali kinowej Centrum Szkolenia Specjalistów Marynarki Wojennej w Ustce. Udział w akademii wzięli przedstawiciele władz administracyjnych i partyjnych z nowo utworzonego województwa śląskiego, dyrektor Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego Stanisław Skrobot oraz wielu członków dyrekcji zakładów zrzeszonych w ZPO, przedsiębiorstw i instytucji lokalnych.

Ryc. nr 144. Akademia z okazji XXX-lecia Stoczni „Ustka”.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Pierwszym punktem akademii było wręczenie załodze Stoczni „Ustka” sztandaru ufundowanego przez dyrektora generalnego ZPO. Sztandar został udekorowany Medalem zasługi dla Województwa Koszalińskiego.

Ryc. nr 145. Wręczenie sztandaru dyrektorowi Leszkowi Dulskiemu przez dyrektora ZPO Stanisława Skrobota.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Ryc. nr 146. Wręczenie sztandaru pocztowi sztandarowemu.



Skład pocztu sztandarowego: od lewej: Jan Wełpa, Mieczysław Motyka, Feliks Borkowski (niewidoczny jest czwarty członek pocztu Czesław Słoń).

Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Okolicznościowy referat wygłosił dyrektor stoczni Leszek Dulski.

Ryc. nr 147. Dyrektor Stoczni „Ustka” Leszka wygłasza referat z okazji XXX-lecia stoczni.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

W swoim przemówieniu Leszek Dulski nawiązał do pierwszych lat funkcjonowania stoczni i jej kolejnych przemian, aby podkreślić rolę najbardziej zasłużonych pracowników z każdego przełomowego okresu. W pierwszej kolejności wymienił pionierów Stoczni Rybackiej w Ustce: Bernarda Henzla – kierownika Delegatury MIR w Ustce/ kierownika Stoczni Rybackiej w Ustce, Józefa Piaseckiego - pierwszego dyrektora Stoczni „Ustka” w Ustce, Waclawa Pacaka, Antoniego Jędryszka, Piotra Hanusa, Antoniego Soszyńskiego, Józefa Wyszyńskiego, Stefana Barana, Ryszarda Jawienia, Andrzeja Kaysera, Władysława Grażulisa, Wiktora Olechnowicza, Józefa Wilka, Józefa Hertleina, Pawła Wróblewskiego³⁷⁹.

Wśród tych, którzy wdrażali produkcję wyrobów aluminiowych byli: Edward Tomiakowski, Kazimierz Huras, Brunon Ptach, Wojciech Łusiak, Marian Sobczak, Czesław Stoń, Władysław Karlikowski, Mieczysław Motyka, Józef Szczepański, Artur Czarnecki i wielu innych, których trudno wszystkich wliczyć³⁸⁰.

Wyróżnieni pracownicy zasłużeni przy uruchamianiu produkcji z laminatów poliestrowo-szkłanych: Paweł Karpienia, Czesław Dunajewski, Jan Zieliński, Józef Poźdał, Julian Ciebiera, Stanisława Siudek, Nikodem Borowiecki, Alfons Kukielczyński, Jan Paziak, Waclaw Kwiatkowski, Adam Bal, Marian Laskowski³⁸¹.

Z kolei, przy uruchamianiu i opanowaniu seryjnej budowy statków szczególnie wyróżnili się następujący stoczniowcy: Kazimierz Małkowski, Władysław Kuligowski, Andrzej Wójtowicz, Janusz Kenc, Ludvig Taluniewicz, Ryszard Kaźmierczak, Andrzej Gross, Henryk Wawrzynowski, Malwin Przybylski, Euzebiusz Fiuk, Piotr Józiak, Zdzisław Delicki, Bronisław Kasyszka, Roman Małek, Roman Chiloński, Edward Kreft, Zygmunt Wolczyk, Marek Janczewski, Henryk Stańczyk, Henryk Domżański

³⁷⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 68, XXX-lecie Stoczni „Ustka”, materiały z uroczystości 1975-1976 r., referat dyrektora Stoczni „Ustka” Leszka Dulskiego.

³⁸⁰ Tamże.

³⁸¹ Tamże.

i wielu, wielu ofiarnych stoczniowców, z różnych służb technicznych, zaopatrzenia i kooperacji, ekonomicznych i innych³⁸².

Wielu pracowników otrzymało odznaczenia państwowe.

Ryc. nr 148. Pracownicy odznaczeni na akademii z okazji XXX-lecia Stoczni „Ustka”.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

W podsumowaniu osiągnięć 30 lat funkcjonowania stoczni Leszek Dulski podał szczegółowe dane ilustrujące produkcyjny dorobek Stoczni, a tym³⁸³:

- 1751 jednostek pływających z drewna, w tym: kutry i łodzie rybackie, łodzie ratunkowe i pływający do dziś [1975 roku] 27-metrowy szkuner „Janek Krasicki”;
- 2737 łodzi ratunkowych z aluminium;
- 1785 trapów i kładek z aluminium;
- 5003 łodzi ratunkowych, roboczych kutrów i motorówek z tworzyw sztucznych;
- 1 statek rybacki z laminatów TRT-18;
- 67 asortymentów różnego wyposażenia okrętowego;
- 60 statków rybackich typu B-25sA;
- 2 trawlerzy rufowe typu B410.

Ogółem wartość wyprodukowanej produkcji wyniosła 2.983 mln zł. Zwracał przy tym uwagę fakt, że wartość produkcji ostatniej pięcioletki wyniosła 1.538 mln zł i była jest wyższa o 93 mln zł od ogólnej wartości produkcji poprzednich lat³⁸⁴.

³⁸² Tamże.

³⁸³ Tamże.

³⁸⁴ Tamże.

Na zakończenie swojego wystąpienia Leszek Dulski zapewnił władze wojewódzkie i dyrektora ZPO inż. Stanisława Skrobota, że długofalowy program modernizacji i rozbudowy Stoczni „Ustka” będzie również wykonany³⁸⁵:

- do końca 1977 roku będzie zakończona modernizacja stoczni i podwojona produkcja oraz opanowana budowa statków 32-metrowych;
- w przewidzianym terminie będzie zakończony I etap rozbudowy stoczni i czterokrotnie zwiększona produkcja oraz opanowana budowa skomplikowanych i trudnych statków 60- metrowych;
- w latach następnych będzie zrealizowany II etap rozbudowy stoczni i uzyskana ponad czteromiliardowa wartość produkcji rocznej i opanowana budowa statków do 130 m długości³⁸⁶.

Zaproszeni goście mieli także okazję odebrać wrażenia artystycznych w trakcie występów artystów Warszawskiej Estrady.

Ryc. nr 149. Janusz Paziak w towarzystwie koleżanek wręcza kosz kwiatów artystom z Warszawy.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Już po zakończeniu obchodów, w dniu 20.12.1975 r., dyrektor Leszek Dulski poinformował załogę o przyznaniu przez dyrektora ZPO 150 tysięcy złotych na nagrody dla najbardziej wyróżniających się i oddanych zakładowi stoczniowców³⁸⁷.

11. Rok 1975 według Kroniki Stoczni „Ustka”³⁸⁸

Rok bieżący stanowił zakończenie ostatniego planu 5-cio letniego. Planowana produkcja globalna miała osiągnąć w 1975 roku wartość 500 mln zł, a towarowa 407 mln zł przy zatrudnieniu

³⁸⁵ Tamże.

³⁸⁶ Po roku 1982 stocznia miała stać się głównym producentem statków rybackich do 130 m długości i 4000 t nośności; program zapewniający osiągnięcie tego celu został zatwierdzony w dniu 25 marca 1974 r. przez Egzekutywę KW PZPR w Koszalinie, ministra przemysłu ciężkiego i dyrektora generalnego ZPO. zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 68, XXX-lecie Stoczni „Ustka”, materiały z uroczystości 1975-1976 r., referat Informacja o Stoczni „Ustka” z czerwca 1975 r. (brak nazwiska autora).

³⁸⁷ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 68, XXX-lecie Stoczni „Ustka”, materiały z uroczystości 1975-1976 r., Komunikat z 20.12.1975 r.

³⁸⁸ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- sygn. 238, Kronika Stoczni.

ogółem 1.474 pracowników oraz 239 uczniów. Do zdania przewidziano 18 superkutrów B25sA, 2 trawlerzy B 410 oraz ok. 440 łodzi i motorówek.

Stoczniowe BPK prowadziło prace projektowe kutra tuńczykowego z LPS typu KTT-16 o długość 16 m na planowany eksport jednostek do ZSRR. Nadto, projektowane były trawlerzy stalowe rybackie 25,0 m i 30,0 m dla NRD. Dnia 15 stycznia 1975 roku Sekretarz KMIP w Słupsku, Henryk Kruszyński, wręczył pracownikowi Stoczni - **Michałowi Horbaczowi**³⁸⁹ z wydziału W-1 list od I-go Sekretarza KC PZPR Edwarda Gierka, który wyrażał podziękowanie za osiągnięcia w pracy zawodowej i społecznej za rok 1974.

4 lutego 1975 r., dzięki wspólnym staraniom Stoczni i WSI [Wyższej Szkoły Inżynierskiej], nastąpiło otwarcie przy Stoczni kursu pomocniczego dla eksternistów Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Koszalinie. Na kurs ten zapisało się 81 pracowników Stoczni, którzy z różnych względów nie mogli wcześniej podjąć wyższych studiów. Inauguracja tej formy studiów rozpoczęta została oficjalnym wręczeniem słuchaczom przez prorektora uczelni doc. dr inż. Leopolda Jastrzębskiego indeksów eksternisty.

11 kwietnia 1975 roku nastąpiło wodowanie drugiego z serii informacyjnej trawlera rybackiego typu B 410 w obecności władz i zaproszonych gości.

W okresie od 14 do 20 kwietnia 1975 roku odbyło się w ZIPO [Zakład Informatyki Przemysłu Okrętowego] w Gdańsku przeszkolenie pracowników Stoczni w ilości 40 osób ze wszystkich komórek funkcjonalnych w zakresie zdobycia podstawowej wiedzy odnośnie systemu EPD [Elektronicznego Przetwarzania Danych] w związku z powstającym w Stoczni Ośrodkiem EMC [Elektronicznych Maszyn Cyfrowych].

1 czerwca 1975 r. zostało utworzone woj. słupskie w ramach którego znalazło się miasto Ustka. Tym samym interesy Stoczni zbliżyły się terenowo do władz wojewódzkich. Powinno to mieć wpływ na przyszły rozwój Stoczni.

Jednym z ważniejszych wydarzeń w Stoczni było przekazanie armatorowi PPiUR „Szkuner” Władysławowo prototypowej jednostki trawlera rybackiego typu B 410.

W dniu Stoczniowca, 21 czerwca 1975 roku, odbyła się uroczysta akademii w XXX rocznicę wyzwolenia Ziemi Zachodnich. Z tej okazji zostało odznaczonych 6-ciu stoczniowców Złotym Krzyżem Zasługi i 11-tu Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Również na akademii miejskiej z okazji Święta Odrodzenia Polski 22 lipca odznaczonych zostało 4-ch stoczniowców: Ludwik Lula (Z-ca Dyr. ds. produkcji) i Artur Czarnecki (I Sekr. KZ PZPR) - Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski oraz Ob. Ob. **Karlikowski Władysław**³⁹⁰ i Kayser Andrzej - Złotym Krzyżem Zasługi.

³⁸⁹ Biogram Michała Horbacza przedstawiamy w Aneksie.

³⁹⁰ Biogram Władysława Karlikowskiego przedstawiamy w Aneksie.

17 września 1975 roku został zwodowany, a 18 września 1975 roku podniesiono banderę na jachcie zbudowanym przez stoczniovców ob. Dominika Dzimitrowicza, zamierzającego samotnie, bez zawijania do portów, wyruszyć w rejs dookoła świata śladami [Leonida] Teligi³⁹¹. Jacht zacumowano przy nabrzeżu w basenie stoczniowym. Otrzymał imię „Iwona Pieńkawa”.

³⁹¹ Leonid Teliga, ur. 28 maja 1917 w Wiaźmie, zm. 21 maja 1970 w Warszawie – oficer piechoty Wojska Polskiego II RP i Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii, żeglarz jachtowy, dziennikarz, tłumacz, pisarz, pierwszy Polak, który samotnie okrążył ziemię na drewnianym jachcie s/y Opty w latach 1967–1969; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Leonid_Teliga [dostęp: 10.09.2022].

CZĘŚĆ VII. STOCZNIA „USTKA” W LATACH 1976-1990

Rozdział 1. Stocznia „Ustka” w latach 1976-1980

1. Plan produkcji na lata 1976-1980³⁹²

Prace nad opracowaniem planu na lata 1976-1980 rozpoczęto w 1973 roku. Założenia projektu planu oparto przede wszystkim na modernizacji zakładu (terenu A,B,D) w latach 1975-1978 za ogólną kwotę ok. 350 mln zł. Wiązało się to uzyskaniem dodatkowej powierzchni produkcyjnej, zarówno na produkcję z LPS jak i produkcję kutrów stalowych [...]. W takiej sytuacji możliwym miało być uzyskanie w roku 1980 wielkości sprzedaży w wysokości 750 mln zł oraz produkcji globalnej w wysokości 790 mln zł [...]. W wersji planu z 28.06.1973 r. w ramach produkcji okrętowej przewidywano wykonanie 89 szt. kutrów stalowych, z tego: 6 szt. kutrów typu B-25sA, 63 szt. kutrów typu KRS-25 oraz 20 szt. kutrów krewetkowców typu KRS-23, przeznaczonych na eksport³⁹³.

W ramach modernizacji w przedłużonej nawie „A” [zachodniej] hali U-1A przewidywano zlokalizowanie ciągu produkcyjnego kutrów stalowych, a w nawie „B” [wschodniej] utworzenie ciągu produkcyjnego kutrów z LPS o długości do 18 m oraz utworzenie wytwórni łodzi i kutrów z LPS³⁹⁴.

Tabela nr 8. Projekt planu na lata 1976-1980 w wersji z 28.06.1973 roku. Wartości w tys. zł.							
L.p.	Wyszczególnienie	1976 Liczba wartość	1977 Liczba wartość	1978 Liczba wartość	1979 Liczba wartość	1980 Liczba wartość	Razem 1976-1980 Liczba
1.	Produkcja okrętowa	14 179.400	14 204.500	17 238.500	20 267.000	24 305.000	89 1.194.400
2.	Produkcja pozaokrętowa	X 270.600	x 300.700	x 333.500	x 373.000	x 435.000	x 1.712.800
2.1	Trawler do połowu tuńczyka	5 23.750	5 23.750	5 23.750	5 23.750	5 23.750	25 118.750
2.2	Motorówki „Skiff” – PB-90	80 44.900	40 22.450	40 22.450	40 22.450	40 22.450	240 134.700
2.3	Kutry i motorówki z LPS	51 28.490	55 35.448	70 45.150	80 51.600	95 61.750	351 222.438

³⁹² APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni. Autorzy przedstawiają cały „ciąg technologiczny” tworzenia planu głównie dlatego, że jego zawartość będzie miała decydujący wpływ na losy stoczni przez kolejne 10-15 lat; intencją autorów było także ukazanie zależności stoczni od władzy zwierzchniej, reprezentowanej przez ZPO.

³⁹³ Tamże. Nie jest całkiem jasne, o jakie jednostki tu chodzi, gdyż ani jednostki KRS-25, ani KRS-23 nie były budowane; możliwe jest jednak, że KRS-25 to późniejszy B-410.

³⁹⁴ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni.

L.p.	Wyszczególnienie	1976 Liczba wartość	1977 Liczba wartość	1978 Liczba wartość	1979 Liczba wartość	1980 Liczba wartość	Razem 1976-1980 Liczba
2.4	Łodzie rat. z LPS	438 151.200	490 171.500	560 196.000	575 201.250	585 204.750	2648 924.700
2.5	Łodzie rat. ALU	4 1.260	x x	x x	x x	x x	4 1.260
2.6	Asortyment różny	x 21.000	x 47.552	x 46.150	x 73.950	x 122.300	x 310.952
2.7	Usługi przemysłowe	x 5.000	x 5.000	x 5.000	x 5.000	x 5.000	x 25.000
2.8	Usługi nieprzemysłowe	x 5.000	x 5.000	x 5.000	x 5.000	x 5.000	x 25.000

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni.

W kolejnych wariantach projektu planu pięcioletniego jego autorzy przyjmowali coraz ambitniejsze plany, zwiększając przede wszystkim liczbę i wartość produkcji okrętowej. W wersji planu z 13.02.1974 r. założono już zbudowanie 115 kutrów o łącznej wartości 2.017.500 tys. zł, przy zmniejszeniu produkcji pozaokrętowej do wartości 1.448.500 tys. zł [...]. Głównym powodem zwiększenia produkcji okrętowej były plany zbudowania dużej ilości kutrów dla NRD, w tym:

- kutrów typu B-410 – 21 szt;
- trawlerów L=30 m – 25 szt.

Założono także eksport 20 sz. B-410 do strefy KK [kraje kapitalistyczne]³⁹⁵.

Z datą 05.03.1975 r. ukazał się projekt planu, w którym występowało 5 typów kutrów stalowych, w tym³⁹⁶:

- sprzedaż krajowa: B-25sA – 2 szt., B-410 – 71 szt., TZ-500³⁹⁷ – 8 szt.;
- sprzedaż eksportowa: dla NRD - B-403 – 26 szt., L = 30 m – 6 szt.

³⁹⁵ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni.

³⁹⁶ Tamże.

³⁹⁷ Poza wielkością DWT podaną w projekcie planu wynoszącą „500 DWT” brak jest jakichkolwiek informacji techniczno-eksploatacyjnych tej jednostki; na podstawie podanej w planie ceny – 98.000 tys. zł, sześciokrotnie wyższej od B-410 (DWT = 100), można przypuszczać – bazując także na informacjach przedstawiających plany rozbudowy - że była to jednostka o długości ok. 60 m; budowę tych jednostek planowano realizować na terenie „C” od I kwartału 1979 r.; zob. Harmonogram dla materiałowego i technicznego zabezpieczenia produkcji okrętowej na lata 1976-1980 (załącznik do planu produkcji z 05.03.1975 r.).

Wartość sprzedaży okrętowej wynosiła już 2.563.900 tys. zł. W zakresie produkcji pozaokrętowej, wycenionej na 1.531.100 tys. zł, ujęto, między innymi:

- kutry tuńczykowe KTT-16 - 50 sztuk³⁹⁸;
- łodzie pomocnicze typu Skiff PB-90 – 200 szt.;
- kutry [hydrograficzne] typu 727³⁹⁹ – 30 szt.;
- motorówki typu „Jesion” – 200 szt⁴⁰⁰.

Jednym z podstawowych warunków realizacji produkcji było przy tym zakończenie zadania „modernizacja stoczni” do 31.03.1977 r. oraz poszczególnych obiektów inwestycyjnych z I-ego etapu rozbudowy⁴⁰¹.

Skorygowany projekt planu na lata 1976-1980 został opracowany 18.10.1975 r. Uwzględniał on zaktualizowany termin zakończenia zadania „modernizacja stoczni” – 31.12.1979 r. oraz zakończenia I-go etapu rozbudowy – I półrocze 1980 r. W nim zaplanowano⁴⁰²:

- B-410 – 70 szt.;
- B-403 – 26 szt.;
- B-25sA – 2 szt.;
- L = 30 m – 6 szt.;
- kutry 727 – 30 szt.;
- kutry KTT 16 – 50 szt.

W zakresie produkcji pozaokrętowej przyjęto wielkości malejące w latach 1978-1980 z uwagi na konieczność przystosowania powierzchni produkcyjnej przeznaczonej uprzednio na laminaty - na produkcję okrętową. Konieczność taka nastąpiła z uwagi na wyprowadzenie z planu inwestycyjnego na lata 1976-1980 I-ego etapu rozbudowy⁴⁰³.

Jak wskazują dane zawarte w planie pięcioletnim, szczególne znaczenie dla produkcji okrętowej mogła mieć produkcja dla NRD. Sprawy dostaw były omawiane w dniu 14.11.1975 r. w Berlinie między wiceministrem MPC Franciszkiem Adamkiewiczem i zastępcą ministra przemysłu budowy maszyn ciężkich i obiektów NRD, W. Bohme. Strona niemiecka przekazała swoje zapotrzebowanie na 8 szt. kutrów rybackich L=29.5 m w latach 1976-1980 i 30 szt. w latach 1981-1985. Strona polska poinformowała, że w latach 1976-1980 możliwa jest dostawa 6 szt., zgodnie z ustaleniami centralnych organów planowania PRL i NRD dot. koordynacji planów na lata 1976-1980. Odnośnie dostaw po 1980 r. przygotowywane były założenia produkcyjne (inwestycyjne)⁴⁰⁴.

³⁹⁸ Zakładano przy tym, że 30 kadłubów dostarczy zakład „N10” (Ostródzkie Zakłady Okrętowe).

³⁹⁹ Kutry laminatowe przeznaczone na jednostki budowane w Stoczni Północnej w Gdańsku dla ZSRR; szerzej na temat projektu przedstawiamy na s. 237 i 238.

⁴⁰⁰ Tamże. Stocznia złożyła ofertę 26.11.1975 r. na dostawę 150 szt. motorówek „Jesion”, po 30 szt. rocznie w latach 1976-1980, z przeznaczeniem dla MSW-MO Warszawa; zob. oferta EH/E-69/76 z 26.11.1975 r.

⁴⁰¹ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni; autorzy planu podają wszakże, że tylko niewielka część planowanych jednostek była zakontraktowana na dzień sporządzenia harmonogramu (26.02.1975 r.), a były nimi: B-25sA i B410 dla kraju.

⁴⁰² Tamże. W dokumencie naniesione poprawki ołówkiem: zmieniono liczbę B-25sA na 3 szt., zmieniono liczbę kutrów L=30 m na 4 szt. i oznaczenie na „B-401”, zmieniono liczbę „727” na 50 szt., zmieniono liczbę kutrów KTT-16 na 32 szt.

⁴⁰³ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni, część opisowa do planu produkcji na lata 1976-1980 z dnia 18.10.1975 r. (dokument bez podpisu dyrektora, z adnotacjami naniesionymi ręcznie).

⁴⁰⁴ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni, pismo MPC, Departament Eksportu i Współpracy z Zagranicą z dnia

Ryc. nr 150. Model kutra rybackiego typu B401⁴⁰⁵.

Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

- B-410 – 70 szt.;
- B-403 – 26 szt.;
- B-25sA – 3 szt.;
- B-401 – 4 szt.

Udział produkcji okrętowej w produkcji ogółem miał wynosić 62.1% w roku 1976 i wzrosnąć do 70,7% w roku 1980. Oprócz jednostek stalowych dla NRD, plan eksportu przewidywał także dostawę 50 szt. kutrów „727” i 32 szt. kutrów tuńczykowych „KTT-16” dla ZSRR. Tak jak w wersji planu z 18.10.1975 r., w zakresie produkcji pozaokrętowej przyjęto wielkości malejące w latach 1978-1980 z uwagi na konieczność przystosowania powierzchni produkcyjnej przeznaczonej uprzednio na laminaty - na produkcję okrętową. Konieczność taka nastąpiła z uwagi na wyprowadzenie z planu inwestycyjnego na lata 1976-1980 I-ego etapu rozbudowy stoczni na terenie „C” i nieujęcie do planu inwestycyjnego w zakresie modernizacji obiektów, rzutujących na zdolność produkcyjną terenu „A”. Przedstawiona wersja wiązała się z koniecznością przekazania części produkcji z LPS do Ostródy [Ostródzkie Zakłady Okrętowe]⁴⁰⁸ oraz całkowite zaprzestanie od roku 1978 produkcji z aluminium (trapów i kładek) i przekazanie jej w całości do Trzebiatowa [Wojewódzki Zakład Doskonalenia Zawodowego]. W części opisowej do planu zaznaczono, że „wielkość produkcji w poszczególnych

Nieostateczna wersja projektu planu produkcji na lata 1976-1980 została przekazana przez ZPO pismem z dnia 06.07.1976 r. Ustalono w nim wartość sprzedaży stoczni wg planistycznych cen zbytu, w następujących wielkościach⁴⁰⁶:

- 1976 r. – 521,4 mln zł;
- 1977 r. – 597,6 mln zł;
- 1978 r. – 720,1 mln zł;
- 1979 r. – 898,2 mln zł;
- 1980 r. – 1.079,7 mln zł.

Razem – 3.817.0 mln zł.

Plan przewidywał wykonanie 103 jednostek, w tym⁴⁰⁷:

11.12.1975 r. nr EW-4/1423/75. Ostatecznie do zawarcia kontraktu na budowę i dostawę tych jednostek nigdy nie doszło.

⁴⁰⁵ Na podstawie informacji zamieszczonych w części opisowej do planu na lata 1976-1980 z dnia 18.10.1975 r. autorzy przyjęli, że jednostka rybacka dla NRD (L=29.5 m – L30.0 m) otrzymała nazwę B-401. Brak jest danych techniczno-eksploatacyjnych tej jednostki.

⁴⁰⁶ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni, pismo ZPO nr PP7/pfn/939/371/76 z 06.07.1976 r.

⁴⁰⁷ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni, część opisowa do planu produkcji na lata 1976-1980 z dnia 11.06.1976 r.

⁴⁰⁸ Przekazano produkcję między innymi motorówek „Jesion”.

latach oraz ilości statków wykazane w harmonogramie budowy były możliwe do osiągnięcia jedynie w przypadku przekazania zadania „modernizacji stoczni” do 31.12.1977 roku⁴⁰⁹.

19.07.1976 r. stocznia przekazała do ZPO dwie wersje realizacji planu pięcioletniego, z których pierwsza opracowana została z włączeniem całości nakładów inwestycyjnych (420.0 mln zł) przewidzianych na zadanie „Modernizacja Stoczni „Ustka”, natomiast druga wg przyjętych nakładów inwestycyjnych z uwzględnieniem budowy terenu „C”⁴¹⁰.

Jedną z najistotniejszych informacji zawartych w piśmie była sprawa budowy nowych kutrów B-401 dla NRD. Wprowadzenie ich do produkcji stocznia uzależniała od zabezpieczenia nakładów inwestycyjnych w wysokości 421,4 mln zł na realizację zadania „Modernizacja Stoczni „Ustka”. Ograniczenie wysokości przyznanych limitów na inwestycje spowodowałyby opóźnienie jej realizacji i przesunięcie efektów produkcyjnych wynikających z powyższego na następną pięcioletkę⁴¹¹.

Stocznia przedstawiła bardzo jednoznaczne stanowisko w sprawie skutków ograniczenia nakładów inwestycyjnych, stwierdzając, że wstrzymanie realizacji I etapu budowy zakładu „C” spowodowało poważne konsekwencje w zakresie zadania „Modernizacja Stoczni” poprzez ograniczenie nakładów inwestycyjnych z ponad 2 mld zł do 420 mln zł. Dalsza oszczędność nakładów o 80 mln zł została uznana przez dyrekcję stoczni za niemożliwą do uzyskania z powodu poważnego zamrożenia poniesionych już nakładów oraz możliwości pogorszenia wszystkich wskaźników ekonomicznych w pięcioletce⁴¹². Stocznia argumentowała dalej, że wprowadzenie takich ograniczeń w połowie realizacji zadania byłoby nieekonomiczne i dezorganizujące realizację procesu inwestycyjnego. Częściowe wstrzymanie zadania „Modernizacja Stoczni „Ustka” spowodowałyby następujące skutki:

- wstrzymanie budowy kilku obiektów produkcyjnych i zamrożenie nakładów inwestycyjnych na kwotę ca 100 mln zł;
- niez uzyskanie planowanej zdolności produkcyjnej w produkcji statków oraz zaniechanie produkcji z LPS;
- niewykonanie produkcji eksportowej w pięcioletce o 82.779 tys. zł dewizowych;
- całkowite zaniechanie produkcji z LPS dla kraju w latach 1978-1980.

W konkluzji stocznia wносиła o korektę dyrektywy w zakresie inwestycji do wysokości uprzednio uzgodnionych, zminimalizowanych potrzeb. Natomiast, w przypadku przyznania Stoczni „Ustka” 1.993,4 mln zł byłaby możliwa realizacja zadania „Rozbudowa Stoczni na terenie „C” i rozpoczęcie produkcji nowych 60-cio metrowych jednostek rybackich typu „TZ-500” w 1981 roku⁴¹³.

W konsekwencji stanowiska stoczni doszło do kolejnej zmiany planu na lata 1976-1980, który przekazano do ZPO przy piśmie EP/pfn/16/77 z 13.01.1977 roku⁴¹⁴.

Do planu, opracowanego w oparciu o realizowane inwestycje p.n. „Modernizacja Stoczni „Ustka” z terminem zakończenia do 31.12.1978 r. i dojściem do pełnej zdolności produkcyjnej do 31.12.1979 r., przyjęto⁴¹⁵:

⁴⁰⁹ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni, część opisowa do planu produkcji na lata 1976-1980 z dnia 11.06.1976 r.

⁴¹⁰ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni, pismo stoczni do ZPO nr EP/pfn/16//77 z 13.01.1977 r.

⁴¹¹ Tamże.

⁴¹² Stocznia odnosi się do wielkości zadań przerobowych określonych otrzymaną z ZPO dyrektywą, która była niższa o 80 mln zł od opracowanego i przyjętego przez ZPO planu 5-cio letniego; zob. APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni, pismo stoczni do ZPO nr EP/406/pfn/227/76 z 19.07.1976 r.

⁴¹³ Tamże.

⁴¹⁴ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni, pismo stoczni do ZPO nr EP/406/pfn/227/76 z 19.07.1976 r.

- B-410 – 57 szt.;
- B-403 – 26 szt.;
- B-25sA – 3 szt.;
- B-401 – 4 szt.

Udział produkcji okrętowej do planu sprzedaży wynosił 51,4% w roku 1976 i wrastał do 75,1% w roku 1980. Produkcja eksportowa obejmowała statki B-403 i B-401 dla NRD, kutry „727” (30 szt.) i kutry „KTT-16” (32 szt.) dla ZSRR [...]. W zakresie produkcji pozaokrętowej przyjęto wielkości malejące w latach 1978-1980, ponownie argumentując to koniecznością przystosowania powierzchni produkcyjnej przeznaczonej uprzednio na laminaty – na produkcję okrętową. Konieczność taka nastąpiła z uwagi na wyprowadzenie z planu inwestycyjnego na lata 1976-1980 I-ego etapu rozbudowy stoczni na terenie „C” i nieujęcie do planu inwestycyjnego w zakresie rozszerzonej modernizacji obiektów rzutujących na zdolność produkcyjną terenu „A”. Przedstawiona wersja wiązała się z koniecznością przekazania części produkcji z LPS do Ostródy [Ostródzkie Zakłady Okrętowe] oraz całkowite zaprzestanie - od roku 1978 - produkcji z aluminium (trapów i kładek) i przekazanie jej w całości do Trzebiatowa [Wojewódzki Zakład Doskonalenia Zawodowego]⁴¹⁶.

Tabela nr 9. Projekt planu na lata 1976-1980 w wersji z 13.01.1977 roku.							w tys. zł
L.p.	Wyszczególnienie	1976 Liczba wartość	1977 Liczba wartość	1978 Liczba wartość	1979 Liczba wartość	1980 Liczba wartość	Razem 1976- 1980 Liczba/wartość
1.	Produkcja okrętowa	11 228.900	18 446.400	18 446.400	22 578.700	22 643.500	91 2.343.900
1.1	B-410/II	8 199.200	12 298.800	12 298.800	15 373.500	11 273.900	58 1.444.200
1.2	B-403	-	6 147.600	6 147.600	6 147.600	8 196.800	26 639.600
1.3	B-25sA	3 29.700	-	-	-	-	3 29.700
1.4	B-401	-	-	-	1 57.600	3 172.800	4 230.880
2.	KTT-16	-	-	2 15.430	12 92.580	18 138.870	32 246.880

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni, Zestawienie produkcji okrętowej na lata 1976-1980 z 28.01.1979 r.

⁴¹⁵ Tamże.

⁴¹⁶ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni, część opisowa do planu produkcji na lata 1976-1980 z 13.01.1978 r.

2. Założenia planowe NPSG⁴¹⁷ na lata 1976-1980 dla Stoczni „Ustka”⁴¹⁸

ZPO przekazało Stoczni „Ustka” założenia planowe NSPG opracowane w styczniu 1977 r. Ustalono w nim następujące zadania do wykonania:

Tabela nr 10. Założenia planowe NSPG dla Stoczni „Ustka” na lata 1976-1980. w mln zł							
L.p.	Wyszczególnienie	Wykonanie 1976 r.	Zadania dyrektywne 1977 r.	Założenia NPSG			Razem 1978-1980
				1978	1979	1980	
1.	Wartość sprzedaży wg cen zbytu	446,4	650,0	720,0	820,0	950,0	3.586,2
2.	Wartość eksportu wg cen dewizowych	9,8	29,6	43,2	64,7	88,8	236,1
2.1	Obszar I	9,2	29,1	35,0	48,7	63,3	185,3
2.2	Obszar II	0,6	0,5	8,2	16,0	25,5	50,8
2.3	Wartość eksportu wyposażenia okręt. wg cen dew.	9,8	10,5	12,0	13,5	15,0	60,8
3.	Zatrudnienie ogółem (bez uczniów)	1.466	1.484	1.560	1.620	1.680	x
4.	Nakłady inwestycyjne ogółem	145,0	179,9	111,2	183,0	595,0	1,214,1
4.1	W tym roboty bud.-montażowe	108,7	134,1	83,8	80,0	270,0	676,6
5.	Limit zużycia wyrobów walcowanych [t]	2.382	2.200	2.300	2.500	3.500	12.882

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni.

⁴¹⁷ NPSG - V plan pięcioletni (1976-1980) - narodowy plan społeczno-gospodarczy (tzw. manewr gospodarczy), którego celem było uratowanie gospodarki nadwyżonej w I połowie lat 70; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Plany_gospodarcze_w_Polsce [dostęp: 12.09.2022].

⁴¹⁸ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni.

Tabela nr 11. Zadania rzeczowe w zakresie sprzedaży jednostek taboru pływającego na lata 1978-1980 dla Stoczni „Ustka”.						
L.p.	Typ statku	Nośność [t]	1978	1979	1980	Razem 1978-1980
1.	Trawler rufowy B-410, w tym adaptacje dla celów eksportowych	100	15	16	16	47
2.	Trawler rufowy B-403	100	6	6	8	20
3.	Trawler rufowy B-401	180	x	2	4	6
4.	Kuter tuńczykowy KTT-16	x	2	12	18	32
5.	Kuter „727”	x	38	46	46	130
Źródło: APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni.						

W ramach zadań rzeczowych w zakresie inwestycji ujęto: modernizację stoczni I etap, budynek mieszkalny Wróblewskiego, zakup maszyn i urządzeń oraz zadanie p.n. „Rozbudowa Stoczni – teren „C”⁴¹⁹.

W zakresie rozwoju nauki i techniki na lata 1978-1980 dla Stoczni „Ustka” wyznaczono, między innymi, następujące zadania⁴²⁰:

- opracowanie projektów przyszłościowych statków rybackich nowej generacji dla Morza Bałtyckiego – lata 1978-1979;
- opracowanie generacji statków rybackich do połowu na rozszerzonych wodach terytorialnych dla różnych szerokości geograficznych – lata 1979-1980;
- opracowanie projektów nowych kadłubów i nowych systemów okrętowych warunkujących rozwój w/w statków stanowiących specjalizację stoczni „Ustka”;
- przygotowanie i uruchomienie produkcji statków: trawlera B-401 – w 1979 r, kutra tuńczykowego KTT-16 – w 1978 r.;
- opracowanie dokumentacji dla typoszeregu trapów zaburtowych aluminiowych dwubiegowych, wykonanie modelu przedstawiciela i przeprowadzenie prób – w 1979 r.;
- opracowanie dokumentacji dla typoszeregu trapów zaburtowych aluminiowych teleskopowych, wykonanie modelu przedstawiciela i przeprowadzenie prób – w 1980 r.

⁴¹⁹ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni.

⁴²⁰ Tamże.

3. Końcowy plan produkcji Stoczni „Ustka” na lata 1976-1980⁴²¹

Plan produkcji okrętowej opracowano w oparciu o terminy realizacji obiektów zadania pn. „Modernizacja Stoczni „Ustka”, przyjmując termin zakończenia zadania na dzień 31.12.1978 r. oraz zaktualizowane założenia techniczno-ekonomiczne dochodzenia do zdolności produkcyjnej opracowane przez CTW „Promor” w czerwcu 1976 r., przyjmując do realizacji II-wariant programu produkcyjnego w roku docelowym 1980, zawarty w aneksie do w/w założeń. W wyniku tego planu produkcji w zakresie taboru pływającego przyjęto 86 statków stalowych i 32 kutry KTT-16 w układzie:

Tabela nr 12. Plan produkcji na lata 1976-1980 w zakresie taboru pływającego.						
Typ statku/Rok	1976	1977	1978	1979	1980	Razem 1976-1980
Kutry B-25sA	3	-	-	-	-	3
Trawlery B-410	8	11	11	12	11	53
Trawlery B-403	-	6	6	6	8	26
Trawler B-401	-	-	-	1	3	4
Razem jednostki stalowe	11	17	17	19	22	86
Kutry KTT-16	-	-	2	12	18	31
Razem jednostki taboru pływającego	11	17	19	31	40	118

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni, część opisowa do planu produkcji na lata 1976-1980.

Była to liczba o 15 jednostek stalowych mniejsza od wykazanych w „Założeniach planowych NPSG na lata 1976-1980” dla Stoczni „Ustka”. W tej liczbie było 13 statków typu B-410 i 2 statki typu B-401. Wykazana wyżej liczba statków przyjętych do realizacji możliwa była pod warunkiem terminowego przekazywania limitujących obiektów inwestycyjnych, a zwłaszcza⁴²²:

- hali U1B-4B – do 30.06.1978 r, przewidziana do zagospodarowania przez wydział P-1 (produkcja z LPS);
- pirsu wyposażeniowego – do 30.06.1978 r.;
- przebudowy i adaptacji hali U1A po dokonaniu przeprowadzki wydziałów P-1 i W-1 wraz z torowiskiem przed zapadnią – do 31.12.1978 r.;
- uzyskania efektów inwestycyjnych z terenu „C” w roku 1980 powodującym wzrost zdolności produkcyjnej.

Wykazana na wstępie liczba jednostek powodowała bardzo znaczny wzrost udziału produkcji okrętowej w produkcji ogółem z 51,3% w roku 1976 do 82,2% w roku 1980.

W zakresie produkcji pozaokrętowej stocznia stwierdziła brak możliwości wykonawczych zadań wyszczególnionych w założeniach NPSG, ponieważ oznaczałoby to średnioroczne dostawy ok.

⁴²¹ Tamże. Pismo stoczni nr EP/pfn/58/77 z 28.02.1977 r. adresowane do Urzędu Wojewódzkiego w Słupsku.

⁴²² Tamże.

500 szt. łodzi, co przy produkcji 18 kutrów KTT-16 oraz ok. 200 szt. łodzi na kraj, przekraczałoby dwukrotnie zdolność produkcyjną hali laminowania.

Tabela nr 13. Plan techniczno-ekonomiczny Stoczni „Ustka” na lata 1976-1980.

L.p.	Wyszczególnienie	Jedn. miary	1975 wyk.	1976	1977	1978	1979	1980	1980
									1975
1.	Sprzedaż wg cen zbytu	mln zł	411,2	446,2	650,0	700,0	820,0	950,0	231%
2.	Zatrudnienie	osoby	1.470	1.485	1.484	1.560	1.620	1.680	114%
3.	Wydajność pracy	tys. zł	279,7	394,4	438,0	448,7	506,2	565,5	202,2%
4.	Osobowy f. płac	tys. zł	78.364	85.029	90.290	95.960	103.630	110.800	141,4%
5.	Średnia płaca og.	zł	53.309	58.001	60.483	61.512	63.972	65.955	123,7%
6.	Wsk. opłacenia wzrostu wydajności pracy	wsk.	1,21	1,0	0,11	0,46	0,31	0,26	0,23%
7.	Udział wydajności pracy w przyroście produkcji	%	63,0	103,5	97,4	33,8	77,8	76,7	89,1%

Źródło: APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni, plan techniczno-ekonomiczny z zakresu zatrudnienia i wydajności pracy na lata 1976-1980 dla działu „przemysł”.

4. Plan produkcji. Dyrektywy ZPO do planu na rok 1976⁴²³. Rok 1976

Dyrektywne wielkości do planu na rok 1976 ustalone przez Ministra Przemysłu Ciężkiego zakładały utrzymanie wysokiego tempa wzrostu produkcji, eksportu i wydajności pracy. Zadania dyrektywne dla Stoczni „Ustka” były podzielone na grupy i zawierały następujące główne przedsięwzięcia:

1. w zakresie rozwoju techniki:

- wdrożenie przenośnika torowego (poprzecznego) dla statków przed halą U-1A;
- uzbrojenie nabrzeża wyposażeniowego kutrów stalowych w dźwig o nośności 8t;
- modernizację produkcji łodzi z LPS;
- rozszerzenie spawania w osłonie CO₂ przez zastosowanie automatów.

2. w zakresie nowych uruchomień:

- wykonanie łodzi ŁRT -P3sZ;

⁴²³ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 199, Plan techniczno-ekonomiczny na 1976 rok, pismo nr PP/pfn/1925/797/75 z 18.12.1975 r.

- wykonanie trapu dwuprzęsłowego L=21 m wg przepisów NSC⁴²⁴;
- wykonanie trapu aluminiowego L=15 m wg przepisów SBG;
- opracowanie projektu rozpoznawczego kutra bałtyckiego nowej generacji.

Wielkości dyrektywne do planu techniczno-ekonomicznego na 1976 rok:

- sprzedaż wyrobów własnej produkcji i usług wg cen zbytu – 450 mln zł;
- eksport wyrobów i usług ogółem – 11.000 tys. zł dewizowych, tym: obszar I – 10.000 tys. zł dewizowych, obszar II – 1.000 tys. zł dewizowych;
- zatrudnienie ogółem – 1.464 osoby.

4.1 Plan techniczno- ekonomiczny na rok 1976⁴²⁵

Podstawowe zadania planu Stoczni „Ustka” na rok 1976 zawierały następujące wielkości:

- sprzedaż produkcji i usług według cen zbytu – 450 mln zł;
- produkcja eksportowa ogółem - 11,0 mln zł dewizowych, w tym I obszar – 10,0 mln zł dewizowych, II obszar – 1,0 mln zł dewizowych;
- zatrudnienie – 1.464 osoby;
- średnia płaca ogółem – 52,2 tys. zł.

Asortymentowy plan sprzedaży wyrobów gotowych zakładał wykonanie, między innymi:

- B25sA - 3 szt. na wartość 29.700 tys. zł, tj. 6,6% planu rocznego;
- B410/II – 12 szt. na wartość 192.000 tys. zł, tj. 42,7% planu rocznego;
- 309 szt. łodzi, kutrów i motorówek z LPS na wartość 133.257 tys. zł, tj. 29,6% planu rocznego;
- 83 szt. łodzi pomocniczych z LPS ma wartość 12.650 tys. zł, tj. 2,8% planu rocznego;
- 118 szt. trapów i kładek na wartość 15.888 tys. zł, tj. 3,5% planu rocznego;
- asortyment różny na wartość 54.505 zł, tj. 12,1% planu rocznego (w tym rezerwa w wysokości 46.030 tys. zł).

Plan zamierzeń w dziedzinie konstrukcji i technologii uwzględniał takie główne zamierzenia, jak:

- wykonanie projektu roboczego B403;
- wykonanie projektu klasyfikacyjnego i roboczego tuńczykowca KTT-16;
- dalszą modernizację trawlera B410;
- wykonanie projektu ofertowo-kontraktowego trawlera L-30 m i L-32 m dla NRD;
- wykonanie projektu techniczno-roboczego kutra 727M.

Asortyment produkcji pozaokrętowej obejmował następujące grupy wyrobów⁴²⁶:

⁴²⁴ Władze administracji morskiej Niderlandów.

⁴²⁵ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 199, Plan techniczno-ekonomiczny na 1976 rok, materiały na 70. KSR dotycząca zatwierdzenia planu TE na rok 1976

- motorówki „Jesion” i MOT-48;
- kutry robocze „725”;
- kutry rozjazdowe „731”;
- motorówki komunikacyjne „MT-7”;
- motorówki „MT-55”;
- motorówki „MTS-85”;
- motorówki typu „Zefir”;
- łodzie pomocniczych „PB90” i „PB90E”;
- łodzie ratunkowe;
- łodzie strażnicze;
- łodzie promy „ŁT-7”.

Ryc. nr 151. Łódź komunikacyjna „MT-7”.

**Dane podstawowe łodzi „MT-7”:**

- długość całkowita - 7.00 m;
- szerokość całkowita - 1.90 m;
- szerokość klasyfikacyjna - 1.80 m;
- wysokość boczna - 0.60 m;
- liczba osób - 12;
- obsługa łodzi - 2 osoby.

Źródło: Archiwum Zygmunta Zaręby.

Asortyment produkcji eksportowej na rok 1976⁴²⁷:

- motorówka „Zefir” – Bułgaria;
- motorówka „MTS-85” – Bułgaria;

⁴²⁶ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 199, Plan techniczno-ekonomiczny na 1976 rok, Plan asortymentowy produkcji z 15.01.1976 r.

⁴²⁷ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 199, Plan techniczno-ekonomiczny na 1976 rok, Plan sprzedaży produkcji na rok 1976 wg cen zbytu 1976 r. z 23.01.1976 r.

- łodzie „PB-90E” – ZSRR;
- łodzie ratunkowe – CSRS, RFN, Rumunia, Japonia, Szwecja, Bułgaria.

Korekta zadań dyrektywnych z 30.12.1976 roku⁴²⁸.

- sprzedaż wyrobów własnej produkcji i usług wg cen zbytu – 445 mln zł;
- eksport wyrobów i usług ogółem – 9.710 tys. zł dewizowych, tym: obszar I – 9.130 tys. zł dewizowych, obszar II – 580 tys. zł dewizowych;
- zatrudnienie ogółem – 1.473 osoby.

5. Ostatni kuter B-25sA z serii 62 statków

Ryc. nr 152. Kuter GDA-21, nr budowy 62.



W styczniu 1976 r. stocznia przekazała armatorom 3 kutry B-25sA, kończąc serię na 62. statku. Były to jednostki: GDA-16, GDA-20 i GDA-21 przeznaczone dla SPRM „Jedność Rybacka” w Gdańsku.

Fot. Włodzimierz Podruczny.

6. Modernizacja stoczni

Realizacja I etapu rozwoju stoczni, czyli modernizacja zakładu przebiegała w sposób niezadawalający i niezgodny z założonym harmonogramem. Opóźnienie to w czerwcu 1976 roku wynosiło 2 miesiące. Między innymi notowano opóźnienia w budowie hal wyposażenia łodzi i magazynu głównego, realizowanej przez Koszalińskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego⁴²⁹. Podobna sytuacja dotyczyła budowy hali wydziału wyposażenia ślusarskiego i obróbki mechanicznej i hali laminatów⁴³⁰.

Nadzorujący realizację inwestycji, zastępca dyrektora do spraw inwestycyjnych Stoczni „Ustka” inż. Marek Berger informował wówczas, że termin zakończenia prac (31.12.1977 r.) nie mógł być zmieniony z uwagi na plany stoczni zbudowania kilkudziesięciu statków rybackich, w tym statków o długości 32 metrów, potrzeba było więc więcej niż dotychczas miejsca, większego zaplecza.

⁴²⁸ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 199, Plan techniczno-ekonomiczny na 1976 rok, pismo ZPO nr PP/1546/76/40 z 30.12.1976 r.

⁴²⁹ Sprawa opóźnienia inwestycji była przedmiotem działań operacyjnych Wojewódzkiego Urzędu Spraw Wewnętrznych w Słupsku, kryptonim „Konstrukcja”, nr rej. KWMO Słupsk 2263/1976; zob. [https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3219511&q=stocznia%20ustka&page=1&url=\[|typ=0\]](https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3219511&q=stocznia%20ustka&page=1&url=[|typ=0]) [dostęp: 19.09.2022].

⁴³⁰ „Głos Pomorza” 23.06.1976 r., nr 143.

Należało między innymi przenieść produkcję łodzi plastikowych i niektóre wydziały do nowych pomieszczeń na innym terenie⁴³¹.

Rzeczywiste nakłady inwestycyjne w 1976 r. wyniosły 150.078 tys. zł i były niższe o ogółem 20 mln zł od przydzielonego limitu, szczególnie w zakresie modernizacji stoczni, gdzie niewykonanie robót budowlano-montażowych wyniosło 12,7 mln zł. Wg danych stoczni wykonanie nakładów ogółem w stosunku do całego zadania na koniec 1976 roku wynosiło 46,8%, a wykonanie robót budowlano-montażowych do wartości ogółem zaledwie 43,0%. Wartość robót pozostała do wykonania do końca terminu zakończenia inwestycji (31.12.1977 r.) wyniosła 194 mln zł, co świadczyło o nierealności tego terminu⁴³².

Jednym z pierwszych obiektów oddanych do użytku w ramach planu modernizacji stoczni była hala wyposażenia U-5B wraz z przybudówką U-6B, których przekazanie kierownictwo stoczni ustaliło na 30.09.1976 roku, przy czym przekazanie do eksploatacji kompresorowni miało nastąpić 15.10.1976 roku⁴³³.

Przekazanie do eksploatacji hali U-9B (W-1) kierownictwo ustaliło na 30.11.1976 roku, przy czym pełne włączenie wraz z przeniesieniem maszyn i urządzeń miało nastąpić do 31.12.1976 roku⁴³⁴.

Ryc. nr 153. Hala wyposażenia U-5B.



Źródło:

<https://www.facebook.com/UstkaNaPrzestrzeniWiekow/photos/pb.100078932533300.-2207520000/3622724027848469/?type=3>

7. Rozwój typoszeregu środków ratunkowych

Do 1976 roku opracowano ponad 73 projekty łodzi ratunkowych, uwzględniając łodzie aluminiowe i laminatowe zaprojektowane przez własne biuro projektowe lub firmy obce⁴³⁵. Były wśród nich łodzie z napędem wiosłowo-żaglowym, ręczno-śrubowym i motorowym. Do jednostek z napędem motorowym używano głównie zespoły napędowe z silnikami krajowymi typu P-20 i P-24 produkowanymi przez PZM w Pucku. Sporadycznie stosowano także silniki „Lister” produkcji angielskiej.

⁴³¹ „Głos Pomorza” 23.06.1976 r., nr 143.

⁴³² APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 176, Sprawozdanie finansowe 1976, wykonanie zadań inwestycyjnych w 1976 r.

⁴³³ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, protokół z 07.09.1976 r.

⁴³⁴ Tamże.

⁴³⁵ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygnatury wg spisu jednostek (w posiadaniu autorów); autorzy nie ustalili faktycznej ilości projektów z powodu braku zestawienia opracowanego przez stocznnię.

W połowie lat 70. wprowadzono nowe silniki typu „Hatz” produkowane przez niemiecką firmę Motorenfabrik Hatz GmbH & Co. KG. W zależności od wielkości łodzi stosowano silniki typu E-108 - 14 KM, lub Z-108 - 29 KM. Po ich marynizacji przez PZM Puck zespoły te otrzymywały nazwy, odpowiednio: „SUM” i „LIN”⁴³⁶.

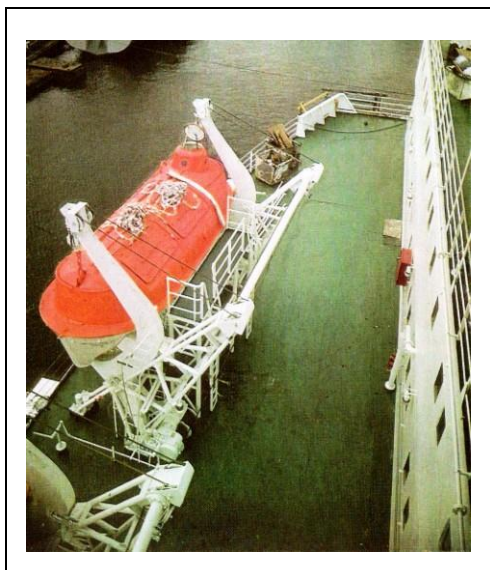
W związku z opracowaniem nowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu SOLAS-1974⁴³⁷, stocznia stworzyła typoszereg łodzi ratunkowych, spełniających wymagania tej konwencji oraz zalecenia Międzynarodowej Morskiej Organizacji Doradczej IMCO⁴³⁸. Państwo polskie ratyfikowało konwencję w 1984 roku⁴³⁹.

8. Typoszereg łodzi ratunkowych z laminatu poliestrowo-szklanego zgodnych z SOLAS 1974⁴⁴⁰

Ukształtowany przez lata produkcji i rozwoju technologicznego program produkcji łodzi ratunkowych zawierał trzy główne typy jednostek:

- łodzie wiosłowo-żaglowe: klasa L1, L2, L4;
- łodzie z napędem ręczno-śrubowym: klasa L5, M1, P1, P2, P3;
- łodzie motorowe: klasa L4, L5, M1, P1, P2, P3, P5, P9.

Ryc. nr 154. Łódź ognioodporna ŁRT-P2sm6ZZ wg Solas 1974.



Źródło: archiwum autora.

Poza wspomnianymi zespołami napędowymi „SUM” i „LIN” stosowane były angielskie silniki HRW3 MGR2 – 29 KM i HRW3 MGR3 – 44 KM (do łodzi ognioodpornych, łodzi klasy P5 i P9). Łodzie były produkowane zgodnie z wymaganiami konwencji SOLAS 1974, towarzystw klasyfikacyjnych: PRS, LRS, RS – ZSRR, BV oraz instytucji administracji morskiej: SV, DOTI.

⁴³⁶ Zespół napędowy składał się z silnika, przekładni i linii wału ze śrubą napędową.

⁴³⁷ Konwencja SOLAS 1974 została uchwalona 1 listopada 1974 roku. Weszła w życie 25 maja 1980 roku; zob. <https://pl.wikipedia.org/wiki/SOLAS> [dostęp: 20.09.2022].

⁴³⁸ IMCO - pierwotna nazwa, obowiązująca do 1982 roku, Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO); zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Międzynarodowa_Organizacja_Morska [dostęp: 20.09.2022].

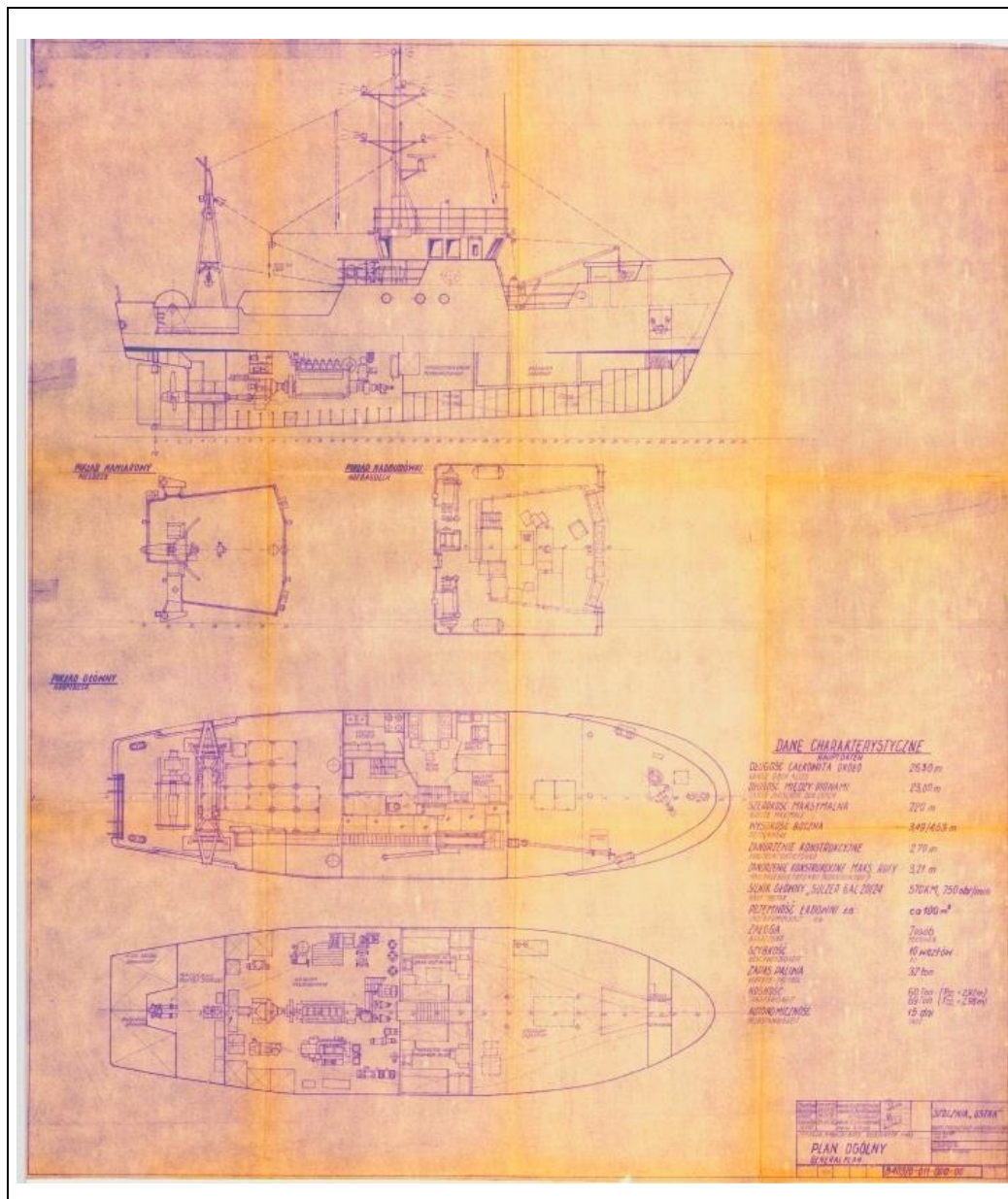
⁴³⁹ Konwencja weszła w życie 15 czerwca 1984 r.; zob. Dz.U. 1984 r., nr 61, poz. 317, 318 i 319

⁴⁴⁰ Szerzej temat projektów łodzi przedstawiamy w Aneksie.

9. Kutry B-403 dla Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Eksportowa wersja B-410

Projekt jednostki B-403 powstał w wyniku uzgodnień z armatorem niemieckim, firmą VEB – Fischereiwirtschaft Warnemuende, reprezentowaną przez firmę handlową AHB „Schiffscommerz” z Rostocku. Bez wątpienia, był to efekt udanego projektu B-410 i stanowił jego ulepszoną wersję, dostosowaną do wymagań klienta niemieckiego. Prowadzącym i autorem projektu był główny konstruktor mgr inż. Romuald Czerniejewski, projektantem kadłuba był inż. Andrzej Biernacki, siłownię projektował inż. Romuald Krajewski, układ połowowy – mgr inż. Andrzej Czerwiński, a część elektryczną - inż. Zenon Klein.

Ryc. nr 155. Plan ogólny trawlera B-403.



Źródło: zbiory autora.

Charakterystyka techniczna kutra typu B-403⁴⁴¹:

Długość całkowita	-26,30 m;
Długość między pionami	-23,00 m;
Szerokość na owrężu	-7,20 m;
Wysokość boczna	-3,50/4,50 m;
Zanurzenie konstrukcyjne	-2,70 m;
Pojemność brutto	-130 RT;
Pojemność ładowni	-100 m ³ ;
Prędkość	-11,0 węzłów;
Nośność	-68 t;
Silnik główny Puck-Sulzer typ 6 AL. 20/24;	
przy 750 obr./min. o mocy	-570 KM;
Załoga	-7 osób;
Autonomiczność pływania	-15 dni.

W projekcie B-403 wprowadzono zmiany konstrukcyjne, w tym zwiększono długość jednostki, która wynosiła 26,30 m (B-410 miała 25,80 m długości). Wiele bardzo istotnych zmian wynikało ze specyficznych wymagań eksploatacyjnych, jakie obowiązywały w NRD i były nadzorowane przez towarzystwo klasyfikacyjne Deutsche Schiffs Revision und Klassifikation. Trawler miał wzmocnienie lodowe, inaczej rozplanowane urządzenia połowowe oraz podchładzane do 0 stopni ładownie. Wprowadzono urządzenie sterowe współpracujące z autopilotem produkcji WSK w Warszawie. Wciągarki dostosowane do systemu połowów⁴⁴² były wykonane przez „Famę” Gniew. Dostawcą urządzenia sterowego był natomiast „Hydroster” z Gdańska.

Nowością na B-403 był specjalny luk burtowo-furtowy, ułatwiający transport ryb. Widoczną zmianą było wprowadzenie zaduszonego dziobu, gdzie przewidziano pomieszczenie dla drobnych prac bosmańskich i rybackich⁴⁴³.

Inną zmianą konstrukcyjną w odniesieniu do B-410 było poprawienie warunków socjalno-bytowych dla załogi poprzez zaprojektowanie rozplanowania wnętrza z wyraźnym oddzieleniem rejonów pracy od rejonów mieszkalnych⁴⁴⁴.

⁴⁴¹ Dane na podstawie planu ogólnego nr B403/0-011-000-00 (w posiadaniu autora).

⁴⁴² Rybacy niemieccy poławiali z rufy, ale sieci wybierali paczkami z burty.

⁴⁴³ „Głos Stoczniońca” 16.04.1976 r., nr 16.

⁴⁴⁴ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 68, XXX-lecie Stoczni „Ustka”, materiały z uroczystości 1975-1976 r., Informacja z 19.10.1976 r., bez podpisu autora.

Ryc. nr 156. Model kutra rufowego B403.



Kontrakt pomiędzy Przedsiębiorstwem Handlu Zagranicznego „Navimor”⁴⁴⁵ w Gdańsku i AHB „Schiffskommerz” na dostawę 26 szt. statków w latach 1977-1980 zawarto w dniu 03.03.1976 roku⁴⁴⁶.

Położenie stępki pod prototyp nastąpiło 19 października 1976 r. i miało uroczysty charakter. Zgodnie z ceremoniałem, akt położenia stępki polegał na wbiciu pierwszych nitów, którego dokonali, w kolejności⁴⁴⁷:

Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

- kierownik nadzoru -Heinz Etzold;
- główny konstruktor -mgr inż. Romuald Czerniejewski;
- kapitan statku -Karl Ortman;
- kierownik K-1 -Piotr Józiak;
- budowniczy -Waldemar Baranowski.

10. Projekt kutra do połowu tuńczyków typu KTT-16

Projekt jednostki laminatowej do połowów tuńczyka był zadaniem ujętym w planach rozwojowych stoczni od 1971 roku⁴⁴⁸. W roku 1973 został opracowany projekt kontraktowy kutra typu KTT-16. Ponownie, w roku 1974, projekt ten zaistniał w Planie Rozwoju Techniki⁴⁴⁹. W roku 1975 stoczniove BPK prowadziło prace projektowe kutra tuńczykowego z LPS typu KTT-16 o długości 16 m na planowany eksport jednostek do ZSRR⁴⁵⁰.

⁴⁴⁵PHZ „Navimor” powstał w 1970 roku poprzez wyodrębnienie z CHZ „Centromor”; „Navimor” podporządkowano Zjednoczeniu Morskich Stoczni Remontowych.

⁴⁴⁶ Okoliczności realizacji kontraktu przedstawiamy w części dot. rok 1977 (p. 20).

⁴⁴⁷ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 68, XXX-lecie Stoczni „Ustka”, materiały z uroczystości 1975-1976 r., scenariusz uroczystego położenia stępki trawlera B403/1, bez podpisu autora.

⁴⁴⁸ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 75, Rozwój Stoczni „Ustka” w latach 1945-1971 (wystąpienia referaty), Kazimierz Huras, „Rozwój techniczny w Stoczni „Ustka” 25.10.1971 r.

⁴⁴⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 89, Plany na rok 1974.

⁴⁵⁰ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- sygn. 238, Kronika Stoczni. Rok 1975.

Ostatecznie, kontrakt z odbiorcą ZSRR na dostawę 32 szt. kutrów do połowu tuńczyka w latach 1978-1980, z prawem do przyspieszenia dostawy i przedłużenia serii do 50 szt., został zawarty w grudniu 1976 roku⁴⁵¹. Kontrakt przewidywał realizację dostaw w następującym układzie⁴⁵²:

- w roku 1978 – 2 szt. do 30.06.1978 r.;
- w roku 1979 – 12 szt.;
- w roku 1980 – 18 szt.

Kontrakt zawarto pomiędzy państwowymi centralami handlu zagranicznego: Sudoimportem, ze strony radzieckiej i Navimorem, ze strony polskiej. Kutry KTT-16 były przeznaczone na wymianę oryginalnych, japońskich kutrów znajdujących się na wyposażeniu baz-przetworni zbudowanych przez stocznnię japońską w latach 1964-1965⁴⁵³: Leninskiy Lucz, Krasnyy Lucz, Solnecznyy Lucz, Swetliyy Lucz i Yarkiy Lucz⁴⁵⁴.

Ryc. nr 157. Model kutra KTT-16.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Charakterystyka kutrów „KTT-16” .

- długość całkowita	-16,35 m;
- długość między pionami	-16,00 m;
- szerokość	-4,00 m;
- zanurzenie	-1,60 m;
- ciężar	-20,91 t;
- załoga	-6 osób;
- napęd SW 680 „Delfin”	-165 KM/ 121 kW.

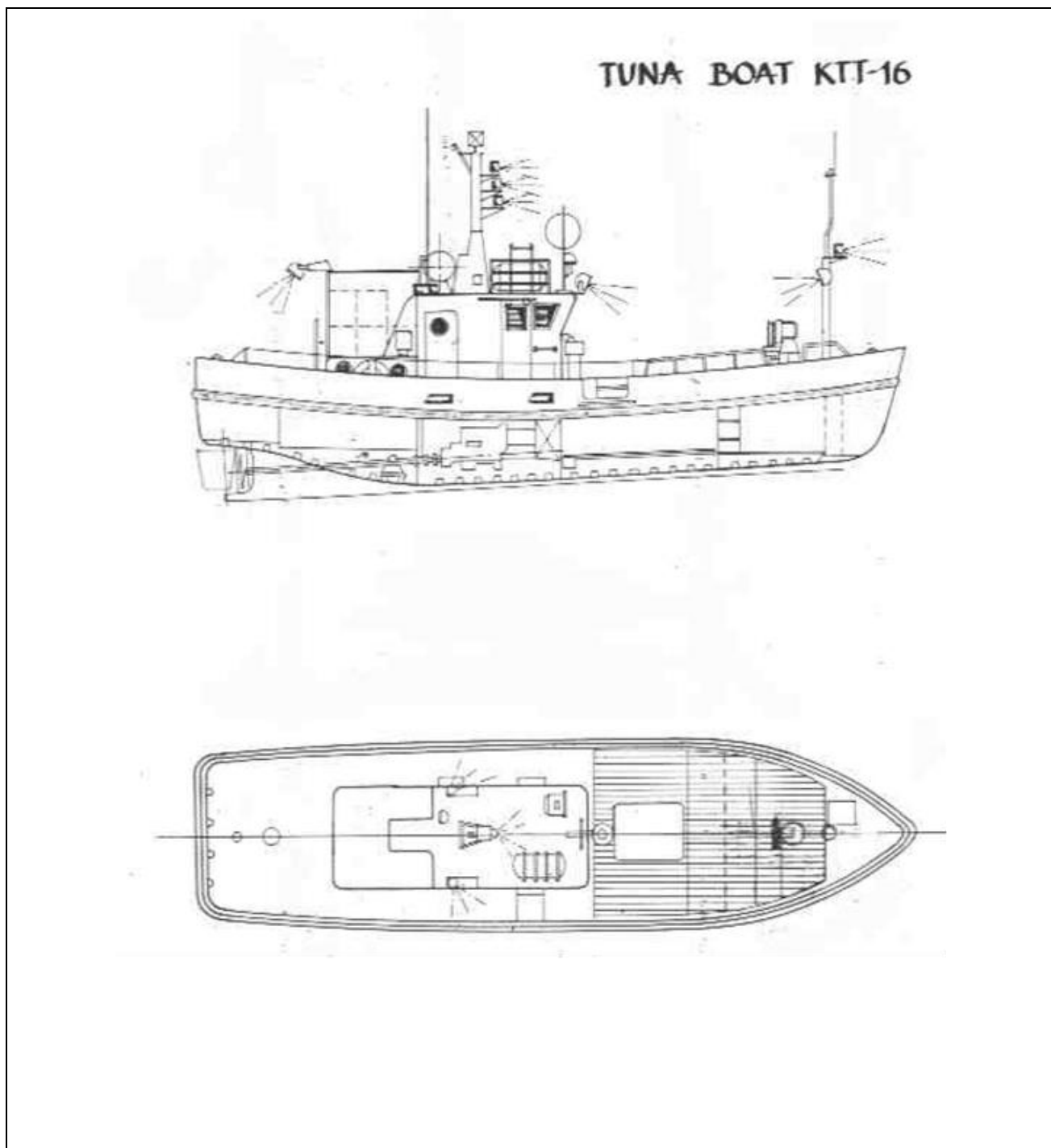
⁴⁵¹ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 28.12.1976 r.

⁴⁵² Tamże.

⁴⁵³ <https://fleetphoto.ru/projects/845> [dostęp: 27.09.2022].

⁴⁵⁴ Na każdej przetwórni było sześć kutrów do połowu tuńczyków. Nazwy statków będą nosiły poszczególne kutry „KTT-16”.

Ryc. nr 158. Plan ogólny kutra KTT-16.



Źródło: archiwum autora.

11. Z życia załogi. IX Centralna Spartakiada ZPO

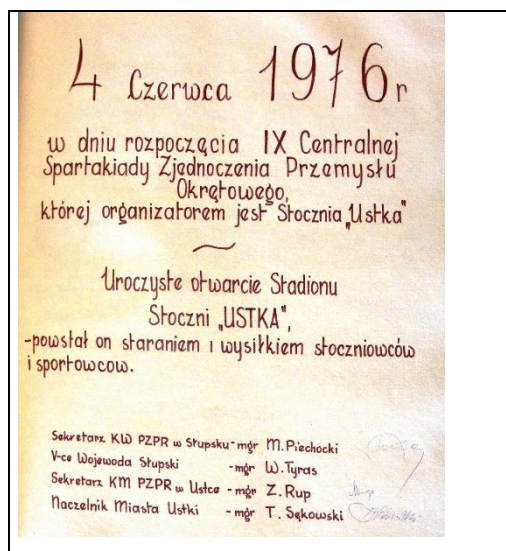
Ryc. nr 159. Piłkarze Stoczni „Ustka” na terenie budowanego stadionu.



Źródło: archiwum Leszka Duni.

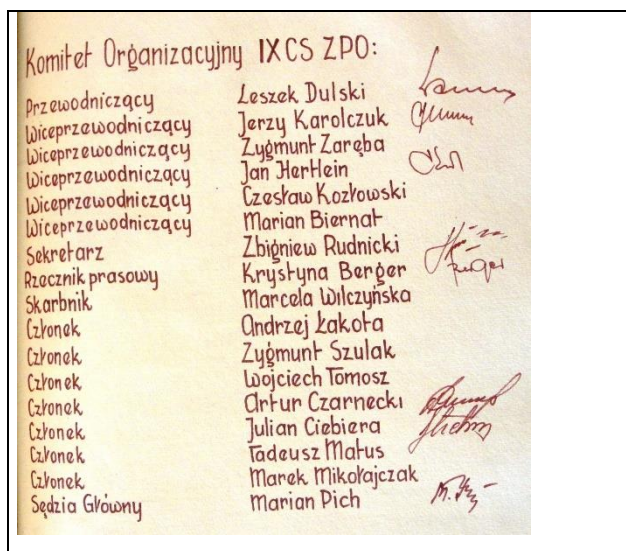
4 czerwca 1976 roku rozpoczęły się zawody IX Centralnej Spartakiady Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego, której organizatorem była Stocznia „Ustka”. Uroczystość odbyła się na stadionie Stoczni „Ustka” przy ul. Dunina⁴⁵⁵, zwanym potocznie „Leśnym” ze względu na swoje położenie. Stadion otrzymał nowe trybuny, ogrodzenie, a także prowizoryczne szatnie w formie postawionych dziesięciu barakowozów oraz oświetlenie⁴⁵⁶. Stadion powstał dzięki staraniom i wysiłkowi stoczniowców i sportowców. Stadion Stoczni „Ustka” został otwarty w tym samym dniu, tj. 04.06.1976 roku.

Ryc. nr 160. Świadectwo otwarcia stadionu podpisane przez przedstawicieli lokalnych władz.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Ryc. nr 161. Komitet organizacyjny IX CS ZPO.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

⁴⁵⁵ Aktualny adres to ul Sportowa.

⁴⁵⁶ „Sport” 19.05.1976 r. zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 235, wycinki prasowe 1974-1976.

W zawodach, które trwały do 06.06.1976 r., wzięło 620 zawodniczek i zawodników. Na wyróżnienie wśród organizatorów spartakiady zasłużyli: Andrzej Łakota, Jan Hertlein, Zbigniew Rudnicki, Konstanty Dobrowolski, przewodniczący komitetu organizacyjnego – Leszek Dulski i jego zastępca Jerzy Karolczuk oraz komandorzy z CSSMW: Stefan Świerczewski i Zygmunt Szulak⁴⁵⁷.

12. Książeczka mieszkaniowa dla Janiny Walukiewicz⁴⁵⁸

Projekt ufundowania książeczki mieszkaniowej dla 11-letniej Janiny Walukiewicz wysunął wiceprzewodniczący Zarządu Zakładowego ZMS⁴⁵⁹ Stanisław Podlewski [...]. Genezą projektu była współpraca z Miejskim Domem Kultury, w którym zetemesowcy mieli organizować swoje imprezy towarzyskie. Imprezy te, jak wyliczył przewodniczący ZZ ZMS Marek Mikołajczak, miały przynieść 4,5 tysiąca złotych dochodu. Stanisław Podlewski zaproponował wówczas, aby środki te przeznaczyć na ufundowanie książeczki dla sieroty z domu dziecka. Wybrano Jasię Walukiewicz, która po osiągnięciu pełnoletności miała otrzymać mieszkanie [...]. Zetemesowcy zobowiązali się co miesiąc wpłacać na książeczkę Jasi po złotówce od każdego członka. Ustalono, że za opiekę nad Janiną Walukiewicz odpowiedzialny był Tadek Kulmatycki⁴⁶⁰.

13. „Wydarzenia czerwcowe”⁴⁶¹ – wiec prorządowy w Stoczni „Ustka”

„Wydarzenia czerwcowe”, jakie miały miejsce między innymi w Radomiu i Ursusie zostały wykorzystane przez aparat partyjno-rządowy do organizacji wieców poparcia w całym kraju. W Ustce, taki wiec odbył się obok Zasadniczej Szkoły Budów Okrętów. Na wiec przybyli stoczniowcy, rybacy, pracownicy innych zakładów, mieszkańcy Ustki. Po przemówieniu I sekretarza KM PZPR – Zenona Rupa, uchwalono rezolucję „popierającą kierownictwo partii i rządu, jego konsekwentną politykę stałego dialogu z narodem, konsultacji z klasą robotniczą, rozwoju demokracji socjalistycznej”⁴⁶².

14. Analiza gospodarcza działalności Stoczni „Ustka” za rok 1976⁴⁶³

Komisja weryfikacyjna powołana decyzją Dyrektora Generalnego ZPO do zaopiniowania prawidłowości sprawozdania finansowego, weryfikacji wyniku oraz podziału zysku bilansowego za

⁴⁵⁷ Tamże.

⁴⁵⁸ „Głos Stoczniowca” 12.03.1976 r., nr 11; zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 236, Wycinki prasowe 1976-1978.

⁴⁵⁹ Związek Młodzieży Socjalistycznej (ZMS) – organizacja młodzieżowa powstała 3 stycznia 1957 r. w Warszawie przez połączenie Rewolucyjnego Związku Młodzieży i Związku Młodzieży Robotniczej; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Związek_Młodzieży_Socjalistycznej [dostęp: 28.09.2022].

⁴⁶⁰ Tamże. Tadeusz Kulmatycki wychował się w domu dziecka. Po skończeniu ZSBO trafił do stoczni w roku 1971. Był monterem kadłubowym, ślusarzem, kompletatorem na W-1; w relacji przekazanej autorowi w październiku 2022 roku, Tadeusz Kulmatycki podał, że sprawę książeczki mieszkaniowej dla Janiny Walukiewicz przekazał przewodniczącemu Związku Zawodowego Metalowców Julianowi Ciebierze. Autorzy nie ustalili dalszego biegu sprawy.

⁴⁶¹ 25 VI 1976 r. w 112 zakładach pracy na terenie 24 województw przeszło 80 tys. osób rozpoczęło strajk i demonstracje uliczne. Bezpośrednią przyczyną protestu była zapowiedziana 24 czerwca w Sejmie PRL przez premiera Piotra Jaroszewicza drastyczna podwyżka cen artykułów żywnościowych. Niepowodzenie podwyżki cen zachwiało autorytetem ekipy Edwarda Gierka. 26 VI 1976 r. w czasie telekonferencji z I sekretarzami KW Gierka wydał dyspozycje zwołania wielotysięcznych wieców i uruchomienia kampanii propagandowej. Miała służyć zademonstrowaniu jedności i siły partii, poparcia dla jej przywódców, potępieniu demonstrantów z Radomia i Ursusa napiętnowanych mianem „warchołów”, spacyfikowaniu społecznego niezadowolenia; zob. <https://dzieje.pl/aktualnosci/czerwiec-1976> [dostęp: 28.09.2022].

⁴⁶² „Głos Pomorza” 29.06.1976 r., nr 148.

⁴⁶³ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 228, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1975-1976, Informacja statystyczna z działalności Stoczni „Ustka” w zakresie produkcji i wyników ekonomicznych za rok 1976.

1976 rok przedsiębiorstwa Stoczni „Ustka” ustaliła, że wynik finansowy za rok 1976 był ujemny i wyniósł [-] 49.896.894,27 zł [...] Komisja wskazała na występowanie w 1976 roku pewnych nieprawidłowości, w szczególności odnotowano:⁴⁶⁴

- niewykorzystanie przyznanych nakładów inwestycyjnych i niezrealizowanie planu inwestycyjnego, co spowodowało niezakończenie budowy obiektów produkcyjnych;
- wzrost kosztów własnych produkcji, co wpłynęło na nieosiągnięcie planowanych wyników ekonomicznych;
- znaczne przekroczenie wyznaczonego limitu przyrostu zapasów materiałowych;
- wzrost ilości wypadków przy pracy w stosunku do roku 1975 o 18,75%;
- niepełne opanowanie systemu hydraulicznego napędu urządzeń łowczych na jednostkach B-410, co spowodowało bardzo dużą awaryjność tych urządzeń w okresie prób i ich zdawania, i niewątpliwie wpłynęło na wzrost kosztów własnych produkcji.

Pomimo problemów z jakimi stocznia borykała się w zakresie wykonawstwa trawlerów B-410, plan produkcji został przez stocznnię wykonany w 100,3%. Sprzedaż osiągnęła wartość 446.173 tys. zł, w tym⁴⁶⁵:

- produkcja okrętowa wyniosła 228.900 tys. zł – sprzedano 11 kutrów rybackich, w tym 8 szt. B-410 i 3 szt. B-25sA⁴⁶⁶;
- produkcja pozaokrętowa wyniosła 217.273 tys. zł – sprzedano 51 szt. kutrów i motorówek z LPS, 256 szt. łodzi z LPS oraz 156 szt. trapów i kładek⁴⁶⁷.

Plan zatrudnienia za rok 1976 zrealizowano w 100,1%, przy średniorocznym zatrudnieniu 1466 osób, w tym⁴⁶⁸:

- pracownicy umysłowi -473 osoby, tj. 32,3%;
- robotnicy -929 osób, tj. 63,4%, w tym bezp.-produkcyjni -534 osoby, tj. 36,4%;
- pozostali -64 osoby, tj. 4,3%.

Średnie płace na jednego pracownika wyniosły 58.542 zł i były wyższe od roku 1975 o 6.160 zł, co odpowiadało wzrostowi o 11,4%⁴⁶⁹.

W roku 1976 dokonano rozliczenia kosztów związanych z finansowaniem przez stocznnię budowy jachtu „Iwona Pieńkawa”. Koszty te wyniosły **2.153 tys. zł** i zostały zaliczone w straty nadzwyczajne⁴⁷⁰.

⁴⁶⁴ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 176, Sprawozdanie finansowe 1976, Protokół komisji weryfikacyjnej.

⁴⁶⁵ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 176, Sprawozdanie finansowe 1976, Protokół z narady bilansowej poświęconej weryfikacji i zatwierdzeniu sprawozdania finansowego Stoczni „Ustka” w Ustce za 1976 r. zorganizowanej w siedzibie stoczni 25.03.1977 r.

⁴⁶⁶ Tamże. Plan sprzedaży ustalony pierwotnie dyrektywą ZPO przewidywał przekazanie do eksploatacji 12 trawlerów typu B-410/II oraz 3 kutrów typu B-25sA; na skutek perturbacji wynikających z opóźnienia dostaw kooperacyjnych – głównie hydrauliki i silników głównych średnio o 4 miesiące oraz licznymi awariami prototypowych pomp hydraulicznych systemu napędowego urządzeń połowowych – ZPO skorygowało plan o 4 trawlerzy B410/II.

⁴⁶⁷ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 228, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1975-1976, Informacja statystyczna z działalności Stoczni „Ustka” w zakresie produkcji i wyników ekonomicznych za rok 1976.

⁴⁶⁸ Tamże.

⁴⁶⁹ Tamże.

15. Realizacja programu inwestycyjnego i poprawy warunków pracy w 1976 roku⁴⁷¹

W celu poprawy warunków pracy, zmniejszenia zagrożenia wypadkowego pracy oraz poprawy estetyki stanowisk pracy i całego zakładu w roku 1976 wykonano szereg przedsięwzięć, w tym, między innymi:

- wykonano wentylację stanowiska przy piaskowaniu;
- wykonano nowe oświetlenie w hali obróbki aluminium;
- wykonano nowe, dodatkowe oświetlenie w hali laminatów;
- zakupiono myjnię bojlerową do mycia łodzi;
- oddano do użytku nowy budynek biurowy U-22B [tak zwany budynek dyrekcyjny – u.a.];
- przekazano dla potrzeb produkcji nową halę U-5B wraz z przybudówką socjalną U-6B;
- odnowiono pomieszczenia warsztatów szkolnych.

16. Rok 1976 według Kroniki Stoczni „Ustka”⁴⁷²

Rok 1976 to pierwszy etap w bieżącej pięcioletce, a więc rok nowych przedsięwzięć, napiętych zadań zarówno w zakresie dynamicznie wzrastającej wielkości produkcji, technicznego jej przygotowania, dalszego rozwoju bazy kooperacyjno-inwestycyjnej i działalności socjalnej.

W roku 1976 opanowano już produkcję trawlerów rybackich B-410/II, useryjnilo dokumentację. Opanowano technologię wersji zmodernizowanych łodzi ratunkowych z laminatu z nowoczesnym silnikiem „Lin” i „SUM”. Podpisano kontrakt i rozpoczęto budowę serii 32 kutrów tuńczykowych KTT16 dla odbiorcy ZSRR. Zakontraktowano i rozpoczęto budowę prototypu serii 26 jednostek B-403 dla armatora NRD.

Szlagierem roku 1976 stał się trawler B-403, eksportowa wersja B-410, budowany na zamówienie NRD. Podobnie jak w wypadku B-410 głównym projektantem jednostki był mgr inż. Romuald Czerniejewski. Statek został dostosowany głównie do połowu śledzi, posiadał podchładzaną ładownię, dwie wciągarki trałowe o uciążu 2,5 tony, znakomite wyposażenie radionawigacyjne.

W 1976 roku dokonano szeregu przedsięwzięć mających wpływ na poprawę warunków pracy, choćby oddanie dla potrzeb zakładu nowego baru szybkiej obsługi, śniadalni i sklepu detalicznego na terenie „A”. W 1976 roku 25 pracowników otrzymało nowe mieszkania, dokonano rozdziału 75 mieszkań do zasiedlenia w II kwartale 1977 r. W budowie znajdowało się 20 domów jednorodzinnych zrealizowanych w części przez oddział budowlany stoczni oraz Zrzeszenie Budownictwa Domków Jednorodzinnych.

*W 1976 r. powołano Zakładowy Oddział PTTK działający w zakresie programowo-statutowym na terenie stoczni oraz w zakresie usługowym poprzez Biuro Obsługi Ruchu Turystycznego na Ustkę i okolice*⁴⁷³.

*Od początku 1976 roku komputer był wykorzystywany do przetwarzania danych księgowości finansowej*⁴⁷⁴.

⁴⁷⁰ Tamże.

⁴⁷¹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 200, Plan techniczno-ekonomiczny na 1977 rok, realizacja zadań 1976 r.

⁴⁷² APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Kronika Stoczni „Ustka” w Ustce sygn. 238.

⁴⁷³ Działalność oddziału przedstawiamy w Aneksie.

17. Rok 1977

17.1. Plan techniczno-ekonomiczny⁴⁷⁵

Plan TE roku opracowano w oparciu o przesunięte nakłady inwestycyjne zadania „Modernizacja Stoczni” na rok 1978. W związku z tym [przesunięciem] zakończenie zadanie miało nastąpić do 31.12.1978 r, zaś dojście do pełnej zdolności produkcyjnej do 31.12.1979 r. Stocznia otrzymała dyrektywne zadania w zakresie sprzedaży produkcji i usług w wysokości 650,0 mln zł. W zakresie produkcji okrętowej przyjęto do zdania 17 jednostek, z tego:

- 11 statków B-410/II/11-21;
- 6 statków B-403/1-6.

Plan sprzedaży produkcji przewidywał wzrost o 45,7% w stosunku do roku 1976, z tego plan sprzedaży statków aż o 84,1%. Bardzo wysoką dynamikę wzrostu założono dla eksportu, bo aż o 305,1%, przy wzroście udziału eksportu w sprzedaży ogółem z 19,3% w roku 1976 do 36,7% w roku 1977⁴⁷⁶.

Najpoważniejszą pozycją w zakresie eksportu były prototypowe statki typu B-403 przeznaczone na eksport do NRD, które stanowiły 61,9% całości eksportu. Poważną pozycję eksportową stanowiły dostawy dla ZSRR, wśród nich: łodzie holownicze typu „Skiff” w ilości 80 szt. oraz prototypowe kutry z LPS typu „727M” (5 szt.)⁴⁷⁷. W sumie dostawy dla ZSRR stanowiły 25,7% całości eksportu⁴⁷⁸. Pozostałe wyroby eksportowe stanowiły łodzie ratunkowe dla Rumunii, Bułgarii i Norwegii.

17.2. Asortyment produkcji pozaokrętowej⁴⁷⁹

W zakresie produkcji pozaokrętowej przyjęto sprzedaż w wysokości 117,8 mln zł⁴⁸⁰. Poza łodziami ratunkowymi z LPS, które ilościowo i wartościowo dominowały w dziedzinie produkcji pozaokrętowej udział łodzi rat. w produkcji LPS wynosił ok. 60%), w planie występowały następujące kutry i motorówki:

- kutry „725”;
- kutry „731”;
- kutry „727M”⁴⁸¹;
- kutry „Zefir”;

⁴⁷⁴ Chodzi o komputer zainstalowany w Zakładowym Ośrodku Informatyki, otwartym w 1975 roku.

⁴⁷⁵ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 200, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1977, część opisowa do planu TE 1977 r.

⁴⁷⁶ APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 176, Sprawozdanie finansowe 1976, III. Plan roku 1977.

⁴⁷⁷ Kutry „727M”, w łącznej ilości 30 szt., były zamówione przez jednostkę handlu zagranicznego „Centralny Zarząd Inżynierii” (Cenzin); CENZIN jest bezpośrednim sukcesorem spółki SEPEWE, założonej w 1926 roku, która przed II wojną światową realizowała eksport sprzętu i wyposażenia wojskowego do ponad 40 krajów świata, a następnie Centralnego Zarządu Inżynierii, który w latach 1950-1989 z ramienia polskiego rządu prowadził działalność handlową w zakresie międzynarodowego obrotu specjalnego; zob. <https://www.cenzin.com/o-firmie/> [dostęp: 23.09.2022].

⁴⁷⁸ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 200, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1977, część opisowa do planu TE 1977 r.

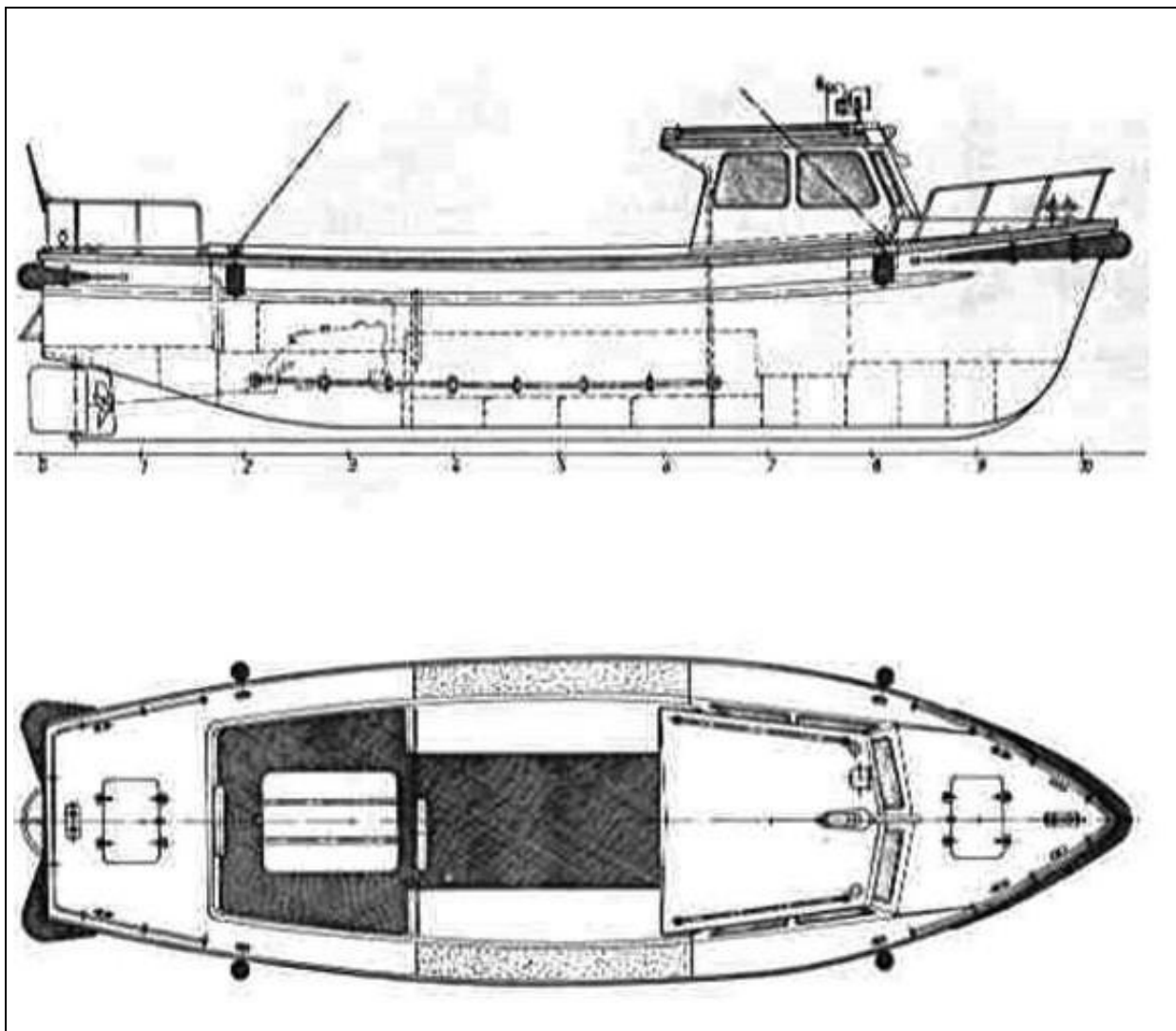
⁴⁷⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 200, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1977.

⁴⁸⁰ Tamże.

⁴⁸¹ Opis jednostki zamieszczamy w p.19.

- motorówki „MTS-85”;
- motorówki „Jesion I”, „Jesion II” i „MOT-48”;
- łodzie strażnicze.

Ryc. nr 162. Motorówka portowa „Zefir” (MP-85).



Źródło: archiwum Andrzeja Siekierzyckiego.

Dane charakterystyczne.

Długość klasyfikacyjna	-L = 8,50 m;
Długość całkowita	-Lc = 9,14 m;
Szerokość klasyfikacyjna	-B = 2,52 m;
Szerokość całkowita	-Bc = 2,62 m;
Wysokość klasyfikacyjna	-H = 1,45 m;
Wysokość całkowita	-Hc = 2,84 m;
Rozstaw uchwytów podnośnych	-E = 5,10 m;
Pojemność zbiorników wypornościowych	-Wzh = 4,60 m ³ ;
Liczba osób (załoga)	-n = 12;
Silnik napędowy „Volvo-Penta” MD-21A	-N = 51 KM;
Ciężar łodzi kompletnie wyposażonej	-G = 4500 KG.

Motorówki MTS-85 były produkowane w 1977 r. dla Okręgowych Dyrekcji Gospodarki Wodnej w Poznaniu i Gdańsku oraz Akademickiego Związku Sportowego w Warszawie⁴⁸².

Ryc. nr 163. Model łodzi rybackiej MP-85.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

W planie produkcji łodzi i kutrów uwzględniono sytuację wynikającą z opóźnienia budowy obiektów U1-U4A, w których zakładano produkcję 2 szt. kutrów KTT-16. Zamiast produkcji w tych nowych obiektów, 2 kutry KTT-16 musiały być wykonywane w starym obiekcie na terenie „A”, co oznaczało zajęcie ok. 60% powierzchni laminowania na okres jednego kwartału i konieczność przeniesienia produkcji innych jednostek laminatowych z czwartego na drugi i trzeci kwartał⁴⁸³.

⁴⁸² APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 200, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1977, Plan asortymentowy produkcji na rok 1977.

⁴⁸³ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 176, Sprawozdanie finansowe 1976, III. Plan roku 1977.

W zakresie produkcji aluminiowej występowały trapy o długości od 6 m do 21 m oraz kładki o długości od 7 m do 12 m.

W grupie asortymentu pozostałego występowały między innymi:

- zespoły korpusu akceleratorów „Neptun 10p”⁴⁸⁴;
- pływaki ratunkowe „Roś”;
- boje oceanograficzne;
- stacje oceanograficzne;
- drzwi do hangaru;
- pokrywy luku zsypu ryby;
- pulpity do krzeset;
- kompletacja KR-18⁴⁸⁵.

Ryc. nr 164. Boje oceanograficzne z LPS.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

⁴⁸⁴ W latach 1978/79 uruchomiono pierwsze w Polsce akceleratory liniowe: w Warszawie Saturne f-my CGR-MeV, emitujący wiązki fotonów (12 MV i 18 MV) i wiązki elektronów (6-20 MeV); w Łodzi – **Neptun 10p**, zbudowany na licencji z firmą CGR-MeV, emitujący wiązkę fotonów (9 MV) i wiązki elektronów (6-10 MeV); budowa akceleratorów produkcji polskiej – Neptun10p był realizowana przez Instytut Badań Jądrowych w Świerku w ramach powstałego w 1975 r. Programu Rządowego PR6 – „Zwalczanie chorób nowotworowych”; zob. https://journals.viamedica.pl/nowotwory_journal_of_oncology, *Infrastruktura radioterapii w Polsce*, s. 488-517 [dostęp: 1.10.2022].

⁴⁸⁵ Elementy konstrukcyjne i wyposażenie do budowy kutrów w Algierii.

17.3. Zatrudnienie

Zaplanowano wzrost zatrudnienia o 1,2% do poziomu 1.484 osób, tj. wielkości dyrektywnej⁴⁸⁶. W okresie przyjmowania planu na rok 1977 zatrudnienie wynosiło 1.533 osób⁴⁸⁷, w tym:

- robotników bezp.-produkcyjnych – 565 osób, tj. 36,9% zatrudnienia ogółem;
- robotników pośrednio – produkcyjnych – 415 osób, tj. 27,1% zatrudnienia ogółem;
- pracownicy umysłowi - 490 osób, tj. 32,0% zatrudnienia ogółem;
- pozostali (obsługa, straż) – 63 osoby, tj. 4,0% zatrudnienia ogółem.

W związku z przekroczeniem dyrektywnego poziomu zatrudnienia, „stocznia podjęła działania w kierunku zmniejszenia zatrudnienia poprzez dokonanie szczegółowej weryfikacji wszystkich pracowników stoczni z wyeliminowaniem osób fachowo nieprzydatnych, o małej wydajności pracy, niskich kwalifikacjach”, dzięki czemu zmniejszono zatrudnienie w marcu i kwietniu o 28 osób, z tego 18 pracowników umysłowych i 10 osób pośrednio-produkcyjnych.

Podjęto także działania, aby przekazać prowadzenie gospodarki cieplnej stoczni (4 kotłownie) do WPGC w Słupsku, co miało dać efekt w postaci dalszej redukcji zatrudnienia o 21 osób⁴⁸⁸.

17.4. Inwestycje

W planie ujęto następujące główne obiekty przewidziane do oddania do użytku w 1977 r.⁴⁸⁹:

- halę obróbki metalowej U-9B [wydz. W-1];
- przybudówkę socjalną U-10B;
- cynkownię I-etap;
- stację trafo U-18B;
- sprężarkownię U-16B;
- torowisko z dźwigiem na terenie A.

18. Plan prac badawczych w dziedzinie konstrukcji i badań wyrobów na 1977 rok⁴⁹⁰

W ramach Funduszu Rozwoju Techniki zaplanowano wykonanie przedsięwzięć technicznych, obejmujących zarówno tematy bieżące, jak i przyszłościowe. Poniżej przedstawiamy ważniejsze działania ujęte w planie prac badawczych:

⁴⁸⁶ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 176, Sprawozdanie finansowe 1976, III. Plan roku 1977.

⁴⁸⁷ W zestawieniu podstawowych wielkości na rok 1977 z 10.01.1977 r., stanowiącym załącznik do pisma kierowanego do KW PZPR nr EP/10/77 z 10.01.1977 r. podano, że potrzeby stoczni wynosiły 1590 osób, uzasadniając to koniecznością zapewnienia prawidłowego funkcjonowania stoczni; zob. APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 200, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1977.

⁴⁸⁸ Tamże.

⁴⁸⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 200, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1977, pismo z 15.11.1976 r.

⁴⁹⁰ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 200, Plan techniczno-ekonomiczny na 1977 rok.

A. rozpoczęte w 1974 r.:

- B-403 – projekt techniczny, prowadzący mgr inż. Romuald Czerniejewski, planowane zakończenie – 12.1977 r.;
- KTT-16 – projekt kontraktowy i techniczny, prowadzący mgr inż. Bernardyn Marciniak, planowane zakończenie – 12.1978 r.;
- B-401, L=31.5 m – projekt techniczny, prowadzący inż. J. Ślenzak, planowane zakończenie – 06.1979r.;
- dobór nowego silnika „Hatz-Puck” do łodzi ratunkowych – dokumentacja dla prototypów i próby stacjonarne i morskie, prowadzący Marian Lewandowski, planowane zakończenie – 08.1977 r.;

B. rozpoczęte w 1976 r.:

- taklowiec L= ok. 32 m – studium i koncepcje rozwiązań, prowadzący mgr inż. J. Plewa, planowane zakończenie – 03.1977 r.;
- Ślizg z LPS, L=4.7 m – projekt, wykonanie i przebadanie prototypu, prowadzący mgr inż. Dionizy Szafarz, planowane zakończenie – 12.1977 r.;
- „Skiff” stalowy L=10.0 m – projekt techniczny, przebadanie prototypu, prowadzący mgr inż. R. Maj, planowane zakończenie – 04.1978 r.;

C. rozpoczęte w 1977 r.:

- statek do połowu i przetwórstwa kryla – projekt koncepcyjny, prowadzący mgr inż. R. Maj, planowane zakończenie – 06.1977 r.;
- holownik portowy 2000 KM – projekt koncepcyjny, prowadzący mgr inż. R. Maj, planowane zakończenie - 05.1977 r.;
- kuter ewakuacyjny z LPS, L=10 m – projekt techniczny, przebadanie prototypu, prowadzący mgr inż. Dionizy Szafarz, planowane zakończenie – 03.1979 r.;
- trawler rufowy L=27 m, koncepcja kadłuba, badania modelowe, prowadzący mgr inż. Romuald Czerniejewski, planowane zakończenie – 12.1978 r.;
- trawler-krewetkowiec PA 1757⁴⁹¹, badania modelowe, badanie urządzeń i systemów prototypowych, prowadzący mgr inż. Romuald Czerniejewski, planowane zakończenie – 12.1978 r.

Tylko niektóre zadania były zakończone zawarciem kontraktu, były nimi: B-403, KTT-16, zastosowanie silników „Hatz-Puck”, ślizg L=4.7 m, „skiff” stalowy L=10 m⁴⁹², kuter ewakuacyjny z LPS, L=10 m⁴⁹³.

19. Plan nowych uruchomień na rok 1977 dla Stoczni „Ustka”⁴⁹⁴

W ramach zadań dyrektywnych ZPO, Stocznia „Ustka” była zobowiązana wykonać następujące wyroby:

⁴⁹¹ Projekt kontraktowy tej jednostki nr PK1757/0-011-000-00-54 (w posiadaniu autora) został opracowany w lipcu 1977 roku przez Głównego Konstruktora Romualda Czerniejewskiego; wymiary jednostki: Lc = 23,40 m, Bc = 7,00 m, zanurzenie – 2,80 m, napęd – 420 KM, autonomiczność – 25 dni, załoga – 10 osób.

⁴⁹² Jednostka miała oznaczenie „S09A”, opis przedstawiamy w p.33.

⁴⁹³ Jednostka miała oznaczenie „KTE-10”, opis przedstawiamy w p.39.

⁴⁹⁴ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 200, Plan techniczno-ekonomiczny na 1977 rok.

- kuter hydrograficzny „727M” z napędem „Rekin”;
- łódź pomocniczą typu „Ślizg” z laminatu poliestrowo-szklanego dług. 4.7 m, szer. 2.2 m;
- trap zaburtowy aluminiowy L=7.5 m ze stopniami stałymi;
- łódź ratunkową zamkniętą typu ŁRT-P3-sm4Z.

19.1 Kutry hydrograficzne typu 727M

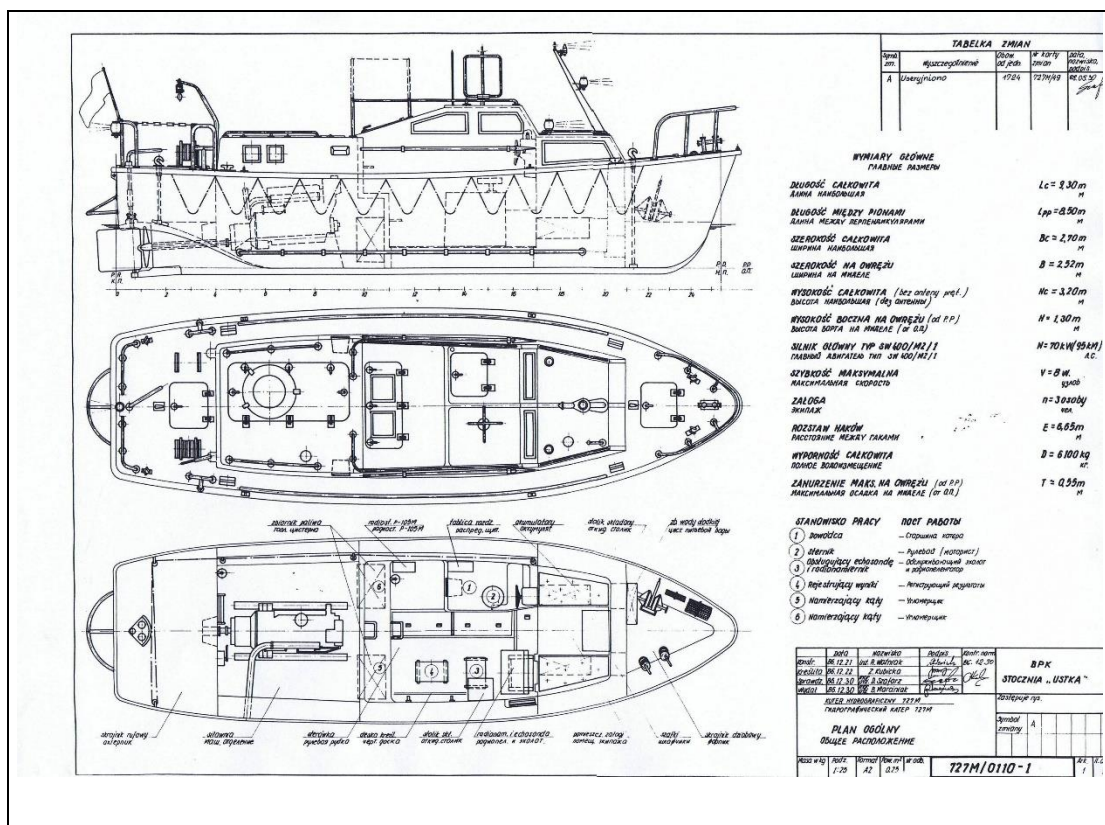
Kuter hydrograficzny 727 planowano do realizacji już w 1976 roku w ilości 10 szt. oraz w 1977 r. w ilości 20 sztuk⁴⁹⁵.

Projekt był kontynuacją wcześniejszych projektów kutrów⁴⁹⁶:

- kutrów roboczych typu 725 – 35 jednostek w latach 1964-1975;
- kutrów pomiarowych typu 728 – 60 szt. w latach 1961-1965;
- kutrów roboczych typu 727 – 68 szt. w latach 1961-1965;
- kutrów pomiarowych typu 726 – 35 szt. w latach 1967-1975;
- kutrów rozjazdowych typu 731 – 10 szt. w latach 1974-1979.

Projekt kutra typu 727M powstał w kwietniu 1976 roku, a jego autorem był inż. Ryszard Woźniak, konstruktor BPK Stoczni „Ustka”.

Ryc. nr 165. Plan ogólny kutra hydrograficznego typu „727M”.



Źródło: archiwum Andrzeja Siekierzyckiego.

⁴⁹⁵ APK, OS, zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni, Sprzedaż produkcji i usług na lata 1976-1980, 13.02.1974.

⁴⁹⁶ Jarosław Ciślak, *Polska Marynarka Wojenna 1995*, s. 284.

Charakterystyka kutra hydrograficznego 727M

Długość całkowita	-Lc = 9,30 m;
Długość między pionami	-Lpp = 8,50 m;
Szerokość całkowita	-Bc = 2,70 m;
Szerokość na owrężu	-B = 2,52 m;
Wysokość całkowita	-Hc = 3,20 m;
Wysokość boczna na owrężu	-H = 1,30 m;
Silnik główny typ SW 400/M2/1 („Rekin”)	-N = 70 kW (95 KM);
Szybkość maksymalna	-v = 8 w;
Załoga	-n = 3 osoby;
Rozstaw haków	-E = 6,65 m;
Wyporność całkowita	-D = 6100 kg;
Zanurzenie max. na owrężu	-T = 0,55 m.

Ryc. nr 166. Kuter hydrograficzny typu „727M” przed halą produkcyjną na terenie „A”.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Kutry hydrograficzne „727M”, tak jak i wcześniejsze typy kutrów roboczych i pomiarowych (725 i 726), były elementami wyposażenia statków hydrograficznych budowanych w Stoczni Północnej im. Bohaterów Westerplatte w Gdańsku dla ZSRR oraz Polskiej Marynarki Wojennej⁴⁹⁷. Wśród jednostek polskich były to: ORP „Kopernik”⁴⁹⁸ (stoczniowy nr B-861), ORP „Heweliusz” (stoczniowy nr B-874/1) oraz ORP „Arctowski” (stoczniowy nr B-874/2).

W roku 1977 wykonano 11 szt. kutrów „727M”⁴⁹⁹.

⁴⁹⁷ Okręt (statek) hydrograficzny – statek lub okręt specjalny służący do prowadzenia badań i pomiarów hydrograficznych, a także oceanograficznych i hydrologicznych akwenów. Wyniki tych badań służą tradycyjnie przede wszystkim do tworzenia map morskich i locji, wyznaczania torów wodnych i oznakowania płycizn oraz stawiania znaków nawigacyjnych, zarówno dla celów ruchu okrętów wojennych, jak i dla celów cywilnych.

Jednym z największych budowniczych okrętów hydrograficznych była Polska, która była głównym budowniczym jednostek tej klasy na potrzeby państw dawnego Układu Warszawskiego. Od lat 60. do 80. XX wieku w Stoczni Północnej w Gdańsku zbudowano kilkadziesiąt okrętów hydrograficznych dla ZSRR i innych państw socjalistycznych. Były wśród nich jednostki projektu: 870 (kod NATO: 'Kamenka'), 871 ('Biya'), 860 ('Samara'), 861 ('Moma'), 862 ('Yug'), 872 ('Finnik'), 874 ('Modified Finnik'). Ponadto, Stocznia Szczecińska budowała zbliżone co do przeznaczenia okręty oceanograficzne projektu 850 (kod NATO: 'Nikolay Zubov'), 852 ('Akademik Krylov') i 873 ('Sibirykov'); zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Okręt_hydrograficzny [dostęp: 29.09.2022].

⁴⁹⁸ Na jednostce „Kopernik” zainstalowany był kuter pomiarowy „726”.

⁴⁹⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 229, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1977-1978.

Ryc. nr 167. Kuter 727M na wyposażeniu statku hydrograficznego ORP „Arctowski”.



Źródło: https://pl.wikipedia.org/wiki/ORP_Arctowski#/media/Plik:ORP_Arctowski.JPG [dostęp: 29.09.2022].

20. Budowa kutrów typu B-403 dla NRD

30.07.1977 roku odbyła się uroczystość przekazania pierwszej z serii 26 zakontraktowanych jednostek B-403 dla armatora z NRD.

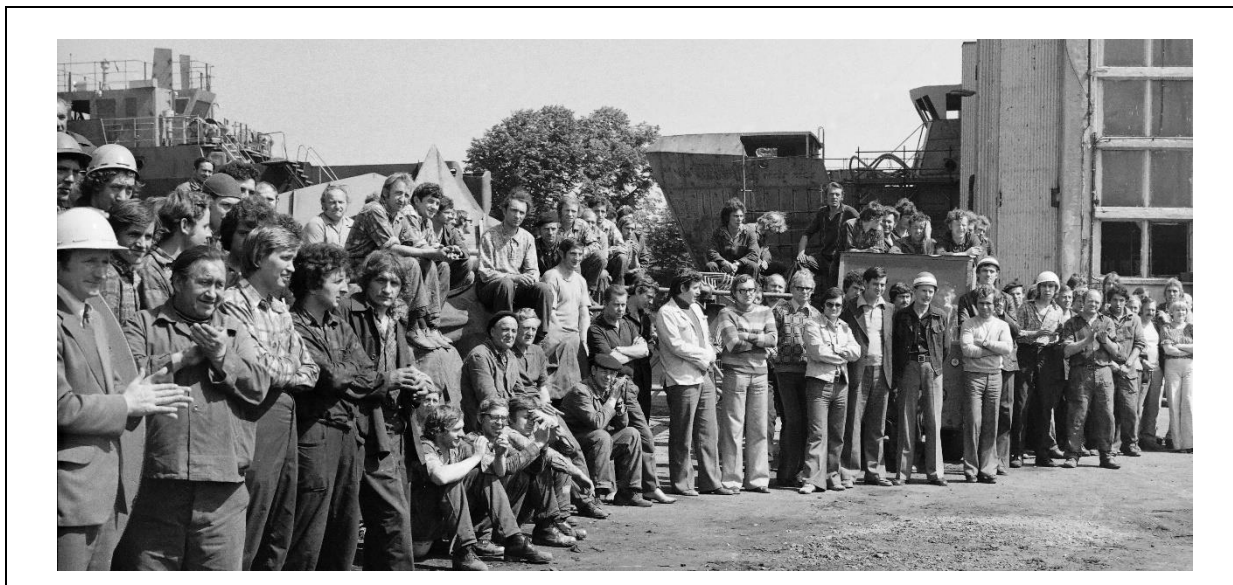
Ryc. nr 168. Uroczystość podniesienia bandery na B-403/1.



Na zdjęciu: przemawia dyrektor do spraw produkcji stoczni Stanisław Skrobot; wśród gości między innymi: matka chrzestna, przedstawiciele KW i KM PZPR w Słupsku, Naczelnik miasta Ustki i inni.

Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 169. Stoczniojcy podczas uroczystości podniesienia bandery.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 170. Kutry B403 przy nabrzeżu wyposażeniowym.



Źródło: zbiory autora.

W latach 1977-1978 stocznia zbudowała i przekazała armatorowi niemieckiemu jeszcze 4 jednostki:

- 15.10.1977 r.: B-403/2, WAR-100;
- 23.11.1977 r.: B-403/3, KAR-11;
- 30.12.1977 r.: B-403/4, WIS-109;
- 31.01.1978 r.: B-403/5, WAR-101.

Wyszczególnione 5 jednostek B-403, z 26 szt. zakontraktowanych, były jedynymi, które stocznia dostarczyła odbiorcy niemieckiemu. Na wniosek rybaków polskich, którzy

argumentowali, że w sytuacji, kiedy polskie rybołówstwo nie posiadało wystarczającej ilości jednostek połowowych lub wymagało modernizacji poprzez wymianę floty, Stocznia „Ustka” nie powinna eksportować kutrów rybackich, rząd polski wypowiedział kontrakt z NRD⁵⁰⁰.

⁵⁰⁰ Za mniej niż 3 lata, Zjednoczenie Gospodarki Rybnej wypowie umowę na budowę kutrów B410 w Stoczni „Ustka”, stawiając ją w tragicznej sytuacji; szerzej na ten temat w części dot. roku 1980.

21. Kutry B-410/II dla Senegalu

31.12.1977 r. przekazano pierwszy statek rybacki zamówiony przez odbiorcę z Senegalu. Była to jednostka B-410/II, oznakowana jako DAK-358. Drugą jednostkę B-410/II DAK-487 dla tego armatora przekazano 29.03.1978 r.

Do transakcji z odbiorcą z Senegalu doszło w ramach państwowych przedsięwzięć polityczno-gospodarczych w Afryce. W 1976 r. między rządami PRL i Senegalu podpisana została konwencja rybacka, na podstawie której 9 polskich trawlerów przez 6 lat uzyskało prawo połowów w pasie 200-milowej strefy wód senegalskich. W ramach współpracy w roku 1977 powstała polsko-senegalska spółka rybacka „Safcop” z 30% udziałem wniesionym przez Zjednoczenie Gospodarki Rybnej. Organizacją tej spółki zajmowało się PHZ „Rybex”. Zgodnie z raportem techniczno-ekonomicznym opracowanym przez „Rybex”, przewidziano połowy w ramach spółki z wykorzystaniem kutrów „B-410”. Dostosowaniem do warunków senegalskich oraz skompletowaniem załogi zajął się władysławowski „Szkuner”. Niestety, w praktyce okazało się, że jednostki zostały niedostatecznie zaadaptowane do wymogów afrykańskich. Jednostki były za drogie, technicznie zbyt skomplikowane na afrykańskie warunki i wymagały dobrego serwisu. W rezultacie dwa kutry, które przybyły do Dakaru w marcu 1978 r. powróciły do kraju po niespełna roku eksploatacji⁵⁰¹.

22. Dynamiczny rozwój stoczni problemem dla miasta [?]

Ryc. nr 171. Orkiestra stoczniowa po uroczystościach miejskich.



Źródło:

<https://www.facebook.com/UstkaNaPrzestrzeniWiekow/photos/pb.100078932533300.-2207520000/289625424491696/?type=3>

W związku z rozbudową stoczni w latach 1971-1976 i programem rozwoju w kolejnych latach, w tym planami ekspansji terytorialnej stoczni w kierunku ujścia Słupi, zakładano wręcz skokowy przyrost ludności, do 40 tysięcy ok. roku 1990. Przewidywano także rozwój turystyki, szacując przyjazd grubo ponad ćwierć miliona wczasowiczów do roku 1990. W ocenie naczelnika miasta Tadeusza Partyki, Ustka zawdzięczała stoczni daleko więcej od anegdotycznej stoczniowej orkiestry dętej, która po raz pierwszy uczestniczyła w pochodzie pierwszomajowym w 1972 roku. Kto wie nawet, czy nie całą karierę, jaką zrobiło miasto teraz i jaką będzie robiło nadal⁵⁰². Możliwości rozwoju Ustki na obszarach zajmowanych przez zabudowę [w roku 1977] były już na wyczerpaniu. Irena Kudelska, główny specjalista planu przestrzennego województwa, wyrażała opinię, że Ustka osiągnęła już taki stan, jakiego architekci i planiści spodziewali się około 1990 roku. Obszary nad zachodnim brzegiem Słupi zostały zarezerwowane na urzeczywistnienie wieloletniego programu rozbudowy stoczni [...]. Z zamierzeniami inwestycjami stoczni łączy się nadzieja na poprawę zaopatrzenia miasta w wodę. Stocznia miała uzyskać nowe ujęcie wody, w które miał zaopatrzyć również mieszkania na lewym brzegu Słupi⁵⁰³.

⁵⁰¹ „Dziennik Bałtycki” 3/4/5.08.1979 r., nr 173.

⁵⁰² „Słowo Powszechnie” 15.04.1976 r., nr 86.

⁵⁰³ „Głos Pomorza” 8.12.1977 r., nr 278.

Dość jednostronny wzrost Ustki jako ośrodka przemysłowego odczuwali jej mieszkańcy w zetknięciu z handlem, gastronomią, usługami rzemieślniczymi, placówkami opieki zdrowotnej i opieki nad dziećmi. Sieć handlowa i gastronomiczna była nieproporcjonalnie mała w stosunku do potrzeb stałych mieszkańców miasta, nie mówiąc już o wakacyjnych gościach [...]. Przedszkole, zbudowane w 1977 roku przez stoczniowców, obliczone było na 120 miejsc, a włączono tam 140 dzieci. 90 matkom odmówiono przyjęcia ich dzieci do żłobka. Stoczniowcy, spiesząc z pomocą swoim pracownikom, budowali żłobek, który jednak nie zaspokajał potrzeb wszystkich pracujących matek⁵⁰⁴.

Ryc. nr 172. Budowa mieszkań spółdzielczych na osiedlu Dąbrowszczaków.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

W Ustce bardziej niż w innych miastach zastryżła się dysharmonia w rozwoju przemysłu i ośrodka miejskiego⁵⁰⁵. Usunięcie dysproporcji w rozwoju przemysłu i innych funkcji Ustki przestało być sprawą lokalną miasta. Toteż 12 października 1977 r. odbyła się narada z udziałem sekretarza KW w Słupsku i sztabu dyrektorów przedsiębiorstw wojewódzkich i zjednoczeń, aby ustalić, co można było przyspieszyć w rozwoju miasta, i aby zbudować przewidziane planem 5-letnim 1.300 mieszkań⁵⁰⁶.

Ostatecznie, tak duży - jak planowano - program rozwoju Stoczni „Ustka” nie został zrealizowany w całości⁵⁰⁷. Należy więc sądzić, że problemy z jakimi miasto borykało się w tym czasie, uległy złagodzeniu.

23. Analiza wykonania planu za rok 1977⁵⁰⁸

Plan sprzedaży ogółem, po korekcie planu pierwotnego z 650,0 mln zł do 665,0 mln zł, wykonano w 97,8%, osiągając wartość 650,1 mln zł, w tym statków w 90,8%, uzyskując wartość 403,6 mln zł. Zamiast 17 kutrów, oddano do użytku 14 jednostek. Nie przekazano do eksploatacji 2 kutry B-403⁵⁰⁹ (jednostki nr 5 i 6) i B-410/II/21. W miejsce 1 trawlera B-403 wykonano trawler B-410 dla Senegalu. Przekroczony został plan w zakresie produkcji pozaokrętowej w wysokości 20.898 tys. zł, przekazując odbiorcom: 54 szt. kutrów i motorówek z LPS, 260 szt. łodzi z LPS oraz 114 szt. trapów i

⁵⁰⁴ Tamże.

⁵⁰⁵ Według rocznika GUS z tego okresu, Ustka – licząc na głowę ludności - należała do najbardziej uprzemysłowionych miast w Polsce; zob. „Dziennik Bałtycki” 04.11.1977 r., nr 250.

⁵⁰⁶ „Głos Pomorza” 08.12.1977 r., nr 278.

⁵⁰⁷ W roku 1980 całkowicie odstąpiono od realizacji budowy na terenie „C”, gdzie planowano budowę statków o długości do 130 m.

⁵⁰⁸ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 229, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1977-1978.

⁵⁰⁹ Powodem zwłoki było opóźnienie terminów dostaw armatorskich oraz pożar w ładowni kutra B-403/3, a następnie kolizja spowodowana przez kuter PPIUR „Korab”.

kładek. Plan eksportu wykonano w 86%, przy czym sprzedaż do I obszaru wyniosła 77% planu, a do II obszaru 556%⁵¹⁰.

Pomimo niewykonania planu, dynamika w stosunku do roku 1976 była bardzo wysoka i wyniosła 135,7%.

Plan zatrudnienia zrealizowano w 101,8%, przy średniorocznym zatrudnieniu w liczbie 1510 osób i następującej strukturze:

- pracownicy umysłowi – 480 osób, tj. 31,8% (spadek o 1,4% w stosunku do 1976 r.);
- robotnicy bezp.-produkcyjni – 574 osoby, tj. 38% (wzrost o 3,1% w stosunku do 1976 r.);
- robotnicy pośr.-produkcyjni – 395 osób, tj. 26,2% (spadek o 0,8% w stosunku do 1976 r.);
- pozostali – 67 osób, tj. 4,0%.

Ryc. nr 173. Stan budowy „Zębców” w 1977 r.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

- cynkowni i wytrawialni;
- baru szybkiej obsługi na terenie „B”.

24. Rok 1977 według Kroniki Stoczni Ustka⁵¹¹

Plan na rok 1977 zapowiadany już był w poprzednim roku i zakładał sprzedaż wyrobów w wysokości 665,0 mln zł, zrealizowano tę planowaną wielkość w 97,8% uzyskując kwotę 650,1 mln zł. Na taki wynik złożyło się nieprzekazanie do eksploatacji trzech jednostek stalowych tj. B-403/5 i 6 oraz B-410/II/21.

W zakresie asortymentu wchodzącego na wyżej podaną wartość 650,1 mln zł przekazane do eksploatacji były: 4 jednostki typu B-403, 10 jednostek typu B-410/II, 54 szt. kutrów z LPS, 260 szt. łodzi z LPS oraz 114 szt. trapów i kładek.

Zadania eksportowe na rok 1977 określone zostały dyrektywą na wartość 29,600,0 tys. zł dewizowych, z tego:

- do obszaru I - 29,100,0 tys. zł dewizowych;

Średnioroczna płaca za rok 1977 wyniosła 65.220 zł (wzrost o 8,1% w stosunku do 1976 r.), z tego w grupie pracowników:

- umysłowych – 68.281 zł; c
- bezp.- prod. - 70.090 zł;
- pośr.- prod. - 55.053 zł;
- pozostałych - 38.306 zł.

W roku 1977 nie przekazano do eksploatacji następujących zadań inwestycyjnych:

- hali laminowania U1-U3B;
- przybudówek U2B, U4B i U10B;
- rozdzielni ciepła;
- U3A;
- ciepłociągu;
- stacji trafo SE-2;
- budynków „Zębiec”;

⁵¹⁰ Wykonanie na poziomie 556% osiągnięto przekazując 1 trawler B-410 do Senegalu, którego wartość stanowiła 78,8% sprzedaży do II obszaru.

⁵¹¹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

- do obszaru II – 500,0 tys. zł dewizowych.

Wykonano produkcję eksportową wartości 25,300 tys. zł dewizowych, z tego:

- do I obszaru - 22,520 tys. zł dewizowych;

- do II obszaru - 2,780 tys. zł dewizowych.

Zaawansowano prace na jednostce prototypowej typu KTT-16 do połowy tuńczyka.

W ramach zadania mieszkaniowego na osiedlu mieszkaniowym Wróblewskiego III - oddano do eksploatacji 125 mieszkań.

W roku 1977, mimo wzrostu wartości sprzedanych statków w stosunku do 1976 r., wystąpiło zmniejszenie strat z tytułu przeprowadzanych napraw gwarancyjnych. W 1977 r. stocznia przekazała do eksploatacji prototypowe jednostki typu B-403 dla armatora z NRD 4 szt. Z jakości procesu produkcyjnego wynika, że wskaźniki roku 1977 były w znacznym stopniu wyższe niż analogiczne z roku 1976.

Do najważniejszych posunięć wykonanych w 1977 r., a mających wpływ na poprawę warunków pracy, należy zaliczyć:

- przeniesienie wydziału W-1 do nowych pomieszczeń⁵¹²;
- przekazanie do eksploatacji dźwigu na nabrzeżu;
- zagospodarowanie nowego magazynu głównego;
- urządzenie śniadalni dla wydziału W-1;
- wyposażenie i urządzenie gabinetu szkoleniowego BHP.

W 1977 r. akcją wypoczynku letniego objęto łącznie 690 pracowników i ich członków rodzin. Przy wykorzystaniu tych 690 miejsc wczasowych opłata z zakładowego funduszu socjalnego wyniosła 1,066,6 tys. zł. W ramach działalności bytowej wybudowano i oddano do użytku:

- śniadalnię typu pawilonowego o pow. 145 m² wraz z bufetem o opow. 58 m² przez co polepszone warunki spożywania posiłków, jakość świadczonych usług żywieniowych i zaopatrzenia załogi w produkty żywnościowe;
- zorganizowano śniadalnię na terenie „B”, w której od listopada wydawane były posiłki regeneracyjne w ilości ca 10 dziennie;
- oddano do eksploatacji w dniu 01.01.1977 r. obiekt przedszkolny na 120 miejsc, przez co poprawiono warunki bytowe dzieci pracowników stoczni;
- odnowiono i zasiedlono hotel robotniczy przy ul. M. Polskiej po wyprowadzeniu z niego rodzin.

W 1977 r. oddano do użytku i zasiedlono łącznie 175 mieszkań z budownictwa resortowego. Zostały również oddane do użytku 4 domki realizowane w ramach budownictwa domów jednorodzinnych.

W grudniu 1977 r. kierownictwo zakładu przejął inż. **Arnold Godlewski**. Zastąpieni pracownicy otrzymali w tym roku 4 złote, 18 srebrnych Krzyży Zasługi. Wyróżniającym się kierowcom przyznano 8 odznak Wzorowego Kierowcy.

⁵¹² Hala nosiła oznaczenie U-9B.

14 sierpnia 1977 roku stocznię wizytował Wicepremier i Przewodniczący Komisji Planowania przy Radzie Ministrów Tadeusz Wrzaszczyk⁵¹³. Zwiedził on obiekty stoczniowe i odbył rozmowy z aktywnym stoczniovym.

Zaznaczyć należy, iż w tym roku Komitet Zakładowy PZPR był inicjatorem czynu partyjnego, którego efekty odbiły się szerokim echem. W tym czynie uczestniczyło 619 osób, przepracowano łącznie 3095 godzin, głównie przy budowie stadionu w Ustce, budowano trybuny, ogrodzenie, wykonano odwodnienie terenu. Na tym stadionie w kilka tygodni później odbyła się spartakiada ZPO.

25. Arnold Godlewski – dyrektor Stoczni „Ustka” w latach 1977-1980

Ryc. nr 174. Fotografia Arnolda Godlewskiego.



Arnold Godlewski urodził się 18 stycznia 1931 roku w Równem na Wołyniu, gdzie mieszkał do wybuchu II wojny światowej w 1939 roku. Po napaści na Związek Radziecki i wkroczeniu wojsk Armii Czerwonej do Równego, opuścił wraz z rodziną miasto i wstąpił do tworzącej się 27. Wołyńskiej Dywizji AK. Przy boku ojca walczył z wrogiem i przebywał w partyzantce aż do końca działań wojennych. Był najmłodszym uczestnikiem walk partyzanckich- po wielu latach uznany i odznaczony odznaką Synów Pułku. W 1945 roku przyjechał z rodzicami do Słupska. Ukończył gimnazjum w Szczecinie a w 1956 roku Wydział Mechaniczny Politechniki Gdańskiej i otrzymał dyplom inżyniera. Swą karierę zawodową rozpoczął w Spółdzielni Pracy „Metalowiec”, gdzie w krótkim czasie awansował na stanowisko kierownika spółdzielni. Był jednocześnie konstruktorem wielu urządzeń i maszyn (głównie przyczep i naczepe do samochodów budowlanych).

Źródło: Andrzej Obecny (redakcja), Emilia Godlewska, Arnold Godlewski, [w:] Słupscy Wołyniacy, wydawca ZTZMiCK, Słupsk 2008, s. 58.

W roku 1960 rozpoczął pracę w Zakładach Sprzętu [Urządzeń – u.a.] Okrętowego „Sezamor”, gdzie przeszedł wszystkie szczeble awansu, od głównego technologa do dyrektora zakładów w 1972 roku. Pełnił tę funkcję do 30 czerwca 1975 roku. Był twórcą i pierwszym organizatorem Zakładowego Biura Konstrukcyjnego, współtwórcą szkoły przyzakładowej, prowadził szkolenia dla pracowników na kursach kwalifikacyjnych. Opracował nową konstrukcję toczysk dennych do połowów głębinowych, w miejsce dotychczas importowanych. Przyniósł tym gospodarce oszczędności 160 tys. dolarów rocznie. W latach 1962-1970 kierował, z ramienia inwestora, budową nowych obiektów fabrycznych „Sezamoru” przy ul. Szczecińskiej. Dzięki jego zaangażowaniu i operatywności budowę zakończono planowo i zaoszczędzono 6 mln zł, które wykorzystano na budowę szkoły, dróg wewnątrzfabrycznych i stołówki. Pod jego kierownictwem, zakład osiągał bardzo wysokie wyniki w produkcji i stał się jednym z wiodących w przemyśle okrętowym. Jako dyrektor dbał nie tylko o wyniki w produkcji, ale również o swych pracowników, którzy go cenili i szanowali. Jednocześnie w latach 1967-1976 roku pełnił funkcję

⁵¹³ Tadeusz Włodzimierz Wrzaszczyk (ur. 12 września 1932 w Częstochowie, zm. 1 czerwca 2002) – polski inżynier i polityk. Minister przemysłu maszynowego (1970–1975), w latach 1975–1980 wiceprezes Rady Ministrów i przewodniczący Komisji Planowania przy Radzie Ministrów oraz zastępca członka Biura Politycznego KC PZPR, w 1980 członek Biura Politycznego KC PZPR; poseł na Sejm PRL VII i VIII kadencji; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Tadeusz_Wrzaszczyk [15.07.2022].

przewodniczącego Oddziału Rejonowego NOT, który powstał głównie z jego inspiracji. Był także członkiem Rady Głównej NOT.

Arnold Godlewski był wielkim miłośnikiem i działaczem na rzecz rozwoju społeczno-kulturalnego Słupska. Działał w Słupskim Towarzystwie Społeczno-Kulturalnym, był współtwórcą Słupskiego Festiwalu Pianistyki Polskiej, pełnił funkcję biegłego sądowego z ramienia SIMP, funkcję przewodniczącego Kolegium Karno-Administracyjnego przy Radzie Miasta, działał w Lidze Ochrony Przyrody i Związku Łowieckim. W roku 1975, z chwilą powstania województwa słupskiego, utworzono Wojewódzki Zarząd Rozbudowy Miast i Osiedli Wiejskich, którego Arnold Godlewski był dyrektorem do 1977 roku. Pod jego nadzorem podjęte zostały prace nad planem przestrzennego zagospodarowania województwa. W tym czasie pełnił również funkcję członka Komisji Rozwoju Makroregionu Północnego przy Komisji Planowania w Warszawie. W roku 1977 Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego zaproponowało mu powrót do branży i objęcie stanowiska dyrektora Stoczni „Ustka”, gdzie pracował do 1981 roku⁵¹⁴. W tym czasie stocznia zastąpiła na świecie produkcją jednych z najlepszych ognioodpornych łodzi ratunkowych⁵¹⁵.

W roku 1981 wybrany w plebiscycie, na prośbę załogi, wrócił do „Sezamoru” i pracował tam jako dyrektor do 31 marca 1982 roku kiedy to, po ogłoszeniu stanu wojennego, na podstawie art. 42 ust.1 dekretu z dnia 12.12.1981 o ochronie bezpieczeństwa państwa i porządku publicznego został „za zasługi” internowany i osadzony w ośrodku odosobnienia w Strzebielinku koło Gdańska, jako ten, który „może być inspiratorem wrogich działań przeciwko PRL”⁵¹⁶.

Po zwolnieniu z internowania nastąpiła u Arnolda Godlewskiego gwałtowna remisja choroby nowotworowej, z której już nie wyszedł. Od tej pory przebywał w klinikach i szpitalach onkologicznych, aż do śmierci 14 czerwca 1986 roku. Pochowany został na słupskim „Starym” cmentarzu przy ulicy Kaszubskiej. Za dorobek swego życia został odznaczony m.in.: Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi, Medalem Zwycięstwa i Wolności, Odznaką „Syna Pułku”, Odznaką Tysiąclecia Państwa Polskiego, Krzyżem Partyzanckim, Krzyżem Armii Krajowej i wieloma innymi medalami i odznaczeniami państwowymi i resortowymi. Emilia Godlewska⁵¹⁷.

26. Rok 1978⁵¹⁸

26. 1. Projekt planu produkcji

Zgodnie z dyrektywami ZPO, Stocznia „Ustka” była zobowiązana wykonać w 1978 roku następujące jednostki stalowe:

- B-409 – 2 szt.;
- B-410/II – 9 szt.;
- B-403 – 7 szt.

⁵¹⁴ Arnold Godlewski został zwolniony ze Stoczni „Ustka” zgodnie z postulatem strajkowym załogi stoczni z sierpnia 1980 roku; szerzej w cz. VII, rozdział 1.

⁵¹⁵ Produkcję łodzi ratunkowych ognioodpornych uruchomiono w stoczni pod koniec lat 60.

⁵¹⁶ Arnold Godlewski był internowany w okresie od 16.02.1982 do 03.03.1982 r. w związku ze strajkiem zorganizowanym w Sezamorzem w dniu 12.02.1982 r. przez aktywistów zakładowej „Solidarności, Tadeusza Fedeckiego i Ryszarda Szafrana; oficjalnym powodem był „brak nadzoru” zob. Igor Hałagida, *NSZZ „Solidarność” Regionu Słupskiego (1980–1990). Tom 1: szkice do monografii*, wydawca IPN Oddział Gdańsk, Gdańsk 2010, s. 87; w 2009 roku Sąd Okręgowy w Słupsku przyznał zadośćuczynienie rodzinie nieżyjącego Arnolda Godlewskiego; Sąd nie miał wątpliwości, że szef Sezamoru działał na rzecz niepodległego bytu państwa polskiego. Proces dotyczył zadośćuczynienia za represje w stanie wojennym; zob. <https://gp24.pl/sad-zadosuczynienie-za-represje-w-stanie-wojennym/ar/4395509> [dostęp: 15.07.2022].

⁵¹⁷ Andrzej Obecny (redakcja), Emilia Godlewska, Arnold Godlewski, [w:] *Słupscy Wołyniacy*, wydawca ZTZMiCK, Słupsk 2008, s. 58-60.

⁵¹⁸ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 201, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1978.

Wartość produkcji okrętowej wynosiła 517,8 mln zł. Uwzględniając produkcję pozaokrętową ZPO ustaliło wielkość sprzedaży produkcji ogółem w kwocie 833,0 mln zł.

W ramach planu nowych uruchomień wyznaczonych przez ZPO stocznia była zobowiązana do wykonania następujących wyrobów:

- skiffy stalowe „S09A” – 2 szt. i motorówki ślizgowe „PŁS-40”⁵¹⁹ – 8 szt. przeznaczone na statki B-406 (sejnyry tuńczykowe) budowane w Stoczni Północnej w Gdańsku;
- motorówki z LPS typu „MP-85” przeznaczone na jednostki typu B-527/1-2 (roporudomasowce – OBO) budowane w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni;
- łodzie ratunkowe zamknięte typu ŁRT-P3sm4z – 12 szt. przeznaczone na jednostki typu B-670/III/1 i B-670/2 (bazy przetwórnice) budowane w Stoczni Gdańskiej im. Lenina;
- łodzie ratunkowe typu ŁRT-P5sm6R przeznaczone na jednostkę B-492/1 [prom] budowaną w Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego;
- trapy aluminiowe L=6 m i L=7.5 m ze stopniami stałymi na jednostkę „G” [statek szpital B-320/1 – u.a.] budowaną w Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego.

Ryc. nr 175. Łódź typu „PŁS-40” podczas prób.



Na zdjęciu: Bogdan Mierzlikin (trzeci od prawej), Eugeniusz Mikołajczak (czwarty od prawej), Marian Lewandowski (trzeci od lewej, kucający).

Źródło: archiwum Mariana Lewandowskiego.

W planie opracowanym przez stocznnię, przekazanym do ZPO dnia 06.01.1978 r., zadania w zakresie produkcji okrętowej na eksport obejmowały natomiast⁵²⁰:

- trawlerzy B-403 dla NRD – 7 szt.;
- trawlerzy B409 dla Francji – 2 szt.;
- trawlerzy B-410 dla ZSRR – 5 szt.;
- trawlerzy B-410 dla Senegalu – 2 szt.

⁵¹⁹ „PŁS-40” (L=4.7 m, B=2.20 m) występowały w planie prac badawczych w 1977 r. jako „ślizg”; ich podstawową cechą była prędkość (35-38 węzłów), a funkcją była pogoń za ławicami tuńczyków i napędzanie ich ku statkowi; zob. „Dziennik Bałtycki” 26.01.1978 r., nr 21.

⁵²⁰ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 201, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1978, pismo EP/pfn/7/78 z dnia 06.01.1978 r.

Przy tym, jeszcze 02.01.1978 r. – zgodnie z harmonogramem budowy statków opracowanym na podstawie decyzji kierownictwa stoczni - planowano wykonanie 18 szt. kutrów, w tym⁵²¹:

- trawlerów B-403 – 7 szt.;
- trawlerów B-410 – 9 szt.;
- trawler B-409 – 1 szt.;
- trawler B-410/Senegal – 1 szt.

26.2. Operatywny plan techniczno-ekonomiczny na rok 1978

Ostateczny, operatywny plan techniczno-ekonomiczny na rok 1978, stocznia przekazała do ZPO 14.01.1978 roku, w którym ustalono⁵²²:

- sprzedaż produkcji i usług wg cen zbytu 1978 r. – 833,0 mln zł (wzrost o 24,4% do 1977 r.);
- produkcja eksportowa – 57,3 mln zł dewizowych (wzrost o 126,3% do 1977 r.);
- zatrudnienie – 1403/1484 osoby⁵²³.

Plan produkcji okrętowej przewidywał wykonanie następujących statków⁵²⁴:

- trawlery B-403 dla NRD – 7 szt.;
- trawlery B-409 dla Francji – 2 szt.;
- trawlery B-410 dla ZSRR – 5 szt.⁵²⁵;
- trawlery B-410 dla Senegalu – 2 szt.⁵²⁶;
- trawlery B-410 dla odbiorców krajowych – 2 szt.⁵²⁷.

Plan produkcji pozaokrętowej ustalono w wysokości 315,0 mln zł, w tym sprzedaż eksportowa wynosiła 117,4 mln zł. Plan ten zakładał wykonanie:

- 331 kutrów, motorówek i łodzi z LPS (26,0% planu rocznego);
- 2 szt. kutrów tuńczykowych „KTT-16” (1,6% planu rocznego);
- 2 szt. skiffów stalowych „S09A” (1,2% planu rocznego);

⁵²¹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 201, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1978, pismo EP/4/pfn/78 z dnia 02.01.1978 r.

⁵²² APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 201, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1978, pismo EP/15/pfn/77 z dnia 14.01.1978 r.

⁵²³ ZPO ustaliło wielkość zatrudnienia dla Stoczni „Ustka” w wysokości 1403 osób, co przy planowanej wielkości sprzedaży wyższej o 24,4% w stosunku do roku 1975, nie dawało możliwości realizacji zadań gospodarczych 1978 roku, ani prawidłowego funkcjonowania komórek stoczni. W celu ograniczenia zatrudnienia i zbliżenia się do poziomu dyrektywnego stoczni planowała przekazanie palaczy i sprzątaczek odpowiednim spółdzielniom woj. słupskiego oraz zmniejszenie zatrudnienia w oddziale BPK w Gdańsku i dziale inwestycji. Stocznia występowała o akceptację zatrudnienia w wysokości 1.484 pracowników, tj. na poziomie 1977 roku.

⁵²⁴ Plan ten stocznia zweryfikowała i zmieniła wewnętrznie już 18.01.1978 r., usuwając z niego: 5 szt. B-410 dla ZSRR, 1 szt. B-410 dla Senegalu, a wprowadzając 8 szt. dla kraju; zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 201, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1978, pismo EP/pfn/27/78 z dnia 18.01.1978 r.

⁵²⁵ Pomimo ujęcia w planie 5 statków dla ZSRR stwierdzono, że brak było „jakichkolwiek możliwości eksportu 5 trawlerów B-410/III w terminach ujętych w harmonogramach budowy statków w roku 1978”; zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 201, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1978, pismo nr EP/15/pfn/77 z 14.01.1978 r., część opisowa do planu TE 1978 r.

⁵²⁶ Planowana była budowa trzech jednostek, ale zgodnie z „Protokołem z rozmów między delegacją Rządu Republiki Senegalu a delegacją Rządu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej” z dnia 06.04.1978 r. przedstawiciel dyrektora naczelnego „Safcop” anulował zamówienie trzeciego statku wobec nieprzyjęcia przez PHZ „Navimor” warunków żądanych przez armatora; zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 201, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1978, pismo nr EP/pfn/201/78 z 20.06.1978 r.

⁵²⁷ W rzeczywistości, liczba statków B410 przekazanych odbiorcom krajowym w 1978 r. wyniosła 9 szt., niezależnie od statków B403, po zerwaniu kontraktu z NRD.

- 115 trapów i kładek (2,8% planu rocznego);
- asortyment różny (6,3% planu rocznego).

Ważniejsze jednostki z LPS z grupy kutrów i motorówek ujęte w planie produkcji pozaokrętowej⁵²⁸:

- motorówki „MT-48” i „MOT-48” – 39 szt.;
- kutry „727M” – 27 szt.;
- kutry „MTS85” – 6 szt.;
- łodzie „PB90E” – 44 szt.;
- ślizgi „PŁS40” – 8 szt.;

Plan zakładał wykonanie 233 szt. łodzi ratunkowych dla stoczni polskich oraz na eksport do Bułgarii, Rumuni, Kanady i Anglii⁵²⁹. Plan zawierał także wyroby o charakterze technicznym, w tym⁵³⁰:

- zespoły korpus akceleratora – 14 kpl;
- boje oceanograficzne – 4 szt.;
- pokrywy luku zsypu ryby – 2 kpl;
- stacje oceanograficzne – 12 kpl.

Ryc. nr 176. Hala laminowania w części obiektu wydziału K-1.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

26.3. Zakładowy plan rozwoju techniki na 1978 r

Zakres tematyczny planu w dużej części był zgodny z dyrektywą ZPO dotyczącą planu nowych uruchomień. Dodatkowo, w planie stoczni ujęto następujące wyroby⁵³¹:

- trawler B-409 – 1 szt.;

⁵²⁸ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 201, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1978, Plan asortymentowy produkcji na rok 1978 z dnia 03.07.1978 r.

⁵²⁹ Tamże. Plan eksportu na rok 1978 z dnia 07.03.1978 r.

⁵³⁰ Tamże. Plan asortymentowy produkcji na rok 1978 z dnia 07.03.1978 r.

⁵³¹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 201, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1978, Zakładowy plan rozwoju techniki na 1978 r.

- kuter tuńczykowy „KTT-16” – 2 szt.;
- łRT-P2s-m6ZRK – 3 szt.;
- trap ze stopniami nastawnymi, dwubiegowy, L=7.5 m – 2 szt.;
- kładka L=12 m – 4 szt.

27. Plan inwestycji

Główne zadania inwestycyjne przewidziane do wykonania w 1978 roku⁵³²:

- pirs wyposażeniowy U-19A i stanowisko prób na uwięzi – II kw. 1978 r.;
- hala U-1A (roboty palowe) – II kw. 1978 r.;
- hala laminowania U-3B z kanałem c.o. od kotłowni U-5B – II kw. 1978 r.;
- pomieszczenie socjalne U-4B – II kw. 1978 r.;
- przybudówka socjalna U-10B – III kw. 1978 r.;
- hala obróbki fizyko-chemicznej U-25B – III kw. 1978 r.;
- budynki biurowe „Zębiec” - II kw. 1978 r.;
- żłobek – III kw. 1978 r.

Jak już wcześniej wspomniano, zakończenie I etapu modernizacji stoczni, a przede wszystkim, przeniesienie produkcji wyrobów laminatowych z nawy wschodniej nowej hali kadłubowej, miało nastąpić do 31.12.1979 roku⁵³³. W praktyce, wg stanu z czerwca 1978 r., wykonano zaledwie część zadań. Między innymi, po oddaniu do użytku hali na terenie „B” [U9B], w której mieścił się wydział prefabrykacji „W-1”, nadal nie była gotowa przybudówka socjalno-biurowa. Zmontowano halę laminatów, składającą się z dwóch naw, w stanie surowym. Bez tynków, instalacji, suwnicy i pozostałych urządzeń potrzebnych do podjęcia produkcji. W ostatnich tygodniach nastąpił znaczny postęp robót przy budowie większej nawy, ale tylko dlatego, że w razie niesprzyjającej pogody w tej hali miała odbyć się główna impreza centralnych obchodów Dni Morza⁵³⁴.

Z powodu ograniczonych mocy głównego wykonawcy – Koszalińskiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego, nie mogły być kontynuowane roboty w dużej nawie hali laminatów, ani budowa ciepłociągu od kotłowni KR-1, która mogłaby ogrzewać stoczniowe obiekty. Z braku pieniędzy na ciepłociąg stocznia musiała utrzymywać w ruchu 5 starych, mało wydajnych kotłowni, dobudować w jednej z nich dodatkowy kocioł i zatrudniać ponad 20 palaczy. Opóźniona była także budowa 80-metrowego pirsu w kanale portowym, przy którym przewidziano wyposażenia statków. Przy istniejącym nabrzeżu panował olbrzymi tłok. Jednostki stały w dwóch rzędach, co niezwykle utrudniało prace wyposażeniowe i zagrażało ich bezpieczeństwu⁵³⁵.

⁵³² APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 201, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1978, Informacja dotycząca realizacji planu inwestycyjnego w roku 1978.

⁵³³ Termin „31.12.1979 r.” był zgodny z dyrektywą ZPO; zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 201, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1978, Informacja dotycząca realizacji planu inwestycyjnego w roku 1978.

⁵³⁴ „Głos Pomorza” 16.06.1978 r., nr 136.

⁵³⁵ Tamże.

28. Centralne obchody Dni Morza w Ustce

Gospodarzem centralnych Dni Morza w 1978 r. była, po raz pierwszy w swej historii, Ustka. W inauguracji obchodów wzięła udział znana żeglarka Krystyna Chojnowska-Liskiewicz⁵³⁶.

Ryc. nr 177. Inauguracja obchodów Dni Morza w Ustce.



W przeddzień inauguracji odbyła się akademicka w Słupsku z udziałem władz państwowych i wojewódzkich, w trakcie których wręczono odznaczenia państwowe. Następnie, przedstawiciele władz centralnych, sąsiednich województw, reprezentanci załóg przedsiębiorstw gospodarki morskiej zwiedzili w Stoczni Ustka wystawę przemysłu morskiego.

Źródło: „Głos Pomorza” 26.06.1978 r., nr 144.

Ryc. nr 178. Wystawa z okazji Dni Morza w stoczni.



Źródło: archiwum Zygmunta Zaręby.

⁵³⁶ Krystyna Chojnowska-Liskiewicz (ur. 15 lipca 1936 w Warszawie, zm. 12 czerwca 2021 w Gdańsku) – polska inżynier budowy okrętów i jachtowy kapitan żeglugi wielkiej, pierwsza kobieta na świecie, która samotnie opłynęła dookoła Ziemi na jachcie żaglowym; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Krystyna_Chojnowska-Liskiewicz [dostęp: 21.09.2022].

29. Wizyta władz partyjnych i państwowych w Stoczni „Ustka”

Ryc. nr 179. Delegacja partyjno- rządowa w Stoczni „Ustka”.

11.07.1978 r. stocznię odwiedził I Sekretarz KC PZPR Edward Gierek i Premier Rządu PRL Piotr Jaroszewicz z gospodarską wizytą. Obecni byli również: dr Jan Stępień – Wojewoda Słupski, Zbigniew Głowacki – I Sekretarz KM w Słupsku. Gości przyjmował dyrektor naczelny Stoczni Arnold Godlewski.



Źródło: archiwum Zygmunta Zaręby.

Ryc. nr 180. Premier Piotr Jaroszewicz w rozmowie z dyrektorem Arnoldem Godlewskim.



Źródło: archiwum Zygmunta Zaręby.

30. Produkcja kutrów tuńczykowych „KTT-16”

W dniu 30 grudnia 1978 roku przekazano pierwszy z serii 32 szt. zamówionych przez ZSRR.

Ryc. nr 181. Podniesienie bandery na kutrze „KTT-16”.



Na zdjęciu: od lewej: Bogdan Mierzlikin (budowniczy), Arnold Godlewski (dyrektor stoczni), NN, NN (przedstawiciele armatora), Mieczysław Orkisz (obsługa techniczna).

Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

W roku 1978 przekazano 2 szt. kutrów KTT-16⁵³⁷.

Ryc. nr 182. Kutry tuńczykowe na pokładzie bazy- przetwórci „Yarkiy Lucz”. Na lewej burcie zawieszane są: od dziobu – stalowy kuter produkcji japońskiej, za nim – 2 jednostki „KTT-16”.



Źródło: <https://fleetphoto.ru/photo/286984/vid=75435> [dostęp: 21.09.2022].

⁵³⁷ Z powodu opóźnienia budowy dwóch kutrów KTT-16, sprawa była przedmiotem operacyjnego sprawdzenia kryptonim „Tuńczyk” realizowanego w latach 1978-1979 przez WUSW w Słupsku; zob. [https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3200619&q=tuńczyk&page=1&url=\[typ=0](https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3200619&q=tuńczyk&page=1&url=[typ=0) [dostęp: 21.09.2022].

31. Produkcja kutrów B-403 na rynek polski

W latach 1978-1979 stocznia zbudowała 14 kutrów typu B-403 dla państwowych przedsiębiorstw rybackich.

Tabela nr 14. Kutry B-403 dostarczone dla rybołówstwa polskiego.

Lp.	Typ	Nazwa	Armator	Data dostawy
1.	B403	WŁA-290	Szkuner Władysławowo	31.03.1978
2.	B403	WŁA-291	„	30.04.1978
3.	B403	WŁA-292	„	31.05.1978
4.	B403	WŁA-293	„	21.11.1978
5.	B403	WŁA-294	„	30.11.1978
6.	B403	WŁA-295	„	29.12.1978
7.	B403	WŁA-296	„	20.03.1979
8.	B403	WŁA-297	„	31.03.1979
9.	B403	WŁA-299	„	31.03.1979
10.	B403	WŁA-298	„	30.04.1979
11.	B403	KOŁ-182	Barka Kołobrzeg	25.08.1979
12.	B403	KOŁ-183	„	31.08.1979
13.	B403	KOŁ-184	„	31.10.1979
14.	B403	KOŁ-185	„	30.11.1979

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Reference list of steel vessels built by Ustka Shipyard/Lista statków zbudowanych przez Stocznnię „Ustka” w Ustce”.

Kutry typu B-403 budowane dla polskiego rybołówstwa były bardziej uprzemysłowione od wcześniej budowanych dla NRD. Wyposażono je oprócz przenośników i sortownicy także w odgławiarko-patroszarkę. Inaczej rozwiązano wejście do przetworni. Na polskich kutrach

bezpośrednio z przetworni wchodziło się do pomieszczeń załogowych, a na statkach niemieckich było oddzielne wejście do przetworni i pomieszczeń załogowych, do których wchodziło się z pokładu.

Ryc. nr 183. B-403 WŁA-291 w porcie uesteckim.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ponadto, na jednostkach B403 przekazanych polskim rybakom, dokonano między innymi następujących modyfikacji⁵³⁸:

- przeniesiono wciągarkę sieciową w rejon wręgów 12-14 oraz pochylnię w pawęży;
- adaptowano stójki sortowe do zmienionego położenia wciągarki sieciowej;
- zamontowano dodatkowy blok sieciowe na maszcie rufowym;
- wyłożono pokład rufowy w warstwę desek drewnianych w rejonie szotów;
- zainstalowano drugie urządzenie wskaźnikowe echosondy SP 4301.

32. B-409 - pierwsza jednostka rybacka dla armatora francuskiego

30 września 1978 roku przekazano francuskiemu armatorowi Philippowi Lecanu kuter rybacki typu B-409, który konstrukcyjnie był oparty na projekcie B-410. Jego projektantem był mgr inż. Romuald Czerniejewski.

⁵³⁸ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 178, Sprawozdanie finansowe 1978, część opisowa do sprawozdań P-25 za rok 1978.

Ryc. nr 184. B-409 „Massena” przed wodowaniem.

Podstawowe różnice w stosunku do B-410 dotyczyły zmian konstrukcyjnych w kadłubie oraz pomieszczeniach przetwórczych i ładowni. Zmieniono także wyposażenie pokładowe z instalacją napędu hydraulicznego, radiowo-nawigacyjne, ratunkowe i p.poż, które dostarczył odbiorca francuski w ramach tak zwanych dostaw armatorskich⁵³⁹.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 185. Kuter B-409 przy nabrzeżu stoczniovym.



Źródło: archiwum Zygmunta Zareby.

⁵³⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 178, Sprawozdanie finansowe 1978, część opisowa do sprawozdań P-25 za rok 1978.

Ryc. nr 186. Uczestnicy uroczystości podniesienia bandery na B-409.



Na zdjęciu, od lewej: Ryszard Ziarkowski, inspektor BV, Andrzej Siekierzycki, Andrzej Kayser, Romuald Czerniejewski, Zygmunt Zaręba, Philippe Lecanu, Ludwik Lula, Krzysztof Wierciński.

Kuter typu B-409 był pierwszą jednostką dla klienta zachodniego, tj. klasyfikowanego jako obszar KK (kraje kapitalistyczne). Była planowana dostawa drugiej

Źródło: archiwum Ryszarda Ziarkowskiego.

jednostki, ale armator nie otrzymał licencji importowej od władz francuskich na zakup kutra w roku 1978. Zgodnie z przepisami francuskimi, zakup kolejnego statku byłby możliwy po dostawie pierwszej jednostki i dopuszczeniu go do eksploatacji przez Komisję Bezpieczeństwa Żeglugi Francji⁵⁴⁰.

33. Jednostki typu S09A „Skiff”

Na zamówienie Stoczni Północnej im. Bohaterów Westerplatte w Gdańsku stocznia zaprojektowała i wykonana 6 jednostek stalowych typu „S09A”, przeznaczonych na sejnery tuńczykowe B-406⁵⁴¹.

Charakterystyka techniczna⁵⁴²

- długość całkowita -9,20 m;
- długość klasyfikacyjna -8,85 m;
- szerokość -5,40 m;
- wysokość -1,90 m;
- zanurzenie -1,66 m;
- napęd – 2 x SW 680 „Delfin” -330 KM/ 242 kW.

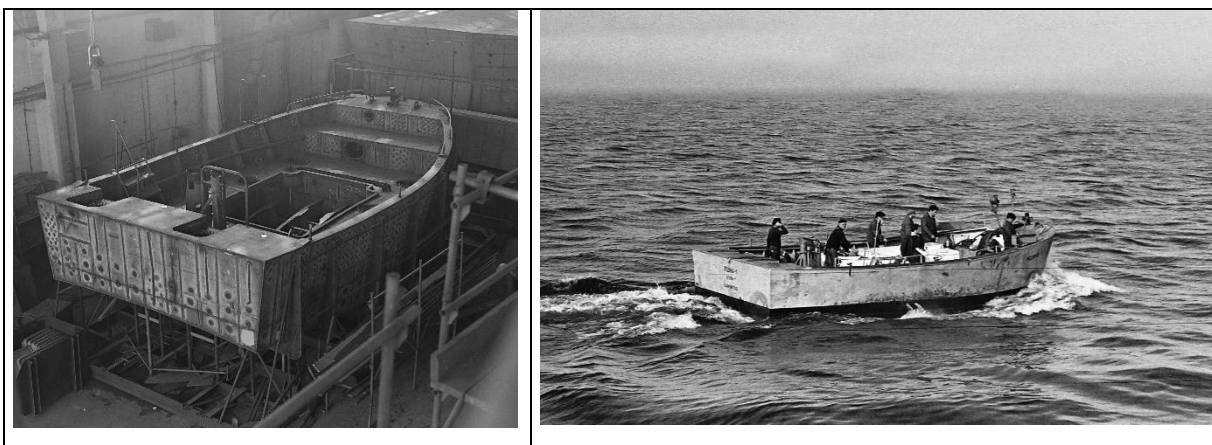
⁵⁴⁰ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 201, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1978, pismo stoczni nr EP/pfn/201/78 z 20.06.1978 r.

⁵⁴¹

https://gdansk.gedanopedia.pl/gdansk/title=STOCZNIA_PÓLNOCNA_IM_BOHATERÓW_WESTERPLATTE [dostęp: 25.09.2022].

⁵⁴² Rejestr mot. PRS 2020, nr rej. 629486; dane rejestru dot. „S09A” zbudowanej w stoczni w 1982 r. dla firmy „Petrobaltic”, przebudowanej w 2012 sposobem gospodarczym na holownik – sondażówkę o nazwie JOLA I, port macierzysty Łeba.

Ryc. nr 187. Skiff S09A na podczas budowy na hali K-1. Ryc. nr 188. Skiff S09A na próbach morskich.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

34. Setny statek ze Stoczni „Ustka”

22.11.1978 r. w stoczni zwodowano setny statek. Z tej okazji odbyła się uroczystość z udziałem sekretarza KW w Słupsku Ryszarda Kurylczyka, władz miejskich i kierownictwa ZPO. Setną jednostką był kuter B-403 „WŁA-297”, przeznaczony dla PPIUR „Szkuner” we Władysławowie. Matką chrzestną była Wanda Ziarkowska – Blaszkę⁵⁴³. Zastężeni pracownicy otrzymali dyplomy oraz medale, wybite z okazji zwodowania setnego statku⁵⁴⁴.

Ryc. nr 189. Medal z okazji zwodowania 100. statku.



Źródło: archiwum Ryszarda Seja.

⁵⁴³ Życiorys Wandy Ziarkowskiej – Blaszkę zamieszczamy w Aneksie do książki.

⁵⁴⁴ „Głos Pomorza” 23.11.1978 r., nr 267.

35. Modernizacja B410 – wdrożenie wersji B410/III

W 1978 roku wprowadzono zmiany konstrukcyjne na jednostkach B-410, które otrzymały oznaczenie „B-410/III”. Były to następujące kutry przekazane w tym roku: „KOŁ-177”, „KOŁ-178”, „KOŁ-179”, „KOŁ-180”, „KOŁ-181” dla PPIUR „Barka” Kołobrzeg, oraz „UST-80” i „UST-81” dla PPIUR „Korab” Ustka⁵⁴⁵.

Zakres zmian konstrukcyjnych i wyposażeniowych obejmował następujące modyfikacje⁵⁴⁶:

- zastosowano elektrohydrauliczne urządzenie sterowe współpracujące z autopilotem;
- zastosowano nowe, zmniejszone pulpity sterownicze;
- wprowadzono dodatkowy luk wyładunkowy w ładowni;
- zastosowano izolację pomieszczeń o zwiększonej zdolności tłumienia hałasów.

35.1. „B-410 to jeszcze nie to”⁵⁴⁷

Niespełna 2 lata po oddaniu do eksploatacji pierwszej jednostki B-410 w środowisku rybackim i naukowym pojawiły się krytyczne opinie i komentarze na jej temat. Dotyczyły one zarówno samego projektu, jak i wykonawstwa.

Ryc. nr 190. Kutry B-410 przy nabrzeżu wyposażeniowym stoczni.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Już w październiku 1977 roku, podczas konferencji naukowej poświęconej problemom rybołówstwa bałtyckiego, jego sytuacji biologicznej, ekonomicznej i prawnej, flocie bałtyckiej, połowom i produkcji z surowca bałtyckiego, zorganizowanej przez Polskie Towarzystwo Ekonomiczne Oddział w Gdańsku i Wojewódzką Radę Koordynacyjną Kół PTE Gospodarki Rybnej, przedstawiciel Morskiego Instytutu Rybackiego w

Gdyni, dr inż. J. Krępa uznał budowę kutrów typu B-410 za kontrowersyjną⁵⁴⁸. Należy nadmienić, że MIR był autorem koncepcji i założeń technicznych oraz właścicielem patentu, który był podstawą opracowania dokumentacji konstrukcyjnej kutra przez BPK Stoczni „Ustka”.

Inny przedstawiciel MIR, doc. Z. Polański sugerował, aby rozważyć zbudowanie kutra na kadłubie o długości 19 m, albo w granicach 17–24 m, zwracając uwagę na politykę zakupową

⁵⁴⁵ [G.] Piotrowski, *Reference list of steel vessels built by Ustka Shipyard – Lista referencyjna statków stalowych zbudowanych w Stoczni Ustka* (w posiadaniu autora).

⁵⁴⁶ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 178, Sprawozdanie finansowe 1978, podstawowe wielkości ekonomiczne za rok 1978, część opisowa do sprawozdań P-25 za rok 1978.

⁵⁴⁷ „Dziennik Bałtycki” 15.06.1978 r., nr 134.

⁵⁴⁸ „Dziennik Bałtycki” 12.08.1977 r., nr 181.

spółdzielczości rybackiej, opartą na kutrach 21 metrowych, dwukrotnie tańszych od B-410, łowiących 60% tego co B-410⁵⁴⁹.

Plany spółdzielczości rybackiej potwierdził przedstawiciel Krajowego Związku Spółdzielczości Rybackiej mgr Korzycki – „chcemy budować flotę spółdzielczą, której trzonem będzie kuter nowego typu KB-21 (kuter burtowy) oraz KŁ-21 (kuter łososiowy) [...] wiążemy duże nadzieje z tym typem kutrów, tym bardziej, że np. KB-21 spotkał się z dobrą opinią naszych szyprow i rybaków”⁵⁵⁰.

Konkluzja konferencji był taka, że „kolejna bałtycka jednostka (w tym przypadku B-410), na którą czekają nasi rybacy, okazała się nieprzydatna w naszych warunkach [...]. Wysokie nakłady zarówno na zakup jak i eksploatację kutrów B-410, przy ewentualności przestrzennego ograniczenia połowów na Bałtyku do 130-150 Mm, zmuszają do szukania nowych, mniejszych jednostek odpowiednich do połowów na bliskich łowiskach”⁵⁵¹ stanowiła kasandryczną przepowiednię zdarzeń, które miały miejsce w 1981 roku⁵⁵².

W opinii dyrektora do spraw technicznych PPiUR „Koga” Hel Jerzego Janikowskiego „podstawowym i nie do poprawienia mankamentem B-410 była wadliwe rozplanowana, niefunkcjonalna ładownia o dużej pojemności, lecz małej efektywności, ograniczająca wynik połowowy”⁵⁵³. Jednostki te łowiły dobrze dennie dorsza, nie były jednak przystosowane do połowów pelagicznych, które wówczas przeważały na Bałtyku. Trudno było utrzymać je w gotowości technicznej, mimo że armator obsadzał je najlepszymi praktykami⁵⁵⁴.

Podstawowy mankament podawany przez użytkowników z PPiUR „Koga” Hel dotyczył wielkości kutra - był za duży! Kołobrzaska „Barka” uważała B-410 za jednostkę nieudaną z powodu całego szeregu wad technicznych: źle wykonanej hydrauliki, bardzo małego pokładu roboczego, nieprawidłowo izolowanego nad ładownią, wąskiej i nieforemnej ładowni, braków w wyposażeniu elektronicznym. Natomiast rybacy ze „Szkunera” Władysławowo uznawali projekt B-410 za dobry w założeniach, ale posiadający wady konstrukcyjne. Zdaniem rybaków, na etapie projektowania za mało było kontaktów teoretyków-projektantów z praktykami-rybakami⁵⁵⁵.

Stocznia odrzucała takie zarzuty, podkreślając udział projektantów i konstruktorów w próbach morskich prototypów i w rejsach połowowych. Należy dodać, że w trakcie budowy seryjnych jednostek wprowadzano istotne zmiany w projekcie jednostki – w połowie 1976 r. wprowadzono do produkcji B-410 w wersji „II”, a w połowie 1978 r – B-410 w wersji „III”, zbliżonej do rozwiązań B-403, poprawiające w warunki eksploatacyjne kutra. W wersji „III” zwiększono pojemność ładowni oraz długość statku o pół metra, co pozwoliło wydłużyć pokład roboczy. Wprowadzono także autopilota⁵⁵⁶.

Często wykluczające się oczekiwania pięciu państwowych przedsiębiorstw bałtyckich, nie sposób było pogodzić. Stocznia opracowała „całą generację” małych kutrów do połowów na Bałtyku. Między innym, pod koniec 1977 roku opracowany został i przesłany do MIR, projekt koncepcyjny całkiem nowego statku, którego autorem był inż. Jerzy Plewa. Była to jednostka o większym od B410

⁵⁴⁹ Tamże.

⁵⁵⁰ Tamże.

⁵⁵¹ Tamże.

⁵⁵² W połowie 1981 roku Zjednoczenie Gospodarki Rybnej podjęło decyzję o rezygnacji z zakupu jednostek B-410 przez podległe mu PPiUR; o zdarzeniu i konsekwencjach piszemy w cz. VII, rozdział 2.

⁵⁵³ „Dziennik Bałtycki” 26.04.1978 r., nr 95.

⁵⁵⁴ Tamże.

⁵⁵⁵ Tamże.

⁵⁵⁶ Tamże.

kałtubie (28 m), wzbogacona o dodatkowe mechanizmy i silnik o większej mocy, o zasięgu pływania do 15 dni, przystosowana do połowów uniwersalnych (dorsza, śledzia i szprotą)⁵⁵⁷.

36. Realizacja planu w 1978 roku

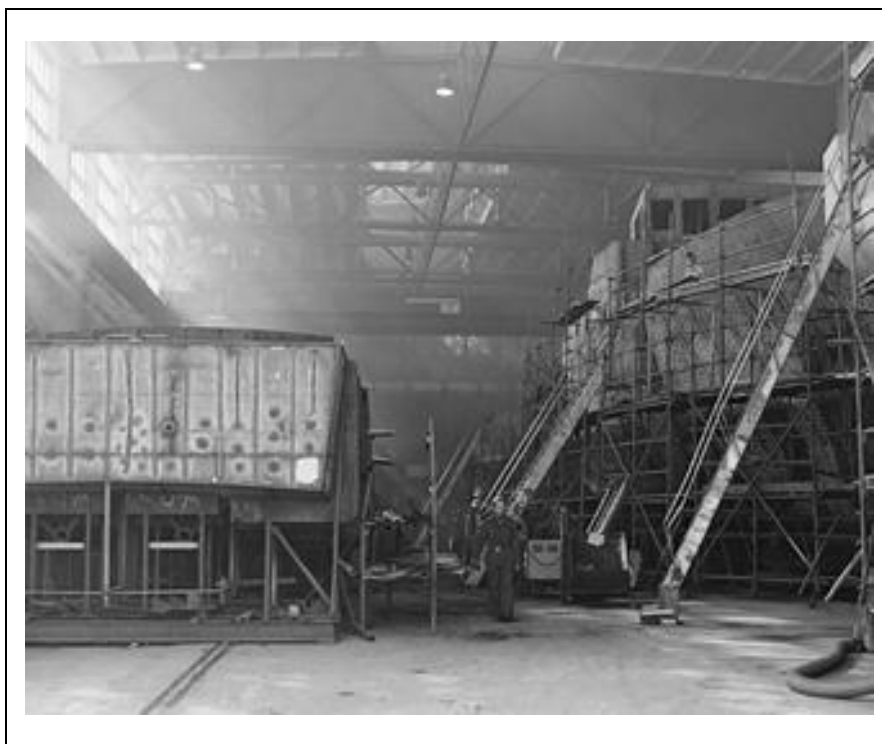
36.1. Budowa statków w roku 1978⁵⁵⁸

W roku 1978 zbudowano 18 trawlerów rybackich, w tym:

- B-403 – 1 szt. dla NRD;
- B-409/1 – 1 szt. dla Francji;
- B-403 – 6 szt. dla PPiUR „Szkuner” Władysławowo;
- B-410/II – 3 szt. (1 szt. dla PPiUR „Barka” Kołobrzeg, 1 szt. dla PPiUR „Szkuner” Władysławowo i 1 szt. dla „Safcop” Senegal);
- B-410/III – 7 szt. (5 szt. dla PPiUR „Barka” Kołobrzeg i 2 szt. dla PPiUR „Korab” Ustka);

W porównaniu z rokiem 1977 stocznia zbudowała 4 jednostki więcej, co wartościowo oznaczało wzrost o 34,1%.

Ryc. nr 191. Hala budowy kałtubów K-1.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

⁵⁵⁷ Tamże. Warto tu zaznaczyć, że w tym okresie spółdzielczość rybacka zaprezentowała jednostkę o długość 21 m (KB-21), tańszą prawie o połowę od B-410 i mogącą łowić 600 ton ryb. Kilka lat później Stocznia „Ustka” opracowała projekt kutra typu B-280, który był jednostką większą od B-410, z przeznaczeniem dla przedsiębiorstw państwowych i kutra typu B-291, przeznaczonego dla spółdzielczości rybackiej.

⁵⁵⁸ [G.] Piotrowski, *Reference list of steel vessels built by Ustka Shipyard – Lista referencyjna statków stalowych zbudowanych w Stoczni Ustka* (w posiadaniu autora).

36.2. Realizacja produkcji eksportowej w roku 1978

Wartość sprzedanych wyrobów na eksport wyniosła 193,321 tys. zł, co stanowiło 23,1% sprzedaży ogółem. Zadania planowe w tym zakresie wykonano w 99,1%, przy czym nastąpił bardzo duży wzrost sprzedaży do II obszaru, wynoszący 85,4%, co osiągnięto głównie dzięki sprzedaży B-409 do Francji i B-410 do Senegal. Zadania eksportowe na I obszar płatniczy wykonano w 100,2%⁵⁵⁹.

36.3. Zatrudnienie

Średnioroczne zatrudnienie wyniosło 1518 osób, tj. wyższym o 0,5% w stosunku do 1977 r., przy następującej strukturze:

- pracownicy umysłowi - 454 osoby, tj. 29,9%;
- robotnicy bezp.- produkcyjni - 596 osób, tj. 39,3%;
- robotnicy pośr. – produkcyjni – 404 osoby, tj. 26,6%.

W roku 1978 nastąpiło zwiększenie udziału pracowników bezp.-produkcyjnych o 1,3% oraz zmniejszenie grupy pracowników administracyjno-biurowych o 0,8% w stosunku do roku 1977⁵⁶⁰.

36.4. Realizacja inwestycji⁵⁶¹

Na koniec 1978 r. miało nastąpić zakończenie I etapu realizacji zadania „Modernizacja Stoczni”, a do tego czasu wykonane zostało w 80%, przy czym generalny wykonawca (KPBP) wykonało roboty o wartości 52,4 mln, tj. w 61,6% planowanego na rok 1978 przerobu. Wśród ważniejszych zadań nie wykonano:

- pirsu wyposażeniowego;
- hali laminowania U-3B;
- przybudówki socjalnej U-4B;
- stacji sprężarek U-16B;
- budynków „Zębiec” (2 szt.).

Natomiast, systemem gospodarczym, stocznia wykonała następujące obiekty:

- żłobek przy ul. Marynarki Polskiej;
- ogrodzenie terenu;
- ładownię PKP.

37. Rok 1978 według Kroniki Stoczni „Ustka”⁵⁶²

Działalność 1978 r. Stoczni „Ustka” cechowała się sprzedażą wyrobów i usług, wyrażanych w rzeczywistych cenach zbytu ogółem w wysokości 837.797 tys. zł uzyskując w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego wzrost o 25,4%.

⁵⁵⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 229, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1977-1978.

⁵⁶⁰ Tamże.

⁵⁶¹ Tamże.

⁵⁶² APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

Dominujący udział w sprzedaży, bo wynoszący aż 64,8% stanowiła produkcja okrętowa, na którą składało się 18 trawlerów rybackich typu B-410, B-409 o łącznej wartości 541,2 mln zł. (wzrost w stosunku do 1977 r. - 134,1%).

Zrealizowano wartość produkcji pozaokrętowej, stanowiącą 33,9% ogólnej sprzedaży, w skład której weszło między innymi 81 kutrów i motorówek z tworzyw sztucznych, 220 łodzi z LPS, 2 kutry tuńczykowe KTT-16 [z LPS – u.a.], 1 skiff stalowy i 119 trapów i kładek, ukształtowała się na poziomie 282,9 mln zł.

Niezaprzeczalnym sukcesem przedsiębiorstwa była sprzedaż trawlera B-409 dla Francji, którą to sprzedaż należy traktować jako wejście na nowy rynek krajów kapitalistycznych.

Z jednostek laminatowych najważniejszą był kuter KTT-16 do połowu tuńczyka. Kutry te zbudowano na zamówienie Związku Radzieckiego. Pod względem wyposażenia były zbliżone do B-410, ale posiadały silnik o zmniejszonej mocy⁵⁶³.

Innym prototypem był skiff SO-9 łódź pomocnicza na statki łowcze. Jej zadaniem miało być rozciąganie sieci oraz manewrowanie statkiem, dlatego jednostka ta otrzymała silnik o dużej mocy jak na superkutrze B25sA. Cztery takie jednostki zbudowano na zamówienie Związku Radzieckiego⁵⁶⁴.

Zadania eksportowe na I obszar płatniczy zrealizowano w 100%, a w skład tego eksportu weszły między innymi prototypowe kutry tuńczykowe typu KTT-16 dla armatora radzieckiego, kutry, których produkcja będzie kontynuowana w latach następnych.

Średnia, roczna płaca w 1978 r. w przeliczeniu na jednego zatrudnionego (bez uczniów) wyniosła 68.684 tys. zł.

Systemem gospodarczym stocznia wykonała następujące ważne obiekty: żłobek przy ul. Marynarki Polskiej, ogrodzenie terenu, ładownia PKP. Zakupiono wiele maszyn i urządzeń: automaty do cięcia krzywoliniowego blach, giętarki hydrauliczne, aparaty do pianki, urządzenia do śrutowania, prasy hydrauliczne, automaty do spawania, urządzenia dźwigowe.

ZSBO w 1978 r. otrzymało piękną nowoczesną bursę, która mieściła 80 uczniów.

Reasumując stwierdzić należy, że Stocznia w 1978 r. uzyskała zadowalające wyniki produkcyjne, przy niezadowalających jeszcze wynikach ekonomicznych. Dla poprawienia ekonomiki przedsiębiorstwa należało zwrócić większą uwagę i poczynić skuteczniejsze oddziaływanie, takie jak:

- w dziedzinie inwestycyjnej - pilniejsze dążenie do zakończenia opóźnionej realizacji i modernizacji stoczni;
- w zakresie produkcji, w związku z produkcją B-403 - zwrócić uwagę na zagadnienia produkcji globalnej i zwiększyć powierzchnię produkcyjną dla seryjnej produkcji KTT-16.

31 grudnia Bal Sylwestrowy mógł się odbyć w estetycznie zmodernizowanej stołówce. Stoczniovcy mieli szczególne powody do radości w kończącym się roku. We współzawodnictwie między stoczniami produkcyjnymi zajęli oni zaszczytne pierwsze miejsce.

Najwyższe w tym roku odznaczenie państwowe w Stoczni - Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski - otrzymał Stanisław Maroszek⁵⁶⁵. Wprowadzono nowe odznaczenie honorowe - Zasłużony dla Stoczni „Ustka”.

⁵⁶³ Trudno zgodzić się z tezą autora, to były nieporównywalne pod względem charakterystyk, jednostki.

⁵⁶⁴ Jednostki „SO-9A” były dostarczane na sejnery tuńczykowe budowane w Stoczni Północnej w Gdańsku dla ZSRR; zbudowano 6 szt.

⁵⁶⁵ Biogram Stanisława Maroszka przedstawiamy w Aneksie do książki.

38. Rok 1979. Trudne początki roku z powodu zimy „stulecia”

Istotny wpływ na pracę stoczni w początkach roku 1979 miała pogoda. Wyjątkowa śnieżna i mroźna zima spowodowała zahamowanie produkcji stalowej i laminatowej, gdzie temperatura miała szczególne znaczenie z uwagi na proces technologiczny⁵⁶⁶.

Ryc. nr 192. Zima „stulecia” w stoczni.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

W stoczni opracowano plan zabezpieczenia zakładu na wypadek odłączenia dopływu prądu, zabezpieczono zapasy ropy i benzyny na tydzień, zapas odzieży zimowej, opracowano awaryjny plan zabezpieczenia ppoż. i plan ochrony zakładu oraz podjęto wiele innych działań w celu ograniczenia skutków klęski żywiołowej⁵⁶⁷.

W wyniku braku możliwości dojazdu do pracy 03.01.1979 r. nieobecnych w pracy było 156 osób w bezpośredniej produkcji (25% stanu zatrudnienia). Z powodu braku sprężonego powietrza nastąpił

prześwój w pracy na laminatach⁵⁶⁸. Od początku roku do szóstego lutego w stoczni brakowało żywicy do produkcji wyrobów laminatowych. Piętrzyły się kłopoty w zaopatrzeniu materiałowym, dostawach kooperacyjnych, dokuczliwe były ograniczenia w dostawach energii. Z tego powodu plan stycznia wykonano zaledwie w 73%. Podobna sytuacja miała miejsce w lutym. Dyrektor ds. produkcji Ludwik Lula spodziewał się jednak, że roczny plan produkcji okrętowej będzie wykonany. Problem widział w możliwości nadrobienia zimowych zaległości w produkcji laminatowej⁵⁶⁹.

39. Projekt planu produkcji na rok 1979 - zadania i wielkości informacyjne do planu na rok 1979 dla Stoczni „Ustka”⁵⁷⁰

Wg procedur planistycznych ZPO przekazało stoczni wytyczne do planu na rok 1979, w których, na podstawie projektu Uchwały Rządu w sprawie założeń NPSG na rok 1979, zostały podane główne kierunki strategii gospodarowania w roku 1979. Plan branży [budownictwa okrętowego] charakteryzował się, między innymi⁵⁷¹:

- przeciętnie niższą niż w latach ubiegłych dynamiką sprzedaży;
- znacznie wyższym tempem wzrostu eksportu niż wzrost sprzedaży;
- dalszym obniżeniem limitów inwestycyjnych;

⁵⁶⁶ W województwie śluskim ogłoszono wówczas stan klęski żywiołowej.

⁵⁶⁷ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa, Protokół z kierownictwa w dniu 02.01.1978 r.

⁵⁶⁸ Tamże. Protokół kierownictwa z 03.01.1979 r.

⁵⁶⁹ „Głos Pomorza” 22.02.1979 r., nr 41.

⁵⁷⁰ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 202, Plan techniczno-ekonomiczny na 1979 rok.

⁵⁷¹ Tamże. Pismo ZPO nr PP/1835/pf/513/78 z 07.12.1978 r.

- zwiększeniem towarów przeznaczonych na rynek i odjęciem produkcji nowych wyrobów rynkowych przez niektóre przedsiębiorstwa zjednoczenia [...].

W odniesieniu do Stoczni „Ustka” wytyczne planistyczne nakazywały, m.in.:

- uzyskanie wskaźnika udziału robotników bezpośrednio-produkcyjnych, co najmniej w wysokości 43,5%;
- obniżenie średniorocznego stanu zatrudnienia w zarządzie stoczni, co najmniej o 5% w stosunku do 1977 r.;
- systematyczne analizowanie możliwości zmniejszenia zakupów importowych poniżej określonych limitów;
- usprawnienie planowania operatywnego na bazie wdrażanych zasad planowania rzeczowego.

ZPO przekazało stoczni następujące zadania i wielkości informacyjne do planu na rok 1979⁵⁷²:

- sprzedaż ogółem – 870,0 mln zł;
- w tym eksport – 363,0 mln zł⁵⁷³.

W zakresie produkcji taboru rybołówstwa morskiego podano listę statków, na łączną kwotę 582,9 mln, obejmującą:

- trawler rufowy B-401 – 8 szt.;
- trawler rufowy B-409 – 1 szt.;
- trawler rufowy B-410 – 10 szt.

W części dotyczącej realizacji inwestycji ustalono limit nakładów (40 mln zł), który przeznaczono na budowę i całkowite zakończenie następujących obiektów:

- przybudówki U-10B;
- hali laminowania;
- prototypowni i wyposażenia wstępnego U-1B/I, U-1B/II i U-3B;
- sieci ciepłych;
- przybudówki socjalnej U-2B;
- cynkowni U-26B;
- sprężarkowni U-16B.

Plan nowych uruchomień zawierał następujące pozycje⁵⁷⁴:

- trap dwubiegowy ze stopniami nastawnymi L=9 m, łódź ŁRT-P5sm6zR i kuter ratunkowo-roboczy „725R” na prom B492/1, budowany w Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego;

⁵⁷² Tamże. Zadania i wielkości informacyjne do planu na rok 1979 dla Stoczni „Ustka” z 07.12.1978 r.

⁵⁷³ Plan eksportu na I obszar zawierał między innymi 12 szt. kutrów „KTT-16”, co zostało mocno oprotestowane przez stocznię; zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 202, Plan techniczno-ekonomiczny na 1979 rok, pismo nr DN/355/pfn/78 z 23.12.1978 r.

⁵⁷⁴ Spośród wymienionych wyrobów tylko trap i kuter „725R” były produktami nowymi, pozostałe występowały już w planie na rok 1978.

- szerokość na wodnicy (T=0,78 m) -2,55 m;
- wysokość boczna -1,50 m;
- zanurzenie -0,78 m;
- wypór przy zanurzeniu T=0,78 m -ok. 76 kN;
- rozstaw haków -6,75 m;
- szybkość -10 węzłów;
- załoga -2 osoby + 9-ciu pasażerów, lub 4-ch pasażerów i 2-ch na noszach;
- napęd „Delfin” o mocy 165 KM, prod. PZM Puck.

39.1. Plan sprzedaży produkcji eksportowej

ZPO wyznaczyło stoczni dyrektywę w zakresie produkcji eksportowej na rok 1979 r. w wysokości 21,1 mln zł dewizowych, w tym⁵⁷⁶:

- I obszar płatniczy – 14,6 mln zł dew.;
- II obszar płatniczy – 6,5 mln zł dew.

Stocznia nie przyjęła wielkości dyrektywnych z powodu okoliczności związanych z realizacją kontraktu na budowę kutrów „KTT-16” dla ZSRR, które przedstawiamy poniżej.

Wielkość sprzedaży do II obszaru przyjęto warunkowo, gdyż wartość kontraktów wynosiła 2,0 mln zł dew., a pozostałe 4,5 mln zł dew. stanowiła rezerwa: B-409 dla Francji i 2 szt. kutrów B410 dla Szwecji, przy czym warunkiem stoczni było to, żeby były to statki B410/III, a zawarcie kontraktu nastąpiło do 28.02.1979 roku⁵⁷⁷.

39.2. Realizacja kontraktu na dostawę „KTT-16” dla ZSRR

Zgodnie z kontraktem zawartym w 1976 roku, w roku 1979 stocznia była zobowiązana dostarczyć zamawiającemu **12 szt.** tych jednostek i tyle znalazło się w zadaniach dyrektywnych ZPO. Uwarunkowania realizacyjne produkcji kutrów, związane z opóźnieniem harmonogramu budowy obiektów produkcyjnych na terenie „B” stoczni, ale też błędy projektowe i wykonawcze spowodowały, że 2 jednostki prototypowe zdano dopiero 30.12.1978 roku⁵⁷⁸. Od tego momentu stocznia mogła przystąpić do useryjnienia dokumentacji i przeróbki oprzyrządowania. Ponieważ proces laminowania kutrów odbywał się na hali [K-1] na terenie „A” łącznie z laminowaniem kadłubów łodzi i motorówek, w I kwartale 1979 r. musiały być laminowane ich kadłuby w celu terminowego zabezpieczenia produkcji polskich stoczni i eksportu. W związku z tym, stocznia planowała rozpoczęcie laminowania kolejnej, trzeciej jednostki, od 01.04.1979 r. i wykonanie 9 szt. kadłubów do końca roku. W rezultacie, założono wykonanie i dostawę **6 szt.** gotowych kutrów do 31.12.1979 roku⁵⁷⁹.

⁵⁷⁶ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 202, Plan techniczno-ekonomiczny na 1979 rok, Zadania i wielkości informacyjne do planu na rok dla Stoczni „Ustka” z 07.12.1978 r.; sprzedaż ogółem i do I obszaru uwzględniają korektę z tytułu korekty o 4 statki B-403 dla NRD.

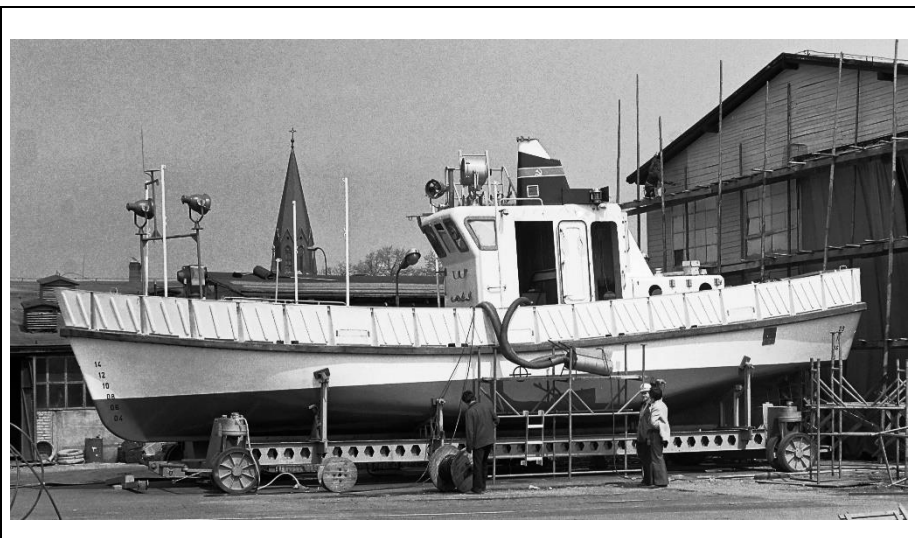
⁵⁷⁷ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 202, Plan techniczno-ekonomiczny na 1979 rok,

⁵⁷⁸ W piśmie DN/355/pfn/78 z 23.12.1978 r. podano, że przekazanie do eksploatacji miało nastąpić do 10.01.1978r., jednak faktycznie nastąpiło to 31.12.1978 r.; zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni za rok 1978.

⁵⁷⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 202, Plan techniczno-ekonomiczny na 1979 rok, pismo nr DN/355/pfn/78 z 23.12.1978 r.

Ryc. nr 194. Kuter „KTT-16” przed halą na terenie „A”.

Jednakże, w materiałach na 85 Konferencję Samorządu Robotniczego z 26.01.1979 r., w planie asortymentowym ujęto 8 szt. „KTT-16”. KSR zobowiązała dyrektora stoczni do uzyskania w Navimorze [przedsiębiorstwo, które zawarło kontrakt z ZSRR – u.a.] korekty kontraktu o 4 jednostki w roku 1979⁵⁸⁰.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Na podstawie uchwał KSR stocznia wystąpiła do ZPO o korektę ilości „KTT-16” do 8 szt. w 1979 r. i automatycznie o korektę planu eksportu na I obszar w tym roku, co spotkało się z kategoryczną odmową ze strony ZPO, motywowaną zadaniami określonymi w ramach NSPG i postanowieniami uchwały nr 172/78 Rady Ministrów⁵⁸¹, która narzucała przyjmowanie obligatoryjnych zadań do I obszaru płatniczego, co najmniej w wysokości podpisanych rocznych protokołów handlowych⁵⁸².

Jednocześnie, dyrektor planowania i produkcji ZPO inż. Bolesław Ślepowroński, w sposób rzadko spotykany w korespondencji z dyrektorem stoczni, stwierdził, że „zakres i częstotliwość wniosków może wywołać przekonanie, że kierownictwo stoczni dąży do rozwiązania trudnych zagadnień planu 1979 roku drogą korygowania wskaźników. Naszym zdaniem skierowanie większej inicjatywy na realizację wytycznych do planu, mogłoby zapewnić znacznie korzystniejsze dla stoczni wyniki gospodarcze⁵⁸³ [...], a także, że: „niezrozumiałym jest w dalszym ciągu stanowisko podległej ob. Dyrektorowi stoczni, tracącej w dalszym ciągu b. dużo czasu i energii na wyszukiwanie obiektywnych przyczyn opóźnienia budowy kutrów⁵⁸⁴”.

Stocznia konsekwentnie planowała wykonanie 8 szt. kutrów „KTT-16”

⁵⁸⁰ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 202, Plan techniczno-ekonomiczny na 1979 rok, Materiały na 85 KSR dotycząca zatwierdzenia planu techniczno-ekonomicznego na rok 1979.

⁵⁸¹ Autorzy nie ustalili treści tej uchwały.

⁵⁸² APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 202, Plan techniczno-ekonomiczny na 1979 rok, pismo ZPO nr PP/446/pfn/120/79 z 13.03.1979 r.

⁵⁸³ Tamże.

⁵⁸⁴ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 202, Plan techniczno-ekonomiczny na 1979 rok, pismo ZPO nr DP/159/2869/79 z 27.04.1979 r.

Harmonogram ten zakładał wykonanie kutrów „KTT-16” w latach 1979-1982, wg następującego układu:

- w 1979 r. – 4 szt.;
- w 1980 r. – 8 szt.;
- w 1981 r. – 10 szt.;
- w 1982 r. – 3 szt.

Harmonogram ten również nie został dotrzymany.

Ryc. nr 197. Kutry „KTT-16” w kanale portowym, gotowe do wysyłki.



Źródło: archiwum Zygmunta Zaręby.

39.3. Zatrudnienie⁵⁸⁶

ZPO wyznaczyło dyrektywę zatrudnienia w wielkości 1.480 osób, w tym:

- rob. bezp.-prod. – 644 osoby;
- pozostali – 836 osób;
- udział rob. bezp.-prod. – 43,5%.

Stocznia zaproponowała następujące wielkości:

- zatrudnienie ogółem – 1.550 osób⁵⁸⁷;
- rob. bezp.-prod. – 685 osób;
- pozostali – 865 osób;
- udział rob. bezp.-prod. – 44,2%.

⁵⁸⁶ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 202, Plan techniczno-ekonomiczny na 1979 rok, pismo nr DN/355/pfn/78 z 23.12.1978 r.

⁵⁸⁷ ZPO wyraziło zgodę na zwiększenie poziomu zatrudnienia do 1560 etatów średniorocznie 29.09.1979 r.; zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 202, Plan techniczno-ekonomiczny na 1979 rok, pismo ZPO nr EP-1664/6157/79 z 29.09.1979 r.

39.4. Zakładowy Plan Rozwoju Techniki na 1979 r.

Plan został przyjęty do realizacji na podstawie uchwały 85 KSR, która odbyła się w dniu 06.02.1979 r. Zawierał on następujące zadania⁵⁸⁸:

- kuter ewakuacyjny „KTE-10”;
- trawler rybacki dla ZGR [Zjednoczenie Gospodarki Rybnej – u.a.];
- ŁRT-P5-sm6zR;
- ŁRT-P3- sm6zKR;
- statek kombinowany dla ZGR z przeznaczeniem na spótki⁵⁸⁹;
- seryjną produkcję „KTT-16”.

40. Wizyta wicepremiera Jana Szydłaka⁵⁹⁰

W roku 1979 stocznię odwiedził wicepremier rządu polskiego Jan Szydłak.

Ryc. nr 198. Jan Szydłak oprowadzany po stoczni przez dyrektora Arnolda Godlewskiego.



Źródło: archiwum Zygmunta Zaręby.

⁵⁸⁸ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 202, Plan techniczno-ekonomiczny na 1979 rok, Materiały na 85 KSR dotycząca zatwierdzenia planu techniczno-ekonomicznego na rok 1979.

⁵⁸⁹ Autorzy nie ustalili szczegółów dotyczących nowych projektów statków dla ZGR.

⁵⁹⁰ Jan Marian Szydłak (ur. 24 listopada 1925 w Siemianowicach Śląskich, zm. 13 września 1997 – polski działacz komunistyczny, z zawodu ślusarz; członek Biura Politycznego KC PZPR (1970–1980), poseł na Sejm PRL III, IV, V, VI, VII i VIII kadencji (1961–1980), w latach 1976–1980 wiceprezes Rady Ministrów.

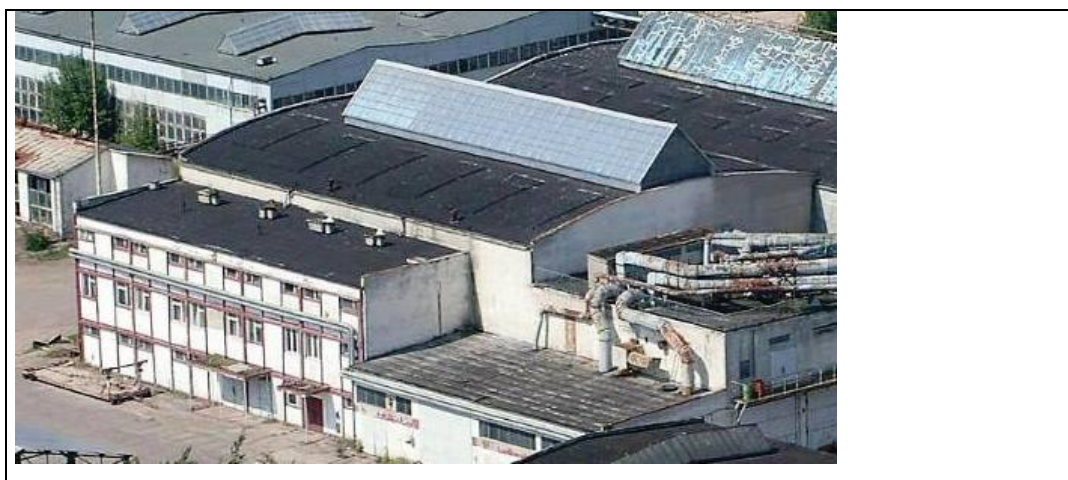
Ryc. nr 199. Delegacja na terenie „B” przy hali U1B w budowie.



Źródło: archiwum Zygmunta Zaręby.

41. Realizacja planu modernizacji stoczni⁵⁹¹

Ryc. nr 200. Hala U3B wraz z przybudówką biurowo-administracyjną.



Źródło:

<https://www.facebook.com/UstkaNaPrzestrzeniWiekow/photos/pb.100078932533300.-2207520000/3622724027848469/?type=3> [dostęp: 25.09.2022].

Najważniejszym obiektem produkcyjnym oddanym do użytku w 1979r. była hala wyposażenia wstępnego U3B, należąca do zespołu obiektów przeznaczonych do produkcji łodzi laminatowych na terenie „B”.

W roku 1979 zakończono także następujące obiekty:

⁵⁹¹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 230, Analizy działalności stoczni 1979-1980.

- przybudówkę U-4B;
- wygrzewalnię przy U-3B;
- budynek „Zębiec”;
- portiernię U-26B;
- portiernię teren „A”;
- drogi terenu „A” i „B”.

W dalszym ciągu nie zostały oddane do użytku tak ważne inwestycje, jak:

- hala laminowania U-1A;
- przybudówka U-2B [socjalno-biurowa -u.a.];
- pirs wyposażeniowy U-19A;
- hala kadłubowa U-1A;
- hala wyposażenia niemetalowego U-11B.

Należy również zaznaczyć, że w czerwcu tego roku główny wykonawca KPBO zeszło z placu budowy, co miało istotny wpływ na niedotrzymanie terminów realizacji zadań inwestycyjnych.

42. Obchody 35-lecia PRL

Wpływ na działalność stoczni w 1979 r. miała 35 rocznica powstania PRL i związane z nią zobowiązania ponadplanowe załogi⁵⁹². W stoczni takie zobowiązania obejmowały między innymi⁵⁹³:

- przyspieszenie o miesiąc budowy kutra dla PPIUR „Szkuner”;
- wykonanie 1 kadłuba ponad plan;
- nadrobienie zaległości zimowych, w tym produkcji eksportowej.

Kierownik wydziału kadłubowego Piotr Józiaś stwierdził, że „wydziałem K-1 kieruję prawie 8 lat, ale nie pamiętam, żebyśmy mieli takie kłopoty, jak na początku tego roku. Dopiero w połowie lutego zarysowały się możliwości pomyślnej realizacji zadań planowych [...]. Cykl budowy kadłuba trwał 20 dni [...], udało się nam osiągnąć dziewięć dni wyprzedzenia w harmonogramie budowy kadłubów”⁵⁹⁴.

⁵⁹² Ich znaczenie dla gospodarki było minimalne, a ich wydźwięk miał głównie charakter propagandowy.

⁵⁹³ „Głos Pomorza” 12.06.1979 r., nr 130.

⁵⁹⁴ Tamże.

Jednym ze współtwórców sukcesu wydziału był monter kadłubowy, przewodniczący oddziałowego koła ZSMP⁵⁹⁵ Bogdan Niewadził, który stwierdził, że „podczas nadrabiania zaległości zimowych i realizacji ponadplanowych zadań przepracowaliśmy ponad pięćset godzin, co było zasługą dwudziestoosobowej grupy pracowników”⁵⁹⁶.

Ryc. nr 201. Piotr Józiać (w kasku), oprowadzający gości podczas obchodów XXX-lecia Stoczni „Ustka”.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Wśród innych pracowników wydziału K-1, którzy przyczynili się do realizacji zobowiązania byli także, między innymi⁵⁹⁷:

- Andrzej Jakubowski – majster prefabrykacji kadłubów;
- Sławomir Nowakowski – brygadzysta monterów kadłubowych;
- Kazimierz Ryfa – brygadzysta;
- Ryszard Sałacha – brygadzysta;
- Jacek Olczyk – monter kadłubowy.

W związku z wprowadzaniem Norm Technicznie Uzasadnionych (NTU), na wydziale K-1 powstało niezadowolenie z powodu zmniejszenia zarobków. Sprawa była przedmiotem operacyjnego sprawdzenia pod kryptonimem „NTU” przez Wojewódzki Urząd Spraw Wewnętrznych w Słupsku⁵⁹⁸.

⁵⁹⁵ Związek Socjalistycznej Młodzieży Polskiej (ZSMP) – polskie stowarzyszenie, utworzone w 1976, zrzeszające młodzież w wieku 15–35 lat. Poprzez Związek młodzież zaspokaja swoje kulturalne, edukacyjne i socjalne potrzeby. ZSMP działa na rzecz poprawy warunków startu życiowego młodzieży oraz umożliwienia jej awansu społecznego i zawodowego; zob.

https://pl.wikipedia.org/wiki/Związek_Socjalistycznej_Młodzieży_Polskiej [dostęp: 26.09.2022].

⁵⁹⁶ „Głos Pomorza” 12.06.1979 r., nr 130.

⁵⁹⁷ Tamże.

⁵⁹⁸ [https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3200643&q=stocznia%20ustka%20ntu&page=1&url=\[typ=0](https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3200643&q=stocznia%20ustka%20ntu&page=1&url=[typ=0) [dostęp: 26.09.2022].

Ryc. nr 202. Pracownicy wydziału K-1.



Od lewej stoją: Andrzej Jakubowski, Ryszard Sałach, Euzebiusz Fiuk, Mieczysław Baczyński, Kazimierz Ryfa, Piotr Cieszkowski, Franciszek Młyński, Robert Małkowski, Jan Kutz, Marek Podkański, Małgorzata Magiera, Jan Naczka, Bogdan Niewadził, Tadeusz Olech, Konstanty Kępa, Sławomir Nowakowski, Jerzy Niewadził.

Źródło: <https://gp24.pl/zeglowali-na-wysokiej-fali-dzieje-stoczni-ustka-zdjecia/ga/c1-18355089/zd/74372295>, [dostęp: 03.03.2024].

Ryc. nr 203. Obróbka blach na wydziale kadłubowym K1.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

43. Realizacja produkcji w 1979 roku⁵⁹⁹

Plan sprzedaży produkcji i usług za rok 1979 wykonany został w 100,4%. Stocznia zrealizowała plan produkcji okrętowej, oddając do eksploatacji 11 szt. kutrów B-410 i 8 szt. kutrów B-403. Nie udało się natomiast osiągnąć sprzedaży w dziedzinie wyrobów laminatowych, gdzie wykonanie planu wyniosło ok. 90%. W grupie jednostek laminatowych znaczącą pozycję stanowiły kutry tuńczykowe „KTT-16”, których sprzedano 4 szt. Wg relacji dyrektora ds. technicznych Zdzisława Delickiego⁶⁰⁰, stocznia planowała wykonanie większej ilości tych kutrów, jednakże z uwagi na nieterminową realizację budowy stocznioowego

Ryc. nr 204. Hala wyposażeniowa jednostek z LPS wydziału P-2.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

ośrodka produkcji jednostek z laminatów, część prac trzeba było wykonywać pod gołym niebem. A to nie powodowało usprawnienia prac, a wręcz jej utrudnienie⁶⁰¹.

Zadania eksportowe wykonano w 100,8%, z tego do obszaru I w 101%, a do II obszaru w 100%. Wielkość sprzedaży eksportowej wyniosła 9.635 tys. zł dewizowych, w tym do obszaru II -2.413 tys. zł dewizowych. Dla przypomnienia – plan dyrektywny ZPO zakładał wielkość eksportu w wysokości 21,1 mln zł dewizowych, w tym do obszaru II - 6,5 mln zł dewizowych⁶⁰².

44. Średnie płace⁶⁰³

Średnia płaca ogółem na 1 pracownika wyniosła 72.909 zł, w tym:

- na 1 pracownika umysłowego – 76.710 zł;
- na 1 robotnika grupy przemysłowej – 72.907 zł;
- z tego: bezp.-produkcyjnego – 76.472 zł;
- pośr.- produkcyjnego – 63.789 zł;
- pozostali pracownicy – 45.444 zł.

⁵⁹⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 230, Analizy działalności stoczni 1979-1980.

⁶⁰⁰ Biogram Zdzisława Delickiego przedstawiamy w Aneksie.

⁶⁰¹ „Głos Pomorza” 19.12.1979 r., nr 277.

⁶⁰² Poziom wykonania planu był ustalany w odniesieniu nie do planów dyrektywnych ZPO, ani pierwotnych stoczni, lecz do wersji ostatecznej, skorygowanej do poziomu zbliżonego do wykonania rzeczywistego.

⁶⁰³ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 230, Analizy działalności stoczni 1979-1980.

45. Plan zamierzeń w zakresie statków stalowych na lata 1981-1985

W roku 1979 stocznia kończyła budowę serii 14 jednostek B-403 dla polskich przedsiębiorstw połowowych. Zgodnie z informacją ZGR w latach 1981-1985 planowano wykonać 41 szt. zmodyfikowanych statków B-410/IV, po zakończeniu serii B-410/III, do roku 1980. Zakładano, że w wyniku modernizacji ZGR zdecyduje się na kontynuację zmodernizowanych jednostek. Zamiarem stoczni było także wznowienie kontraktu z NRD po 1980 r. na jednostki B-403⁶⁰⁴ oraz wznowienie rozmów z ZSRR na temat kutra K-1772. Planowano prowadzić rozmowy z odbiorcą z Jugosławii oraz Centralnym Zarządem Inżynierii w sprawie produkcji jednostek specjalnych⁶⁰⁵.

Projekt trawlero-krewetkowca K-1772 został opracowany we wrześniu 1977 r. przez zespół w składzie: R. Maj, A. Lerch, J. Kaliwoszka, J. Pankowiecki z BPK Stoczni „Ustka” oddział w Gdańsku; charakterystyka kutra: długość całkowita – 30,10 m, szerokość – 8,00 m, wysokość boczna – 4,00/6,20 m, zanurzenie – 3,0 m, silnik główny – Puck-Sulzer 6 AL. 20/24 o mocy 750 KM, pojemność ładowni – 100 m, załoga – 13 osób, szybkość – 10 węzłów⁶⁰⁶.

Trzeba przypomnieć, że już w 1978 roku wykonano pierwszy kuter rybacki typu B409 dla Francji, później zawarto kontrakt na dostawę 2 szt. trawlerów B-410/V dla Rumunii. W ramach prowadzonych działań akwizycyjnych w roku 1979 pojawiły się nowe projekty jednostek rybackich, których dostawa była przewidziana już w roku 1980, ale głównie w kolejnej pięcioletce, latach 1981-1985. Wśród nich znajdowały się następujące projekty⁶⁰⁷:

- trawlero-krewetkowce [PK1772] dla ZSRR⁶⁰⁸, z tego: 1982 r. – 5 szt., 1983 r. – 7 szt., 1984 r. – 7 szt., 1985 r. – 7 szt.;
- trawlery B-410/III dla Rumunii, z tego: w 1980 r. – 2 szt. i 14 szt. w latach 1981-1985;
- trawlery B-410/III dla Bułgarii, z tego: 8 szt. w 1981 r. i 7 szt. w 1982 r.;
- trawlery B-410/III dla Argentyny – 2 + 2 szt. w wersji „tak jak jest”⁶⁰⁹;
- trawler B-409/2 dla Francji, na który stocznia podpisała wstępną umowę i 3-4 szt. trawlerów wg powierzonej dokumentacji technicznej⁶¹⁰.

W tym czasie przewidywano, że armatorzy krajowi podlegli ZGR zamówią 41 trawlerów typu PW 1776⁶¹¹.

Wspomniane wyżej trawlero-krewetkowce w ilości 26 szt. traktowano jako najważniejszą i najbardziej realną szansę kontraktacyjną, potwierdzoną przez klienta z ZSRR. W czerwcu 1979 r.

⁶⁰⁴ W protokole kierownictwa z 23.05.1979 r. podano jednak, że strona niemiecka nie była zainteresowana renegocjacją kontraktu; zob. APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z kierownictwa Stoczni z dnia 23.05.1979 r.

⁶⁰⁵ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z kierownictwa Stoczni z dnia 25.04.1979 r.

⁶⁰⁶ Plan ogólny K1772/0-011-100-00 (w posiadaniu autora).

⁶⁰⁷ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z kierownictwa Stoczni z dnia 23.05.1979 r.

⁶⁰⁸ Kontrakt zawarto w październiku 1981 r. – były to kutry typu B-275.

⁶⁰⁹ Wstępne zamówienie podpisano w dniu 03.05.1979 r. z terminem uprawomocnienia do 03.08.1979 r.; zob. APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z kierownictwa Stoczni z dnia 23.05.1979 r.

⁶¹⁰ Tamże. Odbiorcą miał być ten sam armator, który kupił B-409 w 1978 r., tematy nie zostały sfinalizowane.

⁶¹¹ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z kierownictwa Stoczni z dnia 23.05.1979 r. Danych na temat projektu wstępnego [PW] 1776 nie udało się autorom ustalić.

terminy dostaw tych statków uległy korekcie. Plan dostaw zakładał dostawy w następującym układzie⁶¹²:

- w roku 1982 – 1 szt.;
- w roku 1983 – 5 szt.;
- w roku 1984 – 10 szt.;
- w roku 1985 – 10 szt.

46. Z życia załogi

W związku z przyznaniem Stoczni „Ustka” sztandaru przechodniego Ministra Przemysłu Maszyn Ciężkich i Rolniczych oraz nagrody przyznanej przez ministra w kwocie 75 tys. zł ustalono organizację uroczystości w dniu 09.06.1979 r. w kinie „Delfin” i Spółdzielni Mieszkaniowej „Korab” (część nieoficjalna). Przyznaną nagrodę rozdzielono na wszystkich pracowników zatrudnionych w 1978 roku, przy czym minimalna nagroda wynosiła 500 zł, a maksymalna 1000 zł⁶¹³.

W związku z rocznicą wybuchu II wojny światowej 31.08.1979 r. odbyła się manifestacja na Placu Wolności w Ustce. 01.09.1979 r. o godz. 12 na dwie minuty nastąpiła przerwa w pracy i włączenie syren alarmowych⁶¹⁴.

Stocznia otrzymała zaopatrzenie świąteczne, w tym⁶¹⁵:

- 200 kg mięsa;
- 500 kg karpia;
- 300 kg wędlin różnych;
- 100 kg wędlin komercyjnych;
- 40 dkg/osobę szynki konserwowej.

Średnioroczne zatrudnienie w 1979 roku wyniosło 1.547 osób⁶¹⁶.

47. Rok 1979 według Kroniki Stoczni „Ustka”⁶¹⁷

W ramach sprzedaży przekazano do eksploatacji 19 szt. trawlerów rybackich dla armatorów krajowych (zaznaczyć trzeba, iż pierwotnie planowano do przekazania 18 statków) - 11 szt. B-410 i 8 szt. B-403.

W najbliższych latach przewidywano dalsze unowocześnienie trawlerów. Część mieszkalna mieszcząca się do tej pory pod linią wody miała być przeniesiona do nadbudówki, co miało zwiększyć komfort kabin, a jednocześnie dać możliwość wygospodarowania dodatkowego miejsca na ładownię. Zakładano także podwyższenie pokładu rufowego, często zalewanego wodą podczas sztormu. Najważniejszą zmianą było zainstalowanie na statkach pełnej klimatyzacji. Pozwoliło to trawlerom B-

⁶¹² APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z kierownictwa Stoczni z dnia 12.06.1979 r.

⁶¹³ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z narady z w dniu 24.05.1979 r.

⁶¹⁴ Tamże. Protokół z kierownictwa z dnia 30.08.1979 r.

⁶¹⁵ Tamże. Protokół kierownictwa z dnia 13.12.1979 r.

⁶¹⁶ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce sygn. 238, Kronika Stoczni.

⁶¹⁷ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce sygn. 238, Kronika Stoczni.

410 pływać w tropiku. Ze statku bałtyckiego B-410 zmienić się w statek strefy „dwustumilowej”, stanie się możliwe eksportowanie go do krajów Afryki i Azji.

Straty wynikłe ze złej pogody w styczniu i lutym (50 tys. roboczogodzin tj. tyle ile potrzeba dla zbudowania trawlera B-410) załoga całkowicie odrobiła i na nowo wysunęła się na czoło w skali Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego. Załoga podjęła i wykonała zobowiązanie zdania jednostki B-410 ponad plan.

W zakresie asortymentu wyposażenia okrętowego wykonano 4 jednostki KTT-16, 240 sztuk łodzi i kutrów z LPS, 178 sztuk trapów. Na podkreślenie zasługuje fakt pełnej realizacji zadań planowanych mimo strat jakie stocznia poniosła w związku ze złymi warunkami atmosferycznymi w

I kw. 1979 r., perturbacjami związanymi z trudną sytuacją w zakresie dostaw materiałowo-kooperacyjnych oraz kłopotami natury techniczno-produkcyjnymi jakie miały miejsce w realizacji kutrów KTT-16.

Najpoważniejszym naszym odbiorcą był Związek Radziecki, dla którego dostawy stanowiły 66% ogółu eksportu, a do obszaru I aż 87%. Poza tym dostarczyliśmy wyroby dla Rumuni, Bułgarii, Turcji, Anglii, Kanady i Finlandii.

Średnioroczne zatrudnienie w 1979 roku wyniosło 1.547 osób z tego: pracownicy umysłowi - 456 osób, 1028 osób - robotnicy grupy przemysłowej.

Średnia płaca ogółem za 1979 r. (z wypłatami poza planem) była wyższa od roku 1978 o 4293 zł.

Przekazano do użytku następujące ważniejsze obiekty:

- halę U3B⁶¹⁸;
- przybudówkę przy U3B;
- budynek typu Zębiec⁶¹⁹;
- U26B - bar, portiernia⁶²⁰;
- portiernia teren „A”;
- drogi, teren „A” i „B”.

W marcu 1979 r., decyzją Rządu PRL, został zawieszony kontrakt z armatorem NRD, na budowę trawlerów typu B-403. Produkowane przez stocznnię jednostki tego typu przekazane zostały dla armatorów krajowych.

591 osób w ciągu sezonu wypoczynkowego korzystało z Ośrodka Wypoczynkowego w Świeszynie, 3 osoby z wczasów zagranicznych oraz 228 osób z różnych innych wczasów.

Stocznia nie posiadała własnego obiektu, który można było przeznaczyć na cele działalności kulturalno-oświatowej. Prowadzone było szkolenie młodzieży ZSBO i szkół w Ustce w zakresie działalności zakładowej orkiestry dętej.

⁶¹⁸ Hala wyposażenia wstępnego.

⁶¹⁹ „Zębiec” to nazwa i typ budynku biurowego. W stoczni mieściło się w nim Biuro Projektowo-Konstrukcyjne, a później, po modernizacji, mieszkania spółdzielni „Zębiec” przy ulicy Polnej 1A.

⁶²⁰ U26B – bar szybkiej obsługi przy portierni, która miała oznaczenie 27B.

W ramach działalności bytowej w 1979 r. zrealizowano:

- oddano do eksploatacji bar szybkiej obsługi, co w poważnym stopniu rozwiązało problem żywienia pracowników stoczni;
- wykonano w wydawalni posiłków regeneracyjnych na terenie „A” nowy wystrój stwarzając tym samym estetyczniejsze i bardziej funkcjonalne warunki w tym obiekcie;
- oddano do eksploatacji przybudówkę socjalną U4B, co w poważnym stopniu zlikwidowało niedobór szatni i umywalni dla pracowników bezpośredniej produkcji.

Zgodnie z decyzją Wojewody Słupskiego, Stocznia otrzymała przydział 15 mieszkań z puli spółdzielni mieszkaniowej. To jednak ciągle nie zabezpieczono w pełni zapotrzebowania stoczni⁶²¹.

Ufundowano w 1979 r. 4 książeczki mieszkaniowe z pełnym wkładem z okazji Międzynarodowego Roku Dziecka i przekazano dla sierot - wychowanków Państwowego Domu Dziecka.

Reasumując, stocznia uzyskała w 1979 r. dobre wyniki produkcyjne przy niezadawalających wynikach ekonomicznych.

Z okazji „Dnia Stoczniońca” zasłużonym pracownikom przyznano wysokie odznaczenia państwowe. Krzyże Kawalerskie Orderu Odrodzenia Polski otrzymali:

- Julian Ciebiera⁶²² - przewodniczący rady zakładowej;
- Euzebiusz Fiuk - starszy mistrz wydziału K1;
- Kazimierz Gawroński - pracownik wydziału W1;
- Henryk Hałas - pracownik wydziału P1;
- Kazimierz Małkowski⁶²³ - pracownik wydziału P2;
- Aleksander Lech - specjalista ds. BHP;
- Brunon Ptach⁶²⁴ - zakładowy ośrodek informacji;
- Józef Poźdał - pracownik wydziału P2;
- Stanisław Siudek⁶²⁵ - pracownik wydziału P1.

Ponadto osiem osób otrzymało Złote Krzyże Zasługi, osiemnaście SKZ [stoczniove krzyże zasługi] i trzy osoby BKZ [branżowe krzyże zasługi]. Dziesięć osób odznaczono „Oznaką Zasłużony dla Województwa Słupskiego”.

⁶²¹ W roku 1979 stocznia nie otrzymała żadnych mieszkań, zarówno z budownictwa resortowego, jak i spółdzielczego; zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 230, Analiza działalności stoczni 1979-1980. **Prawdopodobnie z tego powodu sprawa przydziału mieszkań spółdzielczych dla stoczni była przedmiotem „sprawy operacyjnego sprawdzenia kryptonim „Osiedle”, materiały dotyczące nastrojów niezadowolonych pracowników Stoczni „Ustka” z powodu wstrzymania decyzji o przekazaniu mieszkań spółdzielczych przez Wojewódzką Spółdzielnię Mieszkaniową w Słupsku do dyspozycji stoczni”;** zob. [https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3200625&q=stocznia%20ustka&page=2&url=\[\[typ=0\]\]](https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3200625&q=stocznia%20ustka&page=2&url=[[typ=0]]) [dostęp: 27.09.2022].

⁶²² Biogram Juliana Ciebiera przedstawiamy w Aneksie.

⁶²³ Biogram Kazimierza Małkowskiego przedstawiamy w Aneksie.

⁶²⁴ Biogram Brunona Ptacha przedstawiamy w Aneksie.

⁶²⁵ Biogram Stanisława Siudka przedstawiamy w Aneksie.

48. Rok 1980. Plan i realizacja produkcji w latach 1976-1980⁶²⁶

Przyjęty na lata 1976-1980 plan produkcji okrętowej, zakładający wykonanie 86 statków nie był realizowany w praktyce. Było to spowodowane między innymi decyzją rządową o zerwaniu kontraktu z NRD na wykonanie 26 szt. kutrów B403 – łącznie z dostawami dla polskich przedsiębiorstw zbudowano 19 jednostek do końca 1979 r. Nie zawarto kontraktu na 4 jednostki B401 dla NRD. W stosunku do założeń planu wykonano dodatkowo:

- B-410 – 1 szt. dla odbiorcy polskiego – łącznie 54 jednostki;
- B-410/V – 2 szt. dla odbiorcy rumuńskiego;
- B-403 – 14 szt. dla odbiorców polskich;
- B-409 – 1 szt. dla odbiorcy francuskiego.

łącznie w latach 1976-1980 zbudowano 79 statków wobec planowanych 86.

49. Plan produkcji na rok 1980

Zgodnie z oświadczeniem Zjednoczenia Gospodarki Rybnej przedsiębiorstwa w nim zgrupowane miały zakupić w 1980 roku 15 szt. trawlerów B410/III, zamykając tym samym zapotrzebowanie na statki tego typu⁶²⁷. Wg ewidencji stoczni jako ostatnia miała być jednostka nr budowy B410/III/59⁶²⁸, planowana jako 17 kolejna jednostka do sprzedaży w 1980 roku. Taka sytuacja powodowała, że wydziałowi K-1 groził brak frontu pracy już od lipca 1980 roku. Aby zapobiec takiej sytuacji, konieczne było przyspieszenie projektu trawlera B410/IV, umożliwiając w ten sposób ich budowę od roku 1980. Oczywiście było to, że przynajmniej w latach 1980-1981 jedynie statki dla krajowych armatorów umożliwiłyby zabezpieczenie frontu pracy dla wszystkich wydziałów produkcyjnych stoczni. W celu zachowania ciągłości produkcji okrętowej w 1980 roku, rozpoczęcie obróbki i prefabrykacji kutrów B410/IV powinno nastąpić od 01.04.1980 roku⁶²⁹.

W roku 1980 stocznia rozpoczęła przygotowania do produkcji łodzi ŁRT-P9-sm6R na promy typu B494/1-4 budowane w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni, która planowała wodowanie pierwszej jednostki w listopadzie 1980 r. Stocznia „Ustka” była w stanie wykonać pierwsze 2 sztuki tych łodzi w lipcu 1981 r., a następne 4 szt. do końca listopada 1981 r., co stanowiło komplet łodzi na 1 prom. Taki układ dostaw argumentowano brakiem dokumentacji oraz brakiem rozwiązań szeregu spraw technicznych i organizacyjnych dotyczących budowy łodzi. W związku z tym zaproponowano, aby na jednostkę B494/1 łodzię zakupić z importu⁶³⁰.

⁶²⁶ [G.] Piotrowski, *Reference list of steel vessels built by Ustka Shipyard – Lista referencyjna statków stalowych zbudowanych w Stoczni Ustka* (w posiadaniu autora).

⁶²⁷ W tym okresie [I kwartał 1980 r.] ZGR oświadczył, że żaden armator krajowy nie wyrażał zgody na zakup dalszych kutrów w wersji B-410/III, w tym jednostki, którą stocznia zamierzała wykonać jako 18. w roku 1980; zob. APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z kierownictwa w dniu 11.03.1980 r.

⁶²⁸ Byłaby to 54 jednostka z serii B410 przeznaczona dla ZGR, uwzględniając, że wśród 59 jednostek były także: 2 szt. dla Senegalu (B410/III), 1 szt. (B409) dla Francji i 2 szt. dla Rumunii (B410/V).

⁶²⁹ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce sygn. 203, Plan techniczno-ekonomiczny na 1980 rok, Pismo nr EP/216/79 r. z 10.10.1979 r.

⁶³⁰ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z kierownictwa w dniu 15.02.1980 r. Przebieg realizacji dostaw przedstawiamy w części opracowania obejmującej lata 1981-1982.

50. Zadania i wielkości informacyjne do planu na rok 1980 wg ZPO⁶³¹

Zjednoczenie ustaliło następujące zadania planowe na rok 1980:

- sprzedaż wyrobów własnej produkcji wg cen zbytu – 900,0 mln zł;
- sprzedaż na eksport – 108,0 mln zł, tj. 10,5 mln zł dewizowych, z tego⁶³²:
- do obszaru I – 9,5 mln zł dewizowych;
- do obszaru II – 1,0 mln zł dewizowych;
- sprzedaż na pozostałe cele – 792,0 mln zł.

Produkcja ważniejszych wyrobów bilansowych w ramach NPSG na rok 1980 obejmowała:

- trawler rufowy B410/III – 18 szt.
- kuter typu KTT-16 – 8 szt.

Plan nowych uruchomień zawierał następujące wyroby:

- kuter ratunkowo-roboczy 725R na jednostkę B492⁶³³;
- trap zaburtowy L=18 m na B-555 (zbiornikowiec gazu ciekłego) dla Stoczni Gdynia⁶³⁴.

Średnioroczne zatrudnienia ustalono w wysokości 1.565 osób.

51. Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1980⁶³⁵

Stocznia przygotowała plan TE na rok 1980 w dwóch wariantach - zgodnie z dyrektywami ZPO (w tym 18 statków B-410) i wg realnych możliwości stoczni (w tym wykonanie 17 statków B-410). W wariancie stoczni założono wykonanie:

- 17 szt. statków B-410/III (59,0% planu rocznego);
- 8 szt. kutrów KTT-16 (7,8% planu rocznego);
- 275 szt. kutrów, motorówek i łodzi z LPS (19,8% planu rocznego);
- 6 szt. skiffów S09A (3,4% planu rocznego);
- 113 szt. trapów i kładek (2,3% planu rocznego);
- asortyment różny (6,1% planu rocznego).

⁶³¹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce sygn. 203, Plan techniczno-ekonomiczny na 1980 rok, Zadania i wielkości informacyjne do planu na rok 1980 dla Stoczni „Ustka”, grudzień 1979 r.

⁶³² W dniu 30.12.1980 r. ZPO dokonało korekty tych wielkości: I obszar – 19.000 tys. zł dewizowych, II obszar – 600 tys. zł dewizowych; zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce sygn. 203, Plan techniczno-ekonomiczny na 1980 rok, Pismo ZPO nr EA/1182/80 z 30.12.1980 r.

⁶³³ Kuter był ujęty w planie na rok 1979, ale nie został wykonany.

⁶³⁴ J. Dudziak, P. Kuciewicz, J. Litwin, S. Skrzypiński, H. Spigarski, *Polski Przemysł...*, s. 117.

⁶³⁵ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce sygn. 203, Plan techniczno-ekonomiczny na 1980 rok, Pismo nr EP/pfn/15/80 r. z 14.01.1980 r.

Planowana wielkość sprzedaży wynosiła 850,0 mln zł, z tego: produkcja okrętowa – 501,5 mln zł, produkcja wyposażenia okrętowego – 348,5 mln zł.

W planie budowy jednostek stalowych znajdowały się następujące statki:

- B-410/III - 15 szt. dla ZGR;
- B-410/V – 2 szt. dla Rumunii.

Należy zaznaczyć, że w harmonogramie budowy statków znajdowały się jednostki przeznaczone dla odbiorców krajowych i zagranicznych, których dostawa była planowana na rok 1981, w tym⁶³⁶:

- B-410/III – 2 szt. dla ZGR (niezakontraktowane);
- B-410/IV – 7 szt. dla ZGR (niezakontraktowane);
- B-272 – 5 szt. dla Francji (w tym 3 jednostki niezakontraktowane).

Budowanie planu na rok 1980 miało charakter dynamiczny, bo już 26.02.1980 r. został wydany – zgodnie z decyzją kierownictwa stoczni - wewnętrzny harmonogram budowy statków na rok 1980, w którym zaplanowano wykonanie 18 statków, w tym 16 kutrów B-410. Odbiorcą tej dodatkowej jednostki miała być SPRM „Bałtyk” w Gdyni⁶³⁷.

Ryc. nr 206. Kutry B410 przy nabrzeżu wyposażeniowym w 1980 r.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 205. B-410/III „DAR-307” przekazany do eksploatacji w kwietniu 1980 r.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Plan eksportu zakładał sprzedaż na kwotę 10.500 tys. zł dewizowych, w tym:

- do obszaru I – 9.500 tys. zł dewizowych;
- do obszaru II – 1.000 tys. zł dewizowych.

⁶³⁶ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce sygn. 203, Plan techniczno-ekonomiczny na 1980 rok, Pismo do ZPO nr EP/pfn/52/80 wraz harmonogramem budowy statków na 1980 rok z 23.02.1980 r.

⁶³⁷APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce sygn. 203, Plan techniczno-ekonomiczny na 1980 rok, Pismo nr EP/pfn/59/80 wraz z harmonogramem budowy statków na 1980 r. z 26.02.1980 r.

Przedmiotem eksportu do obszaru I – poza kutrami „KTT-16” do ZSRR - były łodzie ratunkowe dla stałych odbiorców stoczni w Bułgarii, Rumunii, a także Czechosłowacji i Węgrzech. Po raz pierwszy dostarczono także łodzie ratunkowe do Wietnamu. Stocznia otrzymała również zamówienie na dostawę skiffa S09A i trapu L=15 m z firmy „Petrobaltic”⁶³⁸.

Przedmiotem dostaw do krajów obszaru II były łodzie ratunkowe ŁRT-P2sm4 (Francja) oraz ogniodoporne ŁRT-P1sZZ (Turcja) i ŁRT-P2sZZ (Holandia).

Wielkość zatrudnienia stoczni określiła w wielkości 1.610 osób.

52. Rola Konferencji Samorządu Robotniczego w funkcjonowaniu stoczni

Głównym celem powołania samorządu robotniczego było nadanie załogom przedsiębiorstw prawa kontroli i nadzoru nad całokształtem jego działalności oraz prawo stanowienia w zasadniczych sprawach dotyczących działalności i rozwoju. Organami samorządu robotniczego były: konferencja samorządu robotniczego (KSR), rada robotnicza, jej prezydium i oddziałowe rady robotnicze. Konferencja samorządu robotniczego była naczelnym organem samorządu, mogącym decydować o wszystkich sprawach objętych właściwością samorządu robotniczego⁶³⁹.

Jedną z podstawowych funkcji KSR w przedsiębiorstwie państwowym było zatwierdzenie planu techniczno-ekonomicznego zakładu. W roku 1980, który ze względu na dramatyczną sytuację spowodowaną między innymi przez ograniczenie liczby statków dla ZGR, rola KSR została sprowadzona do załatwienia problemów, które przez kierownictwo stoczni zostały uznane za konieczne w przeciwdziałaniu skutkom braku frontu pracy w roku 1980 i kolejnych.

W tym celu, kierownictwo stoczni przygotowało treść uchwał, które KSR miał podjąć podczas swoich obrad, między innymi⁶⁴⁰:

1. „Stocznia przyjmuje do realizacji plan bieżącego roku pod warunkiem wskazania przez ZPO lub Centromor armatora na 18 jednostkę w terminie do 30.04.1989 r.” (sprawę wywołującą podjęcie takiej uchwały miał przedstawić wskazany pracownik pionu produkcji);
2. „Stocznia przyjmuje do realizacji plan sprzedaży w wysokości 900 mln pod warunkiem wskazania armatora na 18 jednostkę, zawarcia kontraktu na łodzie PB-90 do dnia 30.03.1980 r. oraz zakończenia do 30.06. przekazywania do użytku hali U-1B dla produkcji”.

„Na tle trudności, jakie stocznia miała w zakresie zatrudnienia, pracownik BPK winien omówić problemy związane z koniecznością usamodzielnienia się biura BPK i zwrócić uwagę na sprawy związane z produkcją krewetkowca 1772, produkcją dla ZSRR, Meksyku, Francji, itp., z jednoczesnym podkreśleniem trudności, jakie powstawały na tle realizacji planu 5-letniego; na tym tle powinna być podjęta kolejna uchwała o treści”:

3. „KSR nie przyjmuje dyrektywy w zakresie zatrudnienia i ustala, że zatrudnienie stoczni winno wynosić 1.610 osób z uwagą na konieczność usamodzielnienia się biura BPK”;

W innej uchwale wyznaczonej przez kierownictwo, KSR zobowiązywała do wykonania zadań inwestycyjnych w terminach wymaganych przez stocznnię, a dyrektora stoczni do wystąpienia do ZPO o zabezpieczenie środków na zakup maszyn i urządzeń z importu, środków na zakup żurawia na pirs, przydziału środków transportu, czy też o zwiększenie wykonawstwa robót siłami własnymi KPBP do

⁶³⁸ „Petrobaltic” to firma która została powołana w 1975 r. przez Polskę, NRD i ZSRR w celu poszukiwania i eksploatacji ropy i gazu na Bałtyku. W roku 1990 przedsiębiorstwo zostało przejęte przez rząd polski; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Lotos_Petrobaltic [dostęp: 2.10.2022].

⁶³⁹ „Dziennik Ustaw” z 1958 r., nr 77, poz. 397, Ustawa z dnia 20 grudnia 1958 r. o samorządzie robotniczym.

⁶⁴⁰ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z kierownictwa w dniu 11.03.1980 r.

wysokości limitu na rok 1980, tj. do 30 mln zł. Kierownictwo wyznaczyło także zadania innym pracownikom stoczni:

- pracownikowi DT, aby „zwrócił uwagę, że stocznia mając własną grupę remontowo-budowlaną wykonuje obiekty socjalne, co daje ewidentną korzyść ponieważ w zdecydowany zakresie polepszyły się warunki socjalno-bytowe załogi”;
- pracownikowi wydziału P-2, który „winien wskazać na trudności wynikające z faktu braku wydzielonego basenu umożliwiającego wykonywanie prób szczelności łodzi i kutrów z LPS”;
- przedstawicielowi rady zakładowej, który „winien jako jeden z nabrzmiałych problemów poruszyć sprawę ogrzewania obiektów stoczni”;
- pracownikowi W-1, który „winien postawić wniosek zobowiązujący do podjęcia uchwały KSR zobowiązującej dyrekcję do wystąpienia do ZPO o wydanie poleceń „Towimorowi” Więcbork wykonania złącz hydraulicznych na B-410 i inne jednostki w latach 1980-1985”.

53. Nowe projekty jednostek rybackich

Na początku 1980 roku stoczniowe BPK zajmowało się projektowaniem nowych jednostek rybackich, między innymi pracowano nad projektem kontraktowym trawlera ryбно-krewetkowego do połowów ryb dennych i pelagicznych oraz krewetek w strefie tropikalnej na Oceanie Indyjskim i Atlantycznym. Jednostki te miały długość 30 m, szerokość 8 m, zanurzenie 3 m, moc silnika głównego 750 KM, prędkość 10 węzłów i pojemność ładowni 75 ton. W siłowni przewidziano 3 bloki urządzeń chłodniczych przeznaczone do zamrażania ryb lub krewetek, chłodzenia ładowni i wstępnego chłodzenia krewetek. Statek był projektowany do łowienia włokiem dennym i pelagicznym, a krewetki metodą dwuwłokową. Planowano uruchomienie budowy tych statków w końcu 1981 roku⁶⁴¹.

Poza projektem trawlero-krewetkowca rozpoczęto prace nad dokumentacją wykonawczą kutrów rufowych typu B-272 o długości 34 m dla odbiorcy francuskiego oraz kutrów typu B-273 (zmodernizowana wersja B-410) o długości 25.80 m dla odbiorcy meksykańskiego⁶⁴².

54. Z życia załogi

18.05.1980 r. (niedziela) ustanowiono dniem czynu partyjnego. W tym dniu miała być wykonywana przede wszystkim produkcja na eksport. Czyn miał trwać od g. 7.00 do 12.00. W związku z przyjazdem telewizji o g. 7.00 kierownictwo zaapelowało o punktualne stawienie się ludzi w miejscu pracy. W dniu czynu partyjnego czynny był żłobek przy ul. Marynarki Polskiej i przedszkole przy ul. Darłowskiej. Szefa służb pracowniczych zobowiązano do podania do komitetu miejskiego wykazu obiektów na jakich miała być wykonywana praca i podania wartości czynu, określonego na 550 tys. zł⁶⁴³.

⁶⁴¹ „Wieczór Wybrzeża” 27.02.1980 r., nr 46; opisane jednostki były w 1981 roku zakontraktowane w liczbie 26 sztuk dla ZSRR i otrzymały symbol „B-275”.

⁶⁴² Po 2 jednostki obu tych typów zbudowano w latach 1981-1982.

⁶⁴³ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół kierownictwa z 14.05.1980 r.

55. Spotkanie kierownictwa stoczni z kierownictwem ZPO i sekretarzem KW PZPR w Słupsku⁶⁴⁴

Spotkanie, zaplanowane na 6 czerwca 1980, miało omówić problemy stoczni dotyczące produkcji roku 1980, roku 1981 i planu 5-letniego. Główne zagadnienia wyznaczone do poruszenia podczas spotkania miały obejmować:

- złą sytuację kontraktową stoczni na lata 1981-1985, ponieważ zakontraktowany był tylko 1 statek;
- produkcję statków dla spółdzielni „Bałtyk”, która dysponowała środkami na zakup statków tylko w 1981 roku;
- sytuację po wyrzuceniu z produkcji dwóch statków dla Francji planu z IV kw. i brak innych jednostek w to miejsce, powodujący bardzo duże koszty społeczne;
- sprawę produkcji statków dla NRD, w kontekście informacji posiadanej przez stocznnię o potrzebach zakupu 50 jednostek stalowych przez jedno z przedsiębiorstw z NRD w przyszłej pięcioletce, której nie chciał prowadzić „Centromor”;
- sprawę produkcji 26 szt. krewetkowców dla ZSRR, po zatwierdzeniu wniosku na ich produkcję przez ZPO, w roku 1982 (2 szt.) i w latach 1983-1985 (po 8 jednostek rocznie), w sytuacji kiedy stocznia nie była przygotowana na produkcję i zdanie 2 jednostek w 1982 r. „z uwagi na brak kompletnej dokumentacji, a co za tym idzie brak zabezpieczenia dostaw materiałowych”;
- problem braku wystarczającej powierzchni produkcyjnej na produkcję z LPS i konieczność wzmocnienia własnej grupy remontowo-budowlanej, która mogłaby budować hale produkcyjne w miejsce generalnego wykonawcy KPBP;
- kwestię braku dokumentacji uniemożliwiającej produkcję, wymagającą wzmocnienie obsady personalnej BPK.

W Aneksie do niniejszego opracowania autorzy zamieścili wspomnienie uczestnika wydarzeń sierpniowych w Stoczni „Ustka”, które jest zamieszczone w książce „Sierpień ‘80 we wspomnieniach” relacje z Wybrzeża pod redakcją Marka Latoszka, opracowane przez Gdańskie Towarzystwo Naukowe, wydane przez Wydawnictwo Morskie Gdańsk 2006. Zamieszczono tam również sylwetki pracowników stoczni, którzy otrzymali odznakę honorową „Działacza opozycji antykomunistycznej lub osoby represjonowanej z powodów politycznych”.

56. Strajk w Stoczni „Ustka” w dniach 18.08-31.08.1980 roku

Po wybuchu strajku w Stoczni Gdańskiej im. Lenina w Gdańsku w dniu 14.08.1980 r. przystąpienie do strajku w Stoczni „Ustka” nie mogło być, i nie było zaskoczeniem. Rozpoczęcie strajku było rzeczą naturalną jako wyraz solidarności ze stoczniowcami gdańskimi i potrzebą, wynikającą ze świadomości pracowników, wśród których było wielu przybyłych z dużych skupisk miejskich.

Inicjatorami i organizatorami strajku byli robotnicy wydziału kadłubowego K-1, którzy w dniu 18 sierpnia przerwali pracę i doprowadzili do organizacji wiecu z udziałem pracowników, który odbył się w rejonie zapadni, przed halą budowy kadłubów. Na wniosek uczestniczącego w wiecu Artura Czarneckiego, sekretarza KZ PZPR, zebrani wybrali 3-osobową delegację, która udała się do KW PZPR w Słupsku na rozmowy ze Zbigniewem Głowackim, I sekretarzem KW. W skład delegacji stoczniowej wchodził: Jan Sańpruk, Józef Laskowski i Marian Szymkowiak. Delegacja wróciła z rozmów w Słupsku tego samego dnia, przed godziną 15. Jeden z delegatów [Jan Sańpruk – u.a.], wskoczywszy na

⁶⁴⁴ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół kierownictwa z 31.05.1980 r.

rusztowanie okrętowe, poinformował zebranych, iż towarzyszy Głowacki obiecał załatwienie wszystkich postulatów (głównie socjalno-bytowych)⁶⁴⁵. Wezwał do zakończenia strajku, na co zareagował Henryk Piotrowicz (pracownik BPK), który, z powodzeniem, wezwał zgromadzonych do organizacji strajku okupacyjnego⁶⁴⁶. W tym dniu utworzono Komitet Strajkowy Stoczni „Ustka”, który w dniu 19 sierpnia, na wiecu przed halą K-1 przedstawił wyniki rozmów delegacji strajkujących z I sekretarzem KW PZPR w Słupsku⁶⁴⁷.

W skład Komitetu Strajkowego weszli⁶⁴⁸:

- Henryk Piotrowicz i Andrzej Karlikowski – BPK;
- Józef Laskowski i Andrzej Gąsiewski – K-1;
- Henryk Czerwik i Tadeusz Jachyra – W-1;
- Zygmunt Wolczyk i Józef Nowacki – W-2;
- Henryk Hajduk i Andrzej Wilgucki – W-3;
- Marian Szymkowiak i Jan Mikołajun – W-4;
- Mieczysław Nycz i Witold Bronisz - zmienieni później przez Jana Grzesiaka i Ryszarda Ansela – P-1;
- Roman Kazimierczak i Roman Gruszczewski – zmieniony później przez Janusza Żółkowskiego – P-2;
- Gerard Kaszuba i Andrzej Ławecki – TN;
- Jan Wolarz – TM;
- Wiesław Zajac i Stanisław Lewadny – MT;
- Roman Kwiatkowski i Jerzy Jędrzejewski – TRB;
- Ryszard Sztafij i Roman Zasada – DM;
- Zygmunt Lisowski i Marek Wańkowski⁶⁴⁹ – NJ;
- Piotr Podrecki – ZOI;
- Roman Kurnatowski – DE;
- Małgorzata Naumowicz – DR;
- Wiesław Bruner i Tadeusz Gierczak – zmieniony później przez Jana Gomułkę – ZSBO.

⁶⁴⁵ Tamże, s. 21 i 22.

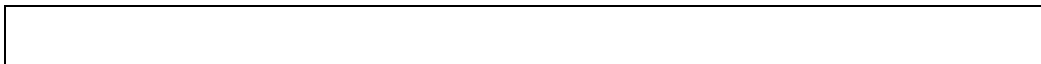
⁶⁴⁶ Na podstawie wspomnień autora, uczestnika wydarzeń.

⁶⁴⁷ Komunikat Komitetu Strajkowego z 19.08.1980 r. (w posiadaniu autora).

⁶⁴⁸ Anna Bryłowska, „Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność” w Stoczni „Ustka” w latach 1980-2001, praca magisterska, Pomorska Akademia Pedagogiczna w Słupsku, Słupsk 2006, załącznik nr 17 - pamiątkowa tablica z nazwiskami członków komitetu strajkowego wykonana przez NSZZ „Solidarność” w 2005 roku.

⁶⁴⁹ Akta osobowe Marka Wańkowskiego przechowywane w IPN O/Gdańsk; zob. [https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3282689&q=marek%20wa%C5%84kowski&page=1&url=\[\[typ=0\]\]](https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3282689&q=marek%20wa%C5%84kowski&page=1&url=[[typ=0]]) [dostęp: 2.10.2022].

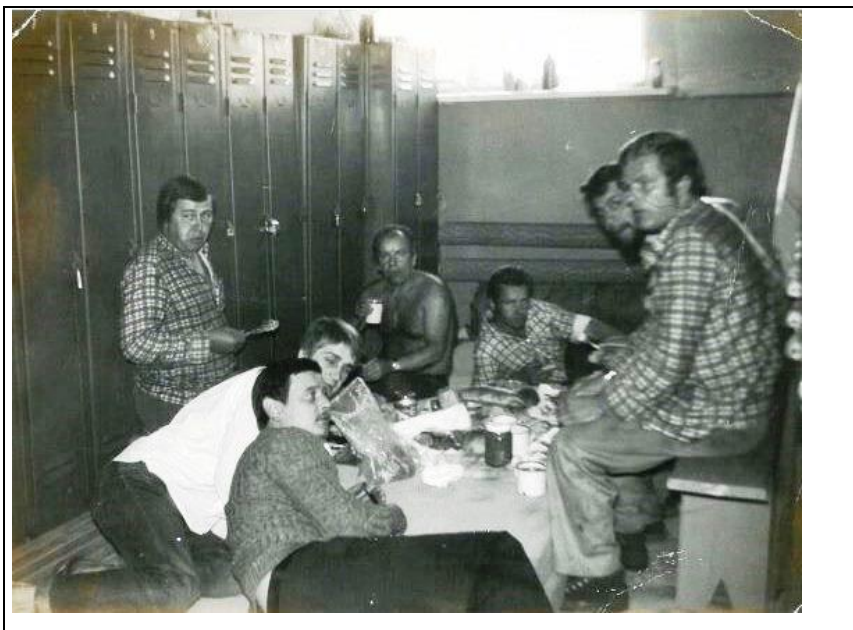
Ryc. nr 207. Komunikat Komitetu Strajkowego Stoczni „Ustka” z 19.08.1980 r. wraz z listą postulatów⁶⁵⁰.



Źródło: archiwum autora.

⁶⁵⁰ Wśród postulatów (postulat nr 1) znajdowało się żądanie zmiany na stanowisku dyrektora naczelnego Stoczni „Ustka”, którym był Arnold Godlewski.

Ryc. nr 208. Pracownicy stoczni w czasie strajku.

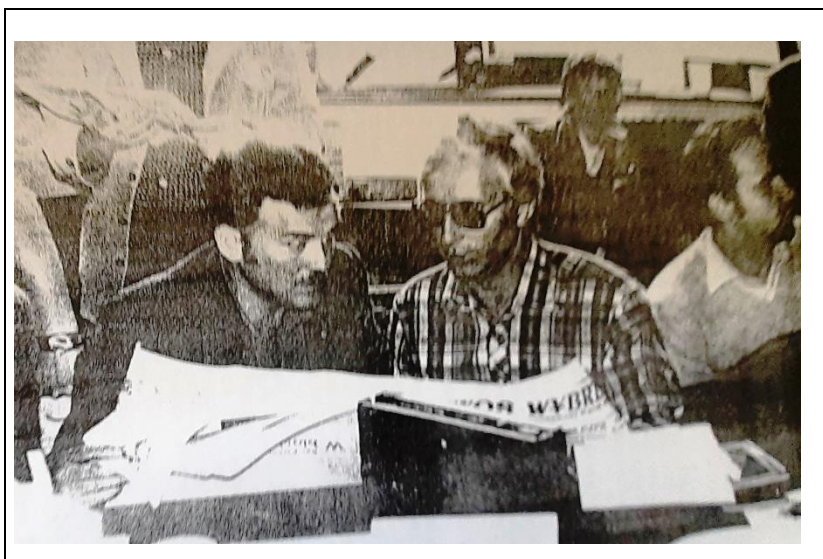


Komitet Strajkowy nawiązał bezpośredni kontakt z Międzyzakładowym Komitetem Strajkowym, który miał swoją siedzibę w Stoczni Gdańskiej im. Lenina. Do Gdańska wydelegowano Marka Wańkowskiego i Stanisława Lewadnego (samochodem) oraz Romana Gruszczewskiego (motocyklem). Wysłannicy dokonali rejestracji Stoczni „Ustka” do MKS-u.

Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

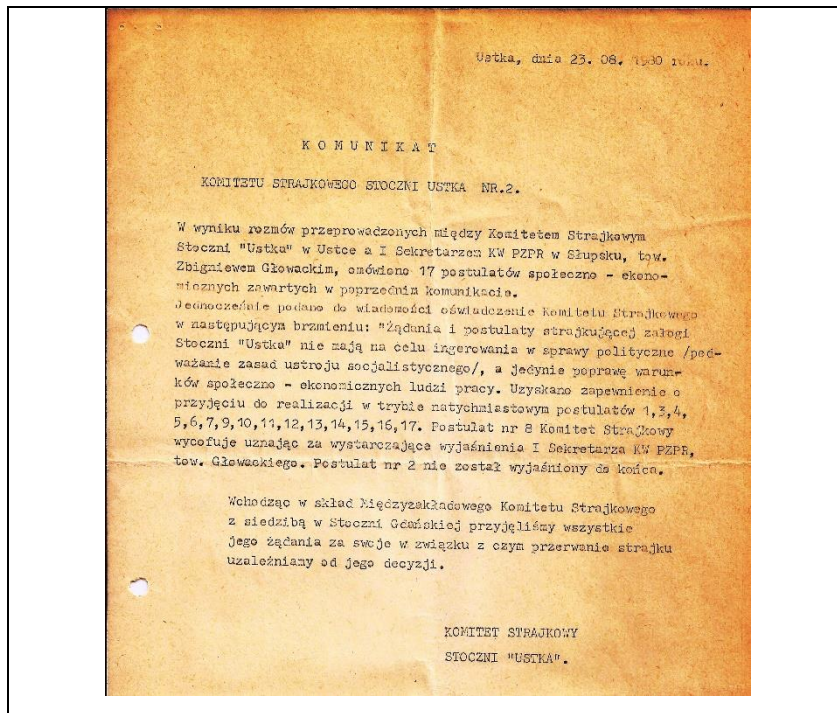
Ryc. nr 209. Stanisław Lewadny (pierwszy z lewej) i Marek Wańkowski na sali posiedzeń MKS w Stoczni Gdańskiej.

W dniu 23 sierpnia ukazał się komunikat Komitetu Strajkowego nr 2, w którym przedstawiono wyniki rozmów ze Zbigniewem Głowackim oraz zawarto oświadczenie w sprawie charakteru strajku.



Źródło: A. Bryłowska, „Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność”, załącznik nr 8.

Ryc. nr 210. Komunikat Komitetu Strajkowego nr 2 z 23 sierpnia 1980 r.



Źródło: archiwum autora.

W obradach MKS-u w Gdańsku udział brał także Ryszard Ziarkowski, kierownik Działu Kontroli Jakości (NJ).

Ryc. nr 211. Ryszard Ziarkowski z Markiem Wańkowskim w Sali BHP Stoczni Gdańskiej.



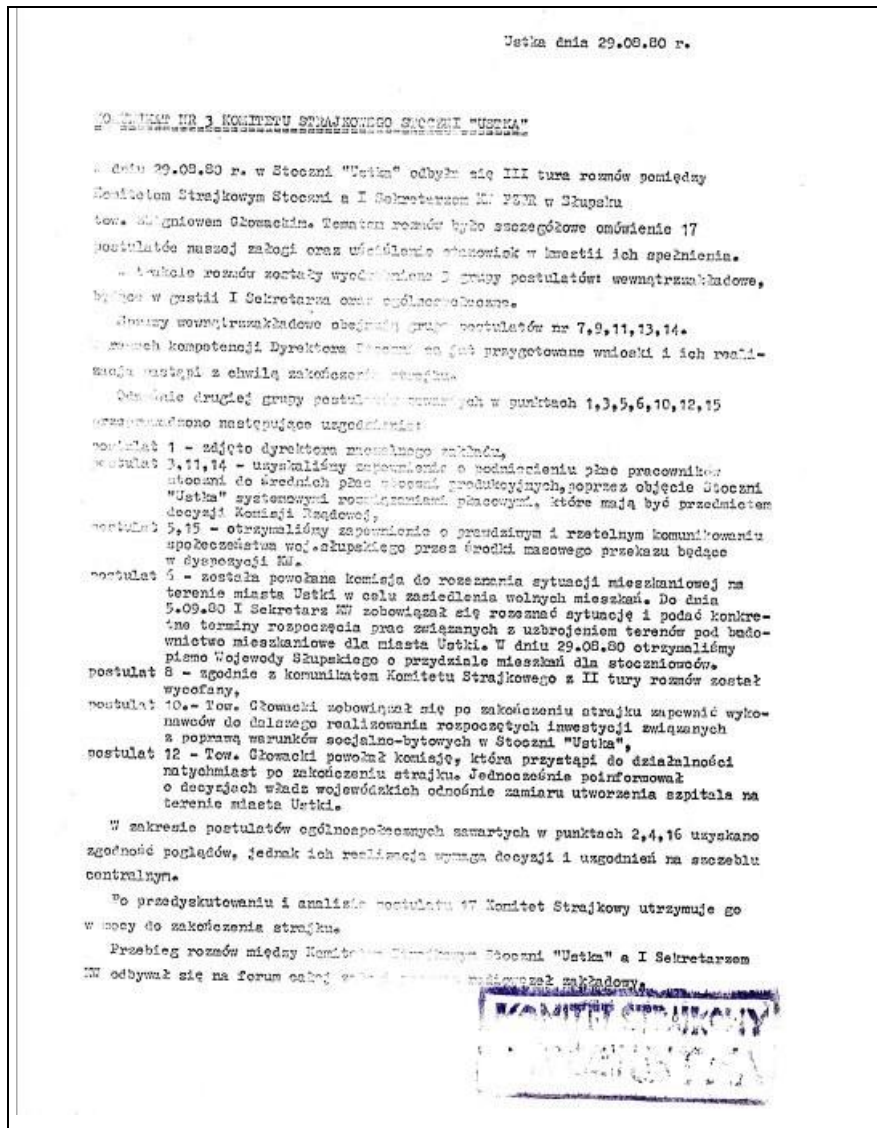
Na zdjęciu: Ryszard Ziarkowski (z lewej), Marek Wańkowski, przedstawiciel WPK Słupsk.

Źródło: archiwum Ryszarda Ziarkowskiego.

29 sierpnia 1980 roku odbyło się kolejne spotkanie ze Zbigniewem Głowackim, które miało miejsce w Stoczni Ustka. Spotkanie to, prowadzone przez Ryszarda Ziarkowskiego i Romana Kurnatowskiego, reprezentującymi Komitet Strajkowy, było na bieżąco transmitowane przez radiowęzeł stoczniowy. Tematem rozmów było szczegółowe omówienie 17 postulatów załogi Stoczni oraz uściślenie stanowisk w kwestii ich realizacji. W trakcie rozmów zostały wyodrębnione 3 grupy postulatów: wewnątrzzakładowe, będące w geście I sekretarza oraz ogólnospołeczne. Sprawy wewnątrzzakładowe obejmowały postulaty nr 7,9,11,13 i 14. Odnośnie drugiej grupy postulatów zawartych w punktach 1,3,5,6,10,12 i 15 przeprowadzono uzgodnienia⁶⁵¹.

⁶⁵¹ A. Bryłowska, „Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność”...”, s. 25.

Ryc. nr 212. Komunikat Komitetu Strajkowego nr 3 z 29.08.1980 r.



Źródło: archiwum autora.

57. Kierownictwo Stoczni „Ustka” w okresie strajku

Kierownictwo stoczni obradowało 30.08.1980 r., tj. w przedostatnim dniu strajku. W związku z nieobecnością dyrektora naczelnego, obradom przewodniczył dyrektor techniczny Zdzisław Delicki⁶⁵². W kierownictwie uczestniczyli wszyscy zastępcy dyrektora oraz przedstawiciele: Rady Zakładowej, KZ PZPR i działu organizacyjnego. Poza zobowiązaniem dyrektora ekonomicznego do opracowania do 03.09.1980 r. programu odrobienia strat powstałych w wyniku strajku oraz

⁶⁵² APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z kierownictwa Stoczni z dnia 30.08.1980 r. Wszystkie kolejne kierownictwa, które miały miejsce w 1980 roku (ostatnie 03.12.1980 r.) – z powodu nieobecności dyrektora naczelnego - były prowadzone przez dyrektora technicznego lub dyrektora ekonomicznego.

postanowieniem o przeniesieniu Ob. Niklasa do innej pracy⁶⁵³, uczestnicy obrad nie odnieśli się do wydarzeń mających miejsce w stoczni od 18.08.1989 do 30.08.1980 roku⁶⁵⁴.

58. Zakończenie strajku i powstanie KZ NSZZ „Solidarność”

Wraz z podpisaniem Porozumień Gdańskich 31 sierpnia 1980 r. strajk w Stoczni Ustka został zakończony. Bezpośrednio po podpisaniu porozumień w Gdańsku, działający Komitet Strajkowy przekształcił się w Komitet Robotniczy NSZZ w składzie:

- Prezydium: Marek Wańkowski, Ryszard Ansel, Roman Kurnatowski, Józef Laskowski, Piotr Podrecki, Wiesław Zajęc;

- delegaci wydziałów: P-1: Jan Grzesiak, Ryszard Ansel, P-2: Roman Gruszczewski, Janusz Żukowski, W-1: Henryk Czerwik, Tadeusz Jachyra, W-2: Zygmunt Wolczyk, Józef Nowacki, W-3: Henryk Hajduk, Andrzej Wilgucki, K-1: Józef Laskowski, Andrzej Gąsiewski, BPK: Henryk Piotrowicz, Andrzej Karlikowski, W-4: Marian Szymkowiak, Jan Mikołajun, TN: Gerard Kaszuba, TM: Andrzej Ławecki, Jan Wolarz, MT: Wiesław Zajęc, Stanisława Lewadny, TRB: Roman Kwiatkowski, Jerzy Jędrzejewski, DM: Ryszard Sztafij, Roman Zasada, NJ: Zygmunt Lisowski, Marek Wańkowski, ZOI: Piotr Podrecki, ZSBO: Wiesław Bruner, DE: Roman Kurnatowski, DR: Małgorzata Naumowicz⁶⁵⁵.

Komitet Robotniczy funkcjonował do zebrania delegatów, które odbyło się 8 grudnia 1980, podczas którego wybrano pierwsze władze NSZZ „Solidarność”. W wyniku wyborów na przewodniczącego Komisji Zakładowej wybrano Bronisława Kupczyka oraz wybrano Komisję Zakładową w składzie:

- Zbigniew Jakubowski;

- Henryk Czerwik;

- Ryszard Zipper;

- Marian Szymkowiak;

- Mieczysław Nycz;

- Roman Gruszczyński;

- Andrzej Karlikowski;

- Gerard Kaszub;

- Roman Kurnatowski – członek Prezydium;

- Zbigniew Rudnicki;

- Wiesław Zajęc;

- Zygmunt Lisowski;

- Zbigniew Abramowicz;

- Małgorzata Naumowicz – członek Prezydium;

⁶⁵³ Postanowienie niewątpliwie wynikało z postulatu strajkowego nr 13 – „żądamy zmiany kierownictwa działu MT” (dział transportu).

⁶⁵⁴ Tamże. Sprawy związane z postulatami strajkowymi było przedmiotem kierownictwa stoczni, które odbyło się 12.09.1980 r. Wyznaczono wówczas osoby, które sprawowały nadzór na realizacją przydzielonych im postulatów.

⁶⁵⁵ Tamże, s. 32.

- Piotr Podrecki – członek Prezydium;
- Marek Wańkowski – członek Prezydium.

Wybrano także Komisję Rewizyjną w składzie:

- Włodzimierz Podruczny;
- J. Reut;
- Teresa Tomosz.

W dniu wyborów związek „Solidarność” liczył ok 1340 osób (ok.90 % zatrudnionych)⁶⁵⁶.

W Aneksie do niniejszego opracowania autorzy zamieścili wspomnienia uczestników wydarzeń sierpniowych w Stoczni „Ustka”, które zostały wydane w książce „Sierpień '80 we wspomnieniach” Relacje z Wybrzeża pod redakcją Marka Latoszka, opracowane przez Gdańskie Towarzystwo Naukowe, wydane przez Wydawnictwo Morskie Gdańsk 2006⁶⁵⁷. Zamieszczono tam również sylwetki pracowników stoczni, którzy otrzymali odznakę honorową „Działacza opozycji antykomunistycznej lub osoby represjonowanej z powodów politycznych”.

59. 35-lecie Stoczni „Ustka”⁶⁵⁸

Ryc. nr 213. Medal okolicznościowy z okazji XXXV-lecia Stoczni „Ustka”.



Źródło: zbiory autora.

W celu organizacji obchodów XXXV-lecia Stoczni „Ustka” 7 maja 1979 r. dyrektor stoczni powołał Komitet organizacyjny na czele z dyrektorem ekonomicznym Zygmuntem Zarębą. Ustalono, że obchody odbędą w różnych okresach 1980 r., najpierw w czerwcu 1980 r., związane z Dniem Stoczniońca, obejmujące:

- konferencję prasową – 18.06.1980 r.;
- akademię z okazji Dnia Stoczniońca – 20.06.1980 r.;
- bal stoczniońca - 21.06.1980 r.;
- regaty o puchar dyrektora stoczni - 22.06.1980 r.;

⁶⁵⁶ Tamże, s. 33.

⁶⁵⁷ Fragmenty wydawnictwa, zawierające relacje pracowników Stoczni „Ustka” – Gerarda Kaszuby i Malka znajdują się w posiadaniu Biblioteki Miejskiej w Ustce, sygn.. III. 3.2/3.

⁶⁵⁸ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 242, Uroczystości XXXV-lecia Stoczni „Ustka”.

- imprezy okolicznościowe do 30.06.1980 r.;
- blok imprez sportowych w dniach 28-29.06.1980 r.;

Właściwe obchody jubileuszu w formie akademii zaplanowano przeprowadzić w październiku 1980 r., w tym⁶⁵⁹:

- wystawę wyrobów stoczniowych na terenie stoczni;
- referat dyrektora;
- nadanie Sztandaru Pracy;
- wręczenie odznaczeń;
- część artystyczną.

60. Referat z okazji XXXV-lecia Stoczni „Ustka” w Ustce - fragmenty⁶⁶⁰

W związku z jubileuszem opracowany był referat „Stocznia „Ustka” w 35-leciu”, w którym zawarto podstawowe dane dotyczące powstania zakładu i jego osiągnięcia, między innymi:

- opracowano projekt B-410, który okazał się „pełnym sukcesem i przeszedł najśmielsze oczekiwania armatorów”;
- utworzony został ośrodek budowy trawlerów stalowych od długości do 36 m na terenie „A”;
- w trakcie budowy był ośrodek budowy jednostek z laminatów poliestrowo-szklanych na terenie „B”;
- zbudowano dla ZSRR 490 łodzi pomocniczych do połowów okrężnicą typu PB-90/E;
- dostarczono dla ZSRR 10 szt. kutrów do połowów tuńczyka typu KTT-16;
- zbudowano dla Senegalu 2 szt. trawlerów B-410;
- zbudowano dla NRD 5 szt. trawlerów B-403;
- zbudowano dla Francji 1 szt. trawlera B409;
- dostarczono 1200 szt. łodzi ratunkowych do 24 krajów;
- dwukrotnie – w roku 1978 i 1979 - zajęcie pierwszego miejsca we współzawodnictwie pracy branży okrętowej z otrzymaniem sztandaru przechodniego ministra maszyn ciężkich i rolniczych;
- zapewniono, w ramach wspólnego programu budownictwa mieszkaniowego ze Spółdzielnią Mieszkaniową „Korab”, mieszkania w nowym budownictwie dla 400 rodzin stoczniovców;
- wybudowano żłobek i przedszkola;
- rozbudowano ośrodek wypoczynkowy w Świeszynie k. Miastka, zapewniający wypoczynek dla 100 osób w dwurodzinnych murowanych domkach, wyposażonych w łodzie laminatowe;
- rozbudowano stołówkę, zapewniającą 1000 posiłków dziennie, niezależnie od posiłków regeneracyjnych.

⁶⁵⁹ Brak jest relacji z obchodów jubileuszu XXXV-lecia w październiku 1980 r. w zapisach Kroniki stoczni za rok 1980, jak również w protokołach kierownictwa stoczni z II półrocza 1980 r., zachowanych w APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982.

⁶⁶⁰ Tamże.

W związku z dorobkiem gospodarczym i osiągnięciami społecznymi, I Sekretarz KW PZPR w Słupsku Zbigniew Głowacki wystąpił z wnioskiem o nadanie Stoczni „Ustka” Orderu Sztandaru Pracy II Klasy⁶⁶¹. W uzasadnieniu wniosku Zbigniew Głowacki podkreślił wysoką jakość produkcji okrętowej i laminatowej, dzięki której możliwa była sprzedaż produkcji do krajów RWPG⁶⁶² oraz krajów kapitalistycznych: Anglii, Finlandii, Kanady i Norwegii, Senegal, Francji i Meksyku. Wśród innych argumentów zostały wymienione następujące osiągnięcia⁶⁶³:

- sześciokrotny wzrost sprzedaży produkcji i siedmiokrotny wzrost eksportu w latach 1970-1980, przy dwukrotnym wzroście zatrudnienia;
- uzyskanie najniższej fluktuacji kadr w skali całego przemysłu okrętowego;
- wykonanie szeregu zobowiązań produkcyjnych i czynów społecznych, w tym w roku 1978 na kwotę 5.2 mln zł;
- upartyjnienie na poziomie 25,7% ogólnego stanu załogi (406 osób);
- przynależność do ZSMP 241 członków, tworzących 41 „Brygad Pracy Socjalistycznej”;
- pomyślna działalność klubu Mistrza oraz Techniki i Racjonalizacji, którego członkowie zgłosili w latach 1974-1979 łącznie 367 projektów racjonalizatorskich, z których wdrożono 177, uzyskując z tego tytułu oszczędności wynoszące tylko w 1978 r. 12 mln zł;
- uzyskanie odznaczeń państwowych przez 412 pracowników, w tym 26 wyróżnionych orderami.

61. Działania stoczni w celu wypełnienia zdolności produkcyjnych

W związku z decyzją Zjednoczenia Gospodarki Rybnej o zaniechaniu zakupu kutrów B-410/III oraz wobec braku skutecznych i wystarczających działań akwizycyjnych prowadzonych przez jednostki handlu zagranicznego „Centromor” i „Navimor” na rynkach zagranicznych, stocznia rozpoczęła działania na rynku jednostek śródlądowych, wśród innych stoczni produkcyjnych z propozycjami podwykonawstwa oraz innych, potencjalnych odbiorców spoza przemysłu okrętowego. Nawiązano kontakty i wstępne rozmowy handlowe, między innymi z:

- stoczniami rzecznyymi w Szczecinie, Wrocławiu, Koźlu i Wiśle;
- centralą handlową „Naviga” we Wrocławiu;
- Stocznia „Gryfia” w Szczecinie.

„Na kierownictwie ustalono również potrzebę skontaktowania się z Centralą Handlową Wielobranżową, która mogłaby ustalić sprzedaż statków w zamian za inną masę towarową”⁶⁶⁴.

Efektom działania zespołu powołanego do rozeznania możliwości zabezpieczenia produkcji były następujące tematy⁶⁶⁵:

⁶⁶¹ Order Sztandaru Pracy, pierwotnie order „Sztandar Pracy” – polskie wysokie odznaczenie państwowe Polski Ludowej ustanowione ustawą z dnia 2 lipca 1949 roku w celu nagrodzenia wyjątkowych zasług położonych dla Narodu i Państwa. Ostatni raz nadano go w 1991. Został zniesiony w 1992; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Order_Sztandaru_Pracy [dostęp: 12.11.2022].

⁶⁶² Rada Wzajemnej Pomocy Gospodarczej, RWPG – organizacja powołana w Moskwie w 1949 w celu koordynowania współpracy gospodarczej bloku państw podporządkowanych ZSRR. Załamanie systemu komunistycznego w europejskich krajach satelickich ZSRR po 1989 oraz zmiany w ZSRR doprowadziły do rozwiązania RWPG w 1991 w Budapeszcie; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Rada_Wzajemnej_Pomocy_Gospodarczej [dostęp: 12.11.2022].

⁶⁶³ APK, OS, zespół nr 27/153/ - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 242, Uroczystości XXXV-lecia Stoczni „Ustka”.

⁶⁶⁴ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z kierownictwa stoczni z dnia 01.10.1980 r.

- Stocznia „Gryfia” - produkcja nadbudówek oraz trapów i kładek z aluminiowych;
- Stocznia „Nauta” – nadbudówki, zbiorniki i inne;
- Stocznia „Tczew” – różne elementy wyposażeniowe;
- Stocznia Szczecińska – kominy z aluminium i nadbudówki;
- Stocznia im. Komuny Paryskiej – fundamenty i małe ścianki działowe.

Podjęto decyzję o przejęciu produkcji trapów z Trzebiatowa poprzez wstrzymanie przekazywania tej produkcji⁶⁶⁶.

Rozpatrywano także możliwości realizacji remontów kutrów wyprodukowanych w Stoczni „Ustka” z PPIUR „Kuter” Darłowo, jako projektu pilotowego w celu określenia opłacalności takiego przedsięwzięcia.

62. Prognoza produkcji na lata 1981-1985

Dział planowania centralnego przedstawił projekt planu produkcji, który zakładał budowę 81 statków, wobec 86 statków planowanych przez ZPO. W planie stoczniovym znajdowały się następujące jednostki⁶⁶⁷:

- w 1981 roku: 2 statki B410/III, 2 statki B410/IV, 4 statki dla Rumunii, 1 statek dla Meksyku, 1 statek dla Francji, 3 statki rezerwa;
- w 1982 roku: 10 statków B-410/IV – rezerwa, 5 statków B-410/IV dla kraju, 2 statki dla NRD;
- w 1983 roku: 6 statków B-410/IV dla kraju, 6 statków B410/IV – rezerwa, 3 statki PK1779⁶⁶⁸ dla ZSRR, 3 statki PA1780 dla NRD;
- w 1984 roku: 9 statków PK 1779 dla ZSRR, 9 statków PA 1780 dla NRD;
- w 1985 roku: 14 statków PK1779 dla ZSRR, 1 statek L=25 m dla NRD.

Uwarunkowania realizacji powyższego programu zostały określone, jak niżej:

- wybudowanie i oddanie do eksploatacji łącznika U-3A w I kwartale 1982 r.;
- oddanie do eksploatacji pirsu wyposażeniowego wraz z uzbrojeniem i udźwigowaniem do 30.04.1982 r.;
- oddanie do eksploatacji torowiska poprzecznego przy U-1A w IV kwartale 1981 r.

W zakresie produkcji wyposażenia okrętowego, w związku z zakończeniem produkcji KTT-16, poczynawszy od 1983 r. założono spadek produkcji o około 50 mln zł.

Plan został zaakceptowany przez kierownictwo stoczni.

⁶⁶⁵ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z kierownictwa stoczni z dnia 15.10.1980 r.

⁶⁶⁶ Z uwagi na podpisana umowę pomiędzy stocznia i WZDZ Trzebiatów ZPO nie wyraziło zgody na przejęcie trapów i kładek z Trzebiatowa, proponując w zamian produkcję kominów dla Stoczni Szczecińskiej; zob. APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z kierownictwa stoczni z dnia 05.11.1980 r.

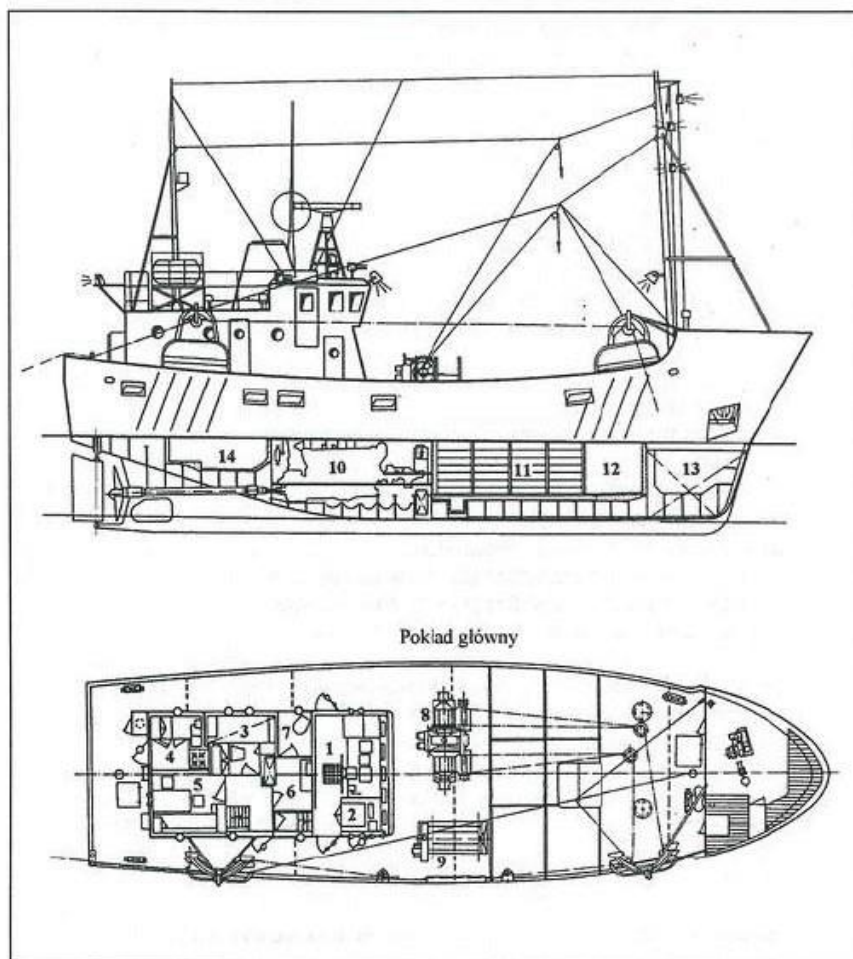
⁶⁶⁷ Fragmenty wydawnictwa, zawierające relacje pracowników Stoczni „Ustka” znajdują się w posiadaniu Biblioteki Miejskiej w Ustce, sygn. III. 3.2/3.

⁶⁶⁸ Projekt PK1779 zastąpił wcześniejszy K1772.

63. Kuter rybacki KŁ-21 ze Stoczni „Gryfia”⁶⁶⁹

W wyniku działań akwizycyjnych stocznia otrzymała zamówienie ze Stoczni „Gryfia” na wykonanie 1 szt. statku KŁ-21 w 1981⁶⁷⁰. Wartość tego statku wynosiła 20 mln zł. Jednostkę ujęto w planie budowy statków.

Ryc. nr 214. Plan ogólny kutra KŁ-21.



1-sterownia, 2-kabina nawigacyjna, 4-kuchnia, 5-mesa, 6-prysznic, 7-WC,
8-winda trałowa, 9-wciągarka sieciowa, 10-siłownia, 11-ładownia,
12-magazyn lodu, 13-skrainik dziobowy, 14-pomieszczenie 5-osobowe
Źródło: W. Blady, *Polska flota...*, s. 73.

⁶⁶⁹ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z kierownictwa stoczni z dnia 30.10.1980 r.

⁶⁷⁰ Kutry burtowe KB-21 i KŁ-21 to projekty powstałe w II połowie lat 70. na zlecenie KZSR. Oba typy były budowane na tym samym kadłubie o długości 21 m i podobnych nadbudówkach zlokalizowanych w części rufowej statku, a różnice sprowadzały się do wyposażenia w mechanizmy pokładowe. Kutry typu KŁ-21 (łososiowe) dodatkowo wyposażono w mechanizmy umożliwiające prowadzenie połowów pławnicami łososiowymi oraz zestawem takli dryfujących. W latach 1978-1982 Stocznia „Gryfia” zbudowała 6 kutrów typu KŁ-21, w tym m.in. dla SPRM „Łosoś” Ustka z oznaką „UST-10”; zob. W. Blady, *Polska flota...*, s. 72 i 73.

64. Kutry B410/V dla Rumunii

Ryc. nr 215. Kutry B-410/V dla odbiorcy rumuńskiego.



18 grudnia 1980 roku odbyło się podniesienie bandery na dwóch jednostkach badawczych typu B-410/V/1 „Delfinul” i B410/V/2 – Morunul. Odbiorcą była firma IRCM Constanta⁶⁷¹.

Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

65. Analiza działalności w roku 1980⁶⁷²

Autorzy analizy słusznie zwrócili uwagę na skutki realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych, które w sposób zatrważający oddziaływały na wynik finansowy, który w roku 1980 wyniósł netto minus 29.596 tys. zł. Przybliżoną wielkość w 1980 roku stanowiły odsetki od zaciągniętych kredytów, które wyniosły 29.053 tys. zł⁶⁷³.

Sprawą o jeszcze większej wadze były obciążenia jakie stocznia miała ponosić od 1984 roku, tj. rok po zakończeniu inwestycji, z tytułu spłaty rat zaciągniętego kredytu inwestycyjnego. Dlatego autorzy analizy uznali, że „wobec niekorzystnego kształtowania się wyników finansowych stoczni uzasadniona była weryfikacja prowadzonych inwestycji celem ich wstrzymania na przejściowy okres kilkuletni. Przy czym, podjęcie ostatecznej decyzji uwarunkowane byłoby wynikiem konfrontacji posiadanych zdolności produkcyjnych stoczni z posiadaniem portfelem zamówień na najbliższe lata oraz przewidywanym asortymentem produkcji, a także określeniem przewidywanego przyrostu akumulacji z tytułu przekazania do eksploatacji inwestycji niezakończonych”⁶⁷⁴.

⁶⁷¹ W latach 1981-1982 stocznia zbudowała jeszcze 5 kutrów typu B410//VI.

⁶⁷² APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 230, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1979-1980.

⁶⁷³ Wartość ta była bliska cenie zbytu kutra B410/III, która wynosiła 29.500 tys. zł.

⁶⁷⁴ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 230, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1979-1980.

66. Rok 1980 według Kroniki Stoczni „Ustka”⁶⁷⁵

Działalność gospodarcza roku 1980, przypadająca w 35-lecie zakładu, stocznia zamknęła wynikiem finansowym netto w wysokości 29.596 tys. zł, co stanowiło kwotę przekraczającą poziom straty roku 1979 o 989 tys. zł⁶⁷⁶.

Stocznia zrealizowała w okresie sprawozdawczym sprzedaż w cenach realizacji na łączną kwotę 889 tys. zł, osiągając dynamikę 102,08% w tym na eksport 213,588 tys. zł. (198,4% dynamiki)⁶⁷⁷. W ramach sprzedaży przekazano do eksploatacji 17 szt. trawlerów rybackich⁶⁷⁸ (w tym 2 szt. na eksport do Rumuni), a w zakresie innego asortymentu: 8 szt. KTT-16 (eksport do ZSRR), 6 szt. skiffów stalowych [S09A – u.a.], 9 szt. kutrów i motorówek z LPS, 283 łodzi ratunkowych z LPS i 120 szt. trapów i kładek. Należy dodać, że oddane w styczniu 4 jednostki KTT-16, były pierwszymi statkami budowanymi w naszej stoczni dla armatora radzieckiego⁶⁷⁹.

Na podkreślenie zasługuje fakt pełnej realizacji zadań planowych w 1980 r. mimo strat jakie stocznia poniosła w związku ze strajkiem w miesiącu sierpniu oraz perturbacjami w zakresie dostaw materiałowo-kooperacyjnych⁶⁸⁰.

Głównymi odbiorcami zagranicznymi w 1980 r. byli:

Obszar I - ZSRR, na który przypadło 49% eksportu do Obszaru I;

Rumunia - 40% eksportu do I Obszaru;

Bułgaria - 6% eksportu;

Obszar II - Holandia - 31% eksportu;

Francja - 30 % eksportu;

Turcja - 29% eksportu.

Średnioroczne płace w Stoczni w 1980 r. wyniosły 88.074 zł, tj. o 4.629 zł więcej niż w roku poprzednim. Zatrudnienie wyniosło 1.557 osób z tego: pracownicy umysłowi - 477, a robotnicy bezpośredniej produkcji 745 osób.

Średni wiek zatrudnionych pracowników w stoczni w 1980 r. wyniósł 33,2 lata. Największa liczba zatrudnionych 721 osób stanowiła przedział wiekowy 25-35 lat.

W zakresie działalności inwestycyjnej, wnioskowano o dokonanie weryfikacji planów i wstrzymanie ich na okres kilku lat. Podjęcie ostatecznych decyzji należy uwarunkować wynikami

⁶⁷⁵ APS, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce sygn. 238, Kronika Stoczni.

⁶⁷⁶ W sprawozdaniu finansowym za rok 1980 podano, że „wynik finansowy stoczni, po wyeliminowaniu części niezależnej wyniku zgodnie z obowiązującymi przepisami wyniósł minus 18.100 tys. zł i był lepszy od założonego w planie o 1.493 tys. zł”; zob. APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 180, Sprawozdanie finansowe 1980, załącznik do wzoru P-23.

⁶⁷⁷ Dane te są niezgodne z wielkościami zawartymi w „Sprawozdaniu finansowym za rok 1980; właściwe dane były następujące: „Sprzedaż w cenach realizacji za rok 1980 wyniosła 888.121 tys. zł (102,02% dynamiki), w tym na eksport 213.588 tys. zł (dynamika 198,44%.)”; zob. APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 180, Sprawozdanie finansowe 1980, załącznik do wzoru P-23.

⁶⁷⁸ Były to jednostki B410/III/43-57; zob. APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 230, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1979-1980.

⁶⁷⁹ Tekst niezrozumiały, gdyż dwie jednostki KTT-16 przekazano odbiorcy ZSRR w 1978 roku.

⁶⁸⁰ Straty z tytułu strajkiem zostały oszacowane w wysokości 30.000 tys. zł w produkcji globalnej tj. 86,0 tys. zł, normogodzin; zob. APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 180, Sprawozdanie finansowe 1980, wykonanie zadań 1980 r.

konfrontacji zdolności produkcji stoczni z posiadanym portfelem zamówień na najbliższe lata oraz przewidywanym asortymentem produkcji⁶⁸¹.

23.12.1980 r. odbyło się w ZPO w Gdańsku spotkanie, w czasie którego wręczono dotychczasowemu zastępcy dyrektora ds. produkcji Stoczni „Ustka” mgr inż. Ludwikowi Luli nominację na stanowisko Dyrektora Stoczni „Ustka”⁶⁸². Ze strony Stoczni Ustka w spotkaniu uczestniczyli: I Sekretarz KZ PZPR Bogdan Mierzlikin, B[ronisław] Kupczyk - przewodniczący NSZZ Solidarność, M[arek] Wańkowski - członek prezydium NSZZ Solidarność.

W swoim wystąpieniu Dyrektor Stoczni mgr inż. Ludwik Luli omówił głównie trudności Stoczni „Ustka” związane z brakiem zamówień na statki, brakiem dostaw kooperacyjnych - głównie silników dla łodzi i statków - zakończeniem procesu inwestycyjnego „modernizacja stoczni”. W rozwiązaniu tych trudności niezbędna będzie pomoc ZPO. Podkreślono konieczność odbycia spotkania z dyrektorem naczelnym ZPO w Stoczni „Ustka” w celu szybkiego rozwiązania nabrzmiałych problemów.

19.12.1980 r. odbyło się w Stoczni uroczyste podniesienie bandery na przekazanych armatorowi rumuńskiemu kutrach typu B-410/V/1 „Delfinul”, B-410/V/2 „Morunul”.

Należy też odnotować fakt, iż rozpoczął swoją działalność radiowęzeł zakładowy stoczni, emitujący szereg ciekawych audycji stanowiących dobrą prognozę na przyszłą działalność.

Z przemówienia Dyrektora Stoczni mgr inż. Ludwika Luli z okazji Nowego Roku (31.12.1980) – „Zwodowaliśmy 16 statków na planowane 17. W zakresie przygotowania produkcji prac konstrukcyjno-technologicznych opracowano 7 projektów różnych statków, w tym projekty ofertowe, kontraktowe oraz techniczne i robocze. Do wyrobów z laminatów opracowaliśmy 6 projektów różnych łodzi oraz - w ramach postępu technicznego - podjęte zostały prace nad zaprojektowaniem łodzi spełniających wymogi konwencji „Solus 74”.

W dalszym ciągu na oddanie [do użytkowania] czekają tak ważne dla nas obiekty jak: nowa hala produkcji z laminatów⁶⁸³, cynkownia⁶⁸⁴, stacja zgazowania tlenu⁶⁸⁵ i kilka różnych obiektów socjalnych.

Sekretarz KZ PZPR tow. Bogdan Mierzlikin powiedział: „żegnamy dzisiaj rok 1980 - rok, który w naszej powojennej historii zapisze się jako przełomowy. Rok, w którym nasze nadzieje związane z lepszym jutrem naszej ojczyzny znajdują konkretne odbicie w zmianach, jakie zachodzą w naszym kraju. Od nas samych zależy, abyśmy nasze nadzieje urzeczywistnili i abyśmy nie zaprzepaścili ich tak jak w roku 1956 i 1970. Dlatego, w tym szczególnym dniu, tak mocno związanym z naszą tradycją, składamy sobie życzenia, w których są zawarte wszystkie nadzieje związane z tym szczególnym dla naszego kraju rokiem... wyrzeczenia, które nas czekają, nie pójdą na marne i nie mogą pójść, miejmy przeświadczenie, że na nas wszystkich - bez wyjątku - ciąży odpowiedzialność za nasze wspólne sprawy. Ufajmy w nasze lepsze jutro, które sami sobie stworzymy własną pracą”.

Przewodniczący Koła Zakładowego SIMP⁶⁸⁶ inż. Kazimierz Wojewoda powiedział: „rok 1980 był bogaty także w wydarzenia związane z działalnością naszego stowarzyszenia. W czerwcu w

⁶⁸¹ Autor nie podaje o jakie plany chodzi, ale nie ulega wątpliwości, że miał na myśli plan modernizacji z 1974 roku, w którym ujęto inwestycje obejmujące nowe tereny oznaczone jako „Terem C”.

⁶⁸² Biogram dyrektora Ludwika Luli przedstawiliśmy w cz. VI, rozdz. 1, p.13.

⁶⁸³ Chodzi o obiekt „U-1B”. Autorzy analizy działalności stoczni za rok 1980 podają, że „w zakresie zadania „Modernizacja stoczni” przekazano do eksploatacji następujące obiekty [poz.3] U-1B/U-1B II hala laminowania i prototypownia”; zob. APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 230, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1979-1980.

⁶⁸⁴ Chodzi o obiekt „U-25B”.

⁶⁸⁵ Chodzi o obiekt „U-17B” – stację rozprężania tlenu.

Szczecinie odbył się ważny walny zjazd dokonujący podsumowanie naszej działalności w ubiegłej kadencji, wybierając nowe władze SIMP oraz określając program działania na pierwsze lata 80-te. W pamiętnych wydarzeniach sierpniowych, inżynierowie i technicy masowo poparli klasę robotniczą i wielu brało aktywny udział w komitetach strajkowych, a potem w komisjach NSZZ „Solidarność”. W grudniu 1980 r. w Warszawie odbył się nadzwyczajny zjazd SIMP, określający nasze stanowisko wobec odbywającego się w kraju procesu odnowy obejmującego praktycznie wszystkie dziedziny życia. Omówienie uchwał tego zjazdu odbędzie się w połowie stycznia na spotkaniu z naszymi delegatami na zjazd. Jednak już dzisiaj trzeba sobie powiedzieć, że proces demokratyzacji i reform gospodarczych nie może się odbyć bez aktywnego udziału w nim inżynierów i techników, nazywanych niekiedy oficerami produkcji.

Mające dotychczas fakty systematycznego paraliżowania wszystkich inicjatyw, nie powinny wpływać dzisiaj na brak wiary i zniechęcenie występujące jeszcze u niektórych z nas.

Bierną postawą i brakiem aktywnej działalności, na pewno nie poprawimy trudnej sytuacji gospodarczej, w jakiej znalazł się nasz kraj. Także w naszej stoczni, wprowadzenie tzw. małej reformy gospodarczej, stawia przed członkami naszego stowarzyszenia wiele skomplikowanych problemów, wymagających szybkiego rozwiązania. Jakie wyroby przygotować do produkcji dla pełnego zabezpieczenia zdolności produkcyjnych stoczni, aby nie doprowadzić do konieczności redukcji zatrudnienia i obniżenia wynagrodzeń? W jaki sposób obniżyć sukcesywnie koszty produkcji, aby zabezpieczyć zwiększenie zysku, od którego uzależniona będzie wielkość funduszu płac? W jaki sposób doprowadzić do rozwoju ruchu racjonalizatorskiego w stoczni, tak by mieli z tego korzyści zarówno racjonalizatorzy jak i cała załoga? Jak wyzwolić więcej uśpionej obecnie inicjatywy i lepiej wykorzystać wiedzę fachową kadry technicznej? Jak poprawić stosunki międzyludzkie, aby każdy wskazywał to, co do niego należy i aby nie tolerował nieuczciwości i kłamstwa? – to tylko niektóre pytania na które chcemy znaleźć pełną odpowiedź.

Rozwiązanie tych, i wielu innych problemów, jest naszym obowiązkiem jako obywateli i stoczniovców.

Od stycznia 1981 r. Zarząd Koła Zakładowego SIMP wspólnie z Kołem naszej stoczni, wykorzystując do tych celów nasz zakładowy radiowęzeł i powstający aktualnie zakładowy biuletyn informacyjny, będziemy informowali załogę o zgłaszanych i wprowadzanych wnioskach racjonalizatorskich oraz uzyskiwanych z nich efektach. O przebiegu realizacji zadań z postępu technicznego, o analizach przyczyny postojów w produkcji, kształtowaniu się bezpośrednich i pośrednich kosztów, nowościach wydawniczych z dziedziny nauki i techniki.

Do udziału w tych pracach zapraszamy wszystkich zainteresowanych robotników, techników i inżynierów.

⁶⁸⁶ SIMP - Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich – organizacja użyteczności społecznej zrzeszająca inżynierów i techników mechaników wszystkich specjalności oraz zawodów pokrewnych. Należy do krajowej Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych w Polsce; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Stowarzyszenie_Inżynierów_i_Techników_Mechaników_Polskich

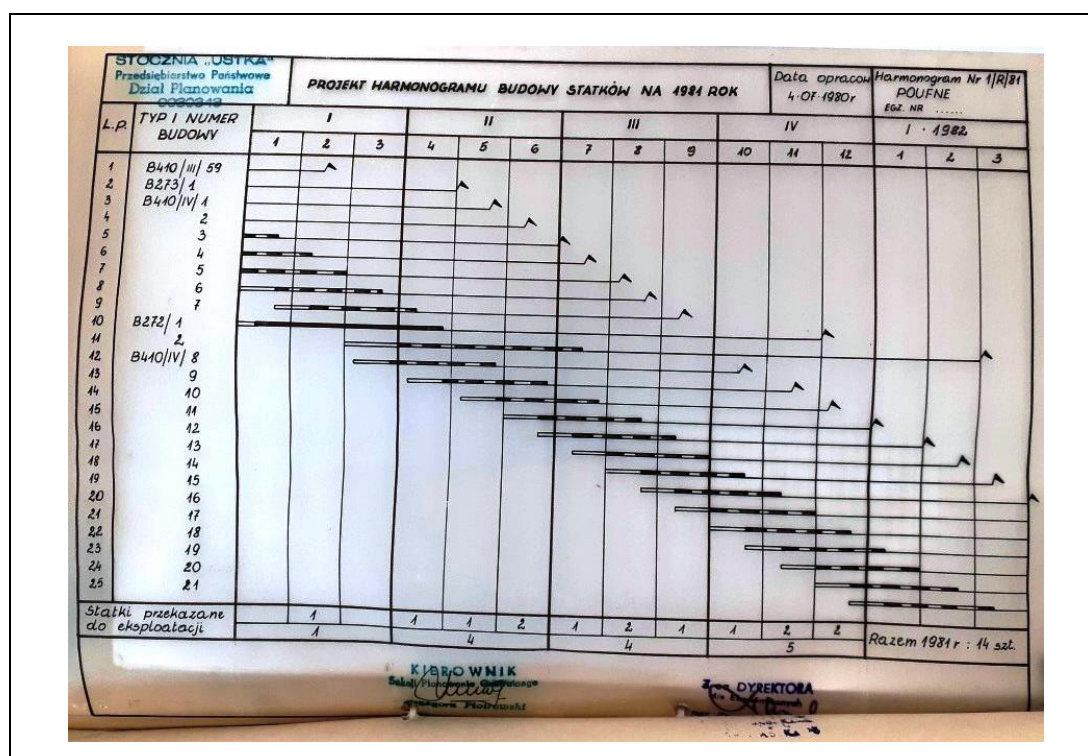
Rozdział 2. „Stocznia Ustka” w latach 1981-1990

1. Rok 1981. Projekt planu techniczno-ekonomicznego na rok 1981⁶⁸⁷

1.1. Produkcja okrętowa

Prace nad koncepcją planu na rok 1981 rozpoczęto w I kwartale 1980 r. W tym okresie trwały uzgodnienia z ZGR dotyczące kontynuacji budowy jednostek wg projektu B410. Po sprzedaży jednostek B410/III nr 56 i 57 dla SPRM „Bałtyk” w Kołobrzegu w grudniu 1980 r., do wykonania pozostały tylko 2 kutry z serii B410/III, tj. budowy 58 i 59. Po nich do produkcji weszły kutry typu B410/IV⁶⁸⁸.

Ryc. nr 216. Projekt harmonogramu budowy statków na 1981 rok z 04.07.1980 r.



Źródło: APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 204, Plan techniczno-ekonomiczny na 1981 rok.

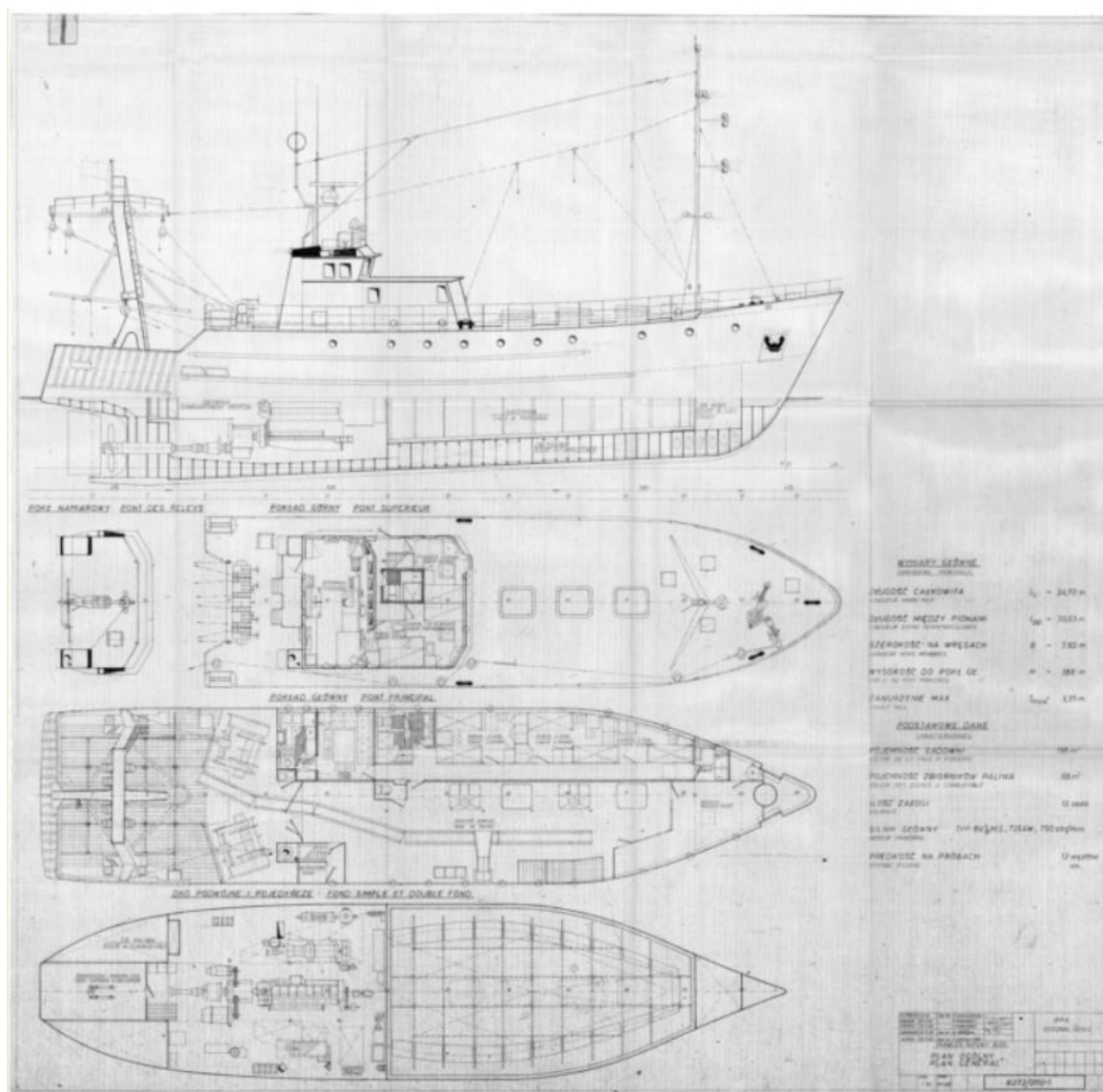
Powyższy plan, opracowany 04.07.1980 r., zawierał – poza B410/III/59 – tylko 2 statki zakontraktowane: trawler B273/1 dla Meksyku i trawler B272/1 dla Francji. Drugi statek dla Francji (B272/2) pozostawał w opcji, natomiast plan budowy kolejnych 3 jednostek B272 był już nieaktualny. W tym czasie nadal trwały uzgodnienia ilości dostaw statków B410/IV dla ZGR oraz rozmowy z armatorami z NRD⁶⁸⁹.

⁶⁸⁷ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 204, Plan techniczno-ekonomiczny na 1981 rok.

⁶⁸⁸ [G.] Piotrowski, *Reference list of steel vessels built by Ustka Shipyard – Lista referencyjna statków stalowych zbudowanych w Stoczni Ustka* (w posiadaniu autora).

⁶⁸⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 204, Plan techniczno-ekonomiczny na 1981 rok, Pismo EE/187/80 z 08.07.1980 r.

Ryc. nr 217. Plan ogólny trawlera B272.



Źródło: archiwum Jerzego Przybycienia.

Charakterystyka B272⁶⁹⁰.

- długość całkowita – 34,70 m;
- długość między pionami – 30,03 m;
- szerokość na wręgach – 7,60 m;
- wysokość do pokładu gł. – 3,86 m;
- zanurzenie max. – 3,35 m;

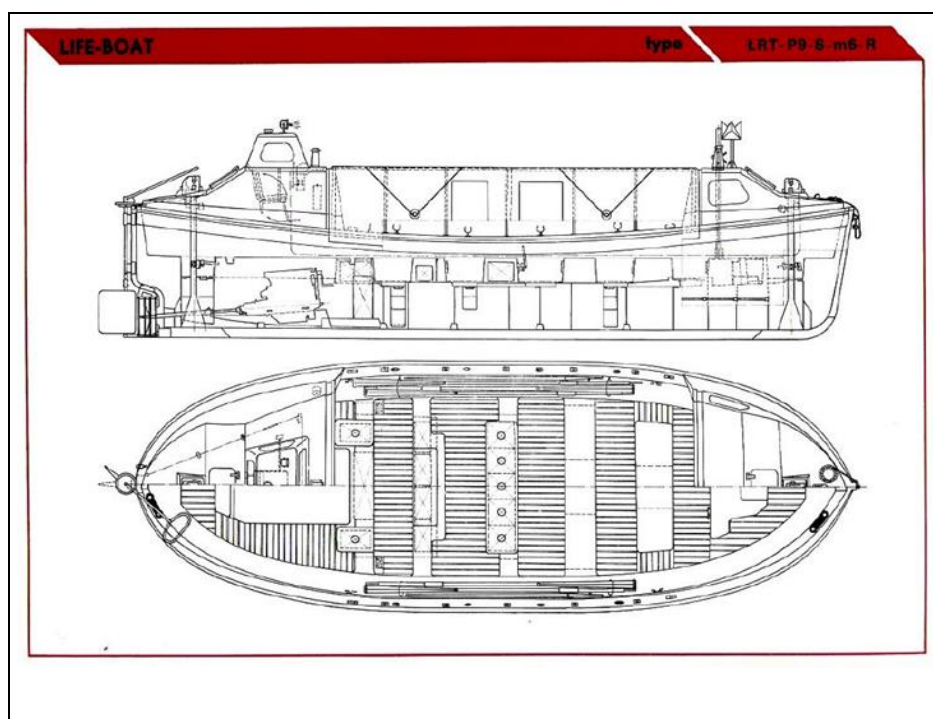
⁶⁹⁰ Plan ogólny nr B272/0110-1 (w posiadaniu autora).

- pojemność ładowni – 198 m³;
- pojemność zb. paliwa – 68 m³;
- liczba załogi – 13 osób;
- silnik główny – 8VJ₃M.S. 735 kW, 750 obr./min.;
- prędkość na próbach – 12 węzłów.

1. 2. Produkcja pozaokrętowa

W I kw. 1980 r. stocznia posiadała kontrakty tylko na kutry KTT-16 (kontynuacja) i łodzi ŁRT-P2 sm4 do Francji oraz zgłoszone zapotrzebowanie na budowę największych do tego czasu łodzi ratunkowych na promy pasażerskie B494 przewidziane do budowy w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni i Stoczni Gdańskiej im. Lenina – łodzi ŁRT-P9-sm6R, w ilości 12 szt. Bolączką stoczni była ciągle trwająca budowa hal produkcyjnych U-1B i U-4B, których brak w 1980 roku powodował zagrożenia dla realizacji kontraktów w roku 1981. Warunki produkcyjne i zobowiązania stoczni, w tym konieczność wznowienia laminowania KTT-16 od października 1980 r., pozwalały na wykonanie w 1981 r. 6-ciu szt. łodzi P9, zamiast 12-tu.

Ryc. nr 218. Plan ogólny łodzi ŁRT-P9-sm6R.



Wymiary klasyfikacyjne:

- długość - 11,50 m;
- szerokość - 400 m;
- wysokość - 1.50 m;
- rozstaw haków - 9.59 m;
- liczba osób - 108;
- ciężar z ludźmi - 15.300 kg;
- silnik - Lister HRW3 MGR2;
- certyfikacja - SV, DOT.

Źródło: archiwum autora.

Projekt planu był obłożony zamówieniami i kontraktami w bardzo minimalnym stopniu, bo jedynie w 39,3%.

W zakresie produkcji pozaokrętowej z projektu planu stoczni skreślono oferowane łodzie na eksport do I obszaru płatniczego oraz szereg łodzi na statki budowane w stocznich ZPO. W planie eksportu uwzględniono posiadane kontrakty na wykonanie⁶⁹³:

- „KTT-16” dla ZSRR – 18 szt. z dostawą w latach 1981-1982;
- łodzie ŁRT-L2-sw – 16 szt. dla CSRS;
- ŁRT-P2-sm4 – 4 szt. dla Francji.

Stocznia przedstawiła także projekt planu na lata 1981-1985, w którym umieszczono następujące jednostki stalowe⁶⁹⁴:

- B410/III – 1 szt. dla ZGR;
- B273/1 – 1 szt. dla Meksyku;
- B272/1 – 2 szt. dla Francji;
- statki L17 m -20 szt. dla NRD;
- statki L25 m – 2 szt. dla NRD;
- statki PK1772 - 26 szt. dla ZSRR;
- B410/IV – 27 szt. dla ZGR.

3. Projekt planu zatrudnienia na rok 1981⁶⁹⁵

Plan zatrudnienia zakładał utrzymanie poziomu zatrudnienia z 1980 r., tj. 1.565 osób, w tym :

- bezp. produkcyjni – 755 osób (48,3% zatr. ogółem);
- pośr. produkcyjni – 310 osób (19,8% „ „);
- umysłowi – 415 osób (26,5% „ „);
- pozostali – 85 osób (5,4% „ „).

4. Zestawienie produkcji okrętowej i pozaokrętowej na rok 1981 – wersja z 12.09.1980⁶⁹⁶

W wyniku uzgodnień z ZPO w dniu 12.09.1980 r. ukazała się kolejna wersja harmonogramu budowy statków, w którym ujęto 13 jednostek, w tym:

- B410/III – 2 szt. – kraj⁶⁹⁷;

⁶⁹³ Tamże.

⁶⁹⁴ Tamże. Zestawienie produkcji okrętowej na lata 1981-1985.

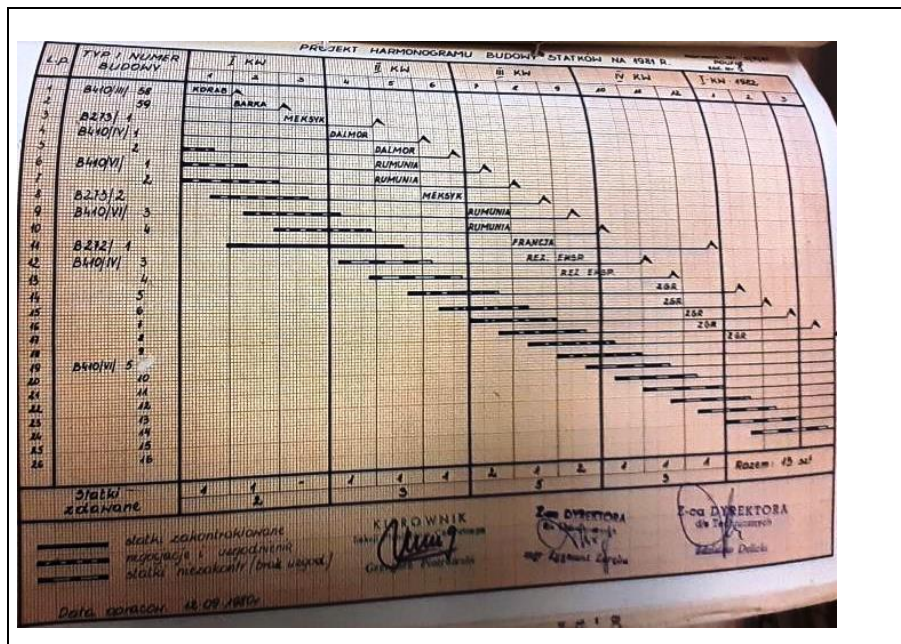
⁶⁹⁵ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 204, Plan techniczno-ekonomiczny na 1981 rok, Pismo nr pf/256/024/EE-323/80 z 26.07.1980 r.

⁶⁹⁶ Tamże. Pismo nr pf/263/025/EP/322/80.

⁶⁹⁷ W harmonogramie pojawia się ponownie statek B410/III/58 dla PPiUR „Korab”, który nie występował w harmonogramie z 04.07.1980 r. zob. ryc. nr 220.

- B410/IV – 2 szt. – kraj, niezakontraktowane⁶⁹⁸;
- B410/VI – 4 szt. – Rumunia;
- B272 – 1 szt. – Francja;
- B273 – 2 szt. – Meksyk, w tym 1 szt. zakontraktowana;
- B410/IV – 2 szt. - rezerwa eksportowa.

Ryc. nr 220. Harmonogram budowy statków na rok 1980 z 12.09.1980 r.



Źródło: Harmonogram budowy statków na rok 1980 z 12.09.1980 r.

W zakresie produkcji pozaokrętowej uzgodniono z ZPO zwiększenie ilości kutrów KTT16 z 10 szt. do 12 szt. oraz zwiększenie ilości łodzi PB-90E dla ZSRR z 40 szt. do 50 szt. na rok 1981.

5. Kompleksowy projekt planu produkcji na rok 1981 z 14.11.1980 roku⁶⁹⁹

Sprzedż produkcji i usług na podstawie uzgodnień z ZPO ustalono w wysokości 870,0 mln zł, zakładając wykonanie następujących zadań:

- 14 szt. statków na łączną wartość 549,5 mln zł;
- produkcję pozaokrętową w wysokości 310,5 mln zł;
- usługi przemysłowe w wysokości 10,0 mln zł.

W zakresie produkcji okrętowej były zakontraktowane 4 statki: 2 szt. B410/III, 1 szt. B272 i 1 szt. B273. Uzgodniono też dostawę: 2 szt. B410/IV dla ZGR oraz 4 szt. B410/VI dla Rumunii. Wprowadzono również do planu statek KŁ-21 dla armatora krajowego, przejęty ze Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia”.

⁶⁹⁸ Prowadzono negocjacje z PPIURD „Dalmor” Gdynia.

⁶⁹⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 204, Plan techniczno-ekonomiczny na 1981 rok, Pismo pf/376/EP-322/80 z 14.11.1980 r.

7. Kompleksowy plan produkcji na rok 1981⁷⁰³

W trakcie prac nad końcowym planem produkcji, Stocznia „Gryfia” wycofała się z planu budowy jednostki Kł-21 przez Stocznnię „Ustka”. Zatem, plan sprzedaży ustalono w wysokości 870 mln, obejmujący:

- 13 szt. statków na łączną wartość 521,1 mln zł;
- produkcję wyposażenia okrętowego w wysokości 335,5 mln zł;
- usługi przemysłowe w wysokości 10,0 mln zł;
- usługi nieprzemysłowe w wysokości 3,4 mln zł.

W zakresie produkcji okrętowej stocznia posiadała w styczniu 1981 roku następujące statki zakontraktowane:

- B410/III – 2 szt. dla ZGR,
- B410/IV – 2 szt. dla ZGR;
- B272 – 1 szt. dla Francji;
- B273 – 1 szt. dla Meksyku.

W trakcie negocjacji znajdowały się 3 statki B410/VI dla Rumunii i 1 statek B273 dla Meksyku. Do planu przyjęto 3 statki B410/IV jako rezerwę eksportową.

8. Poszukiwanie produkcji „zastępczej”

W związku z brakiem frontu pracy spowodowanym sytuacją w zakresie kontraktacji statków dla ZGR, w stoczni powołano zespół ds. akwizycji i kontraktacji, którego zadaniem było uzyskanie zamówień na produkcję zastępczą.

W ramach tej produkcji rozpatrywano, między innymi, następujące pomysły⁷⁰⁴:

- szamba i błotniki do samochodów z laminatu – propozycja odrzucona przez dyrektora produkcji z powodu braku powierzchni produkcyjnych;
- produkcji z powierzonych materiałów;
- produkcji na zasadzie transakcji wiązanej dla PŻM, PLO i PŻB, w układzie posiadanych przez te przedsiębiorstwa środków dewizowych;
- produkcji narzędzi rolniczych dla Agromy (przedsiębiorstwo handlowe - u.a.) i Famarolu (producentów maszyn rolniczych w Słupsku – u.a.);
- produkcji ścian do wagonów;
- rozbiórki wagonów.

Umiarkowaną alternatywę dla produkcji stanowiła realizacja remontów statków, zwłaszcza tych zbudowanych w stoczni⁷⁰⁵. Efektem działań w tym zakresie było uzyskanie zapotrzebowania, zawierającego następujące remonty w latach 1981-1982⁷⁰⁶:

⁷⁰³ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 204, Plan techniczno-ekonomiczny na 1981 rok, Pismo nr pfn/EP/27/0252/322/81 z 14.01.1981 r.

⁷⁰⁴ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 06.06.1981 r.

- statku B-25sA ze Szczecina – wymiana silnika głównego;
- 2 statki B-410 z Kogi Hel;
- 6 statków B-410 z Korabia Ustka;
- 2 statki dla Szkunera Władysławowo.

Realną natomiast szansę pozyskania zamówień dawały kontakty z Urzędem Morskim w Gdyni na produkcję boi morskich i pontonów dla Zarządu Portu w Gdańsku⁷⁰⁷. Pozyskano także zapytanie na budowę 24 szt. barek otwartych i 12 zakrytych ze Stoczni „Odra” w Szczecinie i Świnoujścia⁷⁰⁸.

Efektom pracy zespołu było pozyskanie zamówień na pontony dla Zarządu Portu w Gdańsku oraz pławy nawigacyjne dla Urzędu Morskiego w Gdyni⁷⁰⁹. Łączna liczba normogodzin na realizację produkcji zastępczej wyniosła 153 tys., jednak brak było możliwości wykonania zamówień na pontony i pławy nawigacyjne w 1981 r. Prowadzone były rozmowy w sprawie budowy statków dla CSSMW, statku B-410 dla Islandii i kadłubów L=36 m dla Holandii w roku 1983, oraz patrolowców dla Bułgarii w latach 1984-1985⁷¹⁰. Na rok 1982 planowano przyjąć do remontu 10 szt. jednostek rybackich o łącznej pracochłonności ok. 175 tys. normogodzin, która pokrywała przewidywany brak frontu pracy w tym roku⁷¹¹.

9. Zakończenie budowy hali U-1B i przeniesienie wydziału P-1 z terenu „A”

Najbardziej oczekiwany obiekt realizowany w ramach zadania „Modernizacja Stoczni” – hala laminowania U-1B – została zakończona na początku 1981 roku, dzięki czemu wydział P-1 zwolnił hale K-1 (U-1A) i przeniósł swoją działalność do nowych pomieszczeń w I dekadzie marca 1981 roku⁷¹².

⁷⁰⁵ Obiektywne okoliczności i uwarunkowania procesu remontowego statków, nieprzystające do technologii produkcji okrętowej, nie doprowadziły do urzeczywistnienia idei stworzenia ze Stoczni „Ustka” ośrodka remontowego.

⁷⁰⁶ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 03.06.1981 r.

⁷⁰⁷ Tamże.

⁷⁰⁸ Tamże. Protokół z 11.06.1981 r.

⁷⁰⁹ Tamże.

⁷¹⁰ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 19.11.1981 r.

⁷¹¹ Tamże.

⁷¹² APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Pismo nr EP/128/81.

Ryc. nr 221. Obiekty produkcyjne wydziału P-1, z nową halą laminowania U-1B.



Widoczne na zdjęciu obiekty P-1/P-2: od dołu: U-6B, U-5B, U-4B, U-3B, U-1B/I (z emitorami), U-2B, U-1B/II, U-1B/III; w lewym górnym rogu widoczny magazyn U-14B i cynkownia U-25B.

Źródło: <https://www.facebook.com/UstkaNaPrzestrzeniWiekow/photos/pb.100078932533300.-2207520000/3622724027848469/?type=3>

10. Stanowisko ZPO w sprawie sytuacji Stoczni „Ustka”⁷¹³

W odpowiedzi na opracowanie stoczni z 30.01.1981 r⁷¹⁴., w którym zaprezentowano wskaźniki planowe na rok 1981 i dotyczące lat 1981-1985, dyrektor generalny ZPO mgr inż. Mieczysław Tokarz stwierdził, że:

- „w następstwie zasadniczej zmiany zapotrzebowania armatorów krajowych na małe trawlerzy rybackie w latach 1981-1985, sytuacja kontraktowa Stoczni „Ustka” na początkowe lata produkcji była trudna, a dodatkowe utrudnienia w tym zakresie były wywołane brakiem odpowiedniej mocy biura konstrukcyjnego, co nie pozwalało terminowo przygotować dokumentacji nowych typów jednostek i operatywnie prowadzić szeroką obsługę akwizycyjną;
- długotrwałe przetargi techniczne i mała elastyczność stoczni w spełnianiu życzeń armatorów spowodowały brak kontraktacji wyprzedzającej;
- najlepszym wyjściem z sytuacji było pilne zamknięcie kontraktu na dostawę umownych sejnów PK-1779 dla ZSRR⁷¹⁵;

⁷¹³ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 204, Plan techniczno-ekonomiczny na 1981 rok, Pismo ZPO nr DG/EA/83/81 z 17.02.1981 r.

⁷¹⁴ Opracowanie niezachowane w zbiorach APK, OS.

- wobec ciągłych zabiegów stoczni o zwiększenie dostaw dla armatorów PRL, zaskakujące było stwierdzenie o możliwości wykonania tylko 26 jednostek B410/IV zamiast uzgodnionych 30 jednostek do roku 1985;
- brak było celowości zabiegania i interwencji w sprawie dodatkowej kontraktacji 3 statków dla ZGR na rok 1981 lub poszukiwania doraźnego eksportu, co wiązałoby się z opracowaniem nowych wersji dokumentacji”.

ZPO okazało się bezsilne w sprawach zgłoszonych przez stocznnię, jak niżej:

- zabezpieczenia dostaw silników SWW266, „Lin”, „Rekin”, „Delfin” i P24;
- dostawy 3 silników 6AL 20/24;
- dostawy sprzęgieł E61 i EZ95;
- dostawy tratw ratunkowych;
- zwiększenia limitu zużycia cynku i węgla;
- zwiększenia limitu środków dewizowych na import;
- uruchomienia nowych zadań inwestycyjnych (śrutowanie i malowanie) w 1981 r.

W związku z ciągłymi zmianami rynkowymi, plany produkcji ulegały kolejnym modyfikacjom, najpierw 10.03.1981 r., później 24.03.1981 r.⁷¹⁶. Plan sprzedaży obniżono z 870 mln zł do 833 mln, a eksportu z 49.700 tys. do 40.800 tys. zł dewizowych, w tym: I obszar z 41.000 tys. do 29.100 tys. zł, II obszar zwiększono z 8.700 tys. do 11.700 tys. zł dewizowych. Do planu produkcji okrętowej przyjęto 12 jednostek⁷¹⁷.

11. Harmonogram przygotowawczy do podpisania kontraktu na PK-1779/B275

Przygotowania do podpisania kontraktu na dostawę trawlero-krewetkowców typu B275 stanowiły w stoczni przedmiot szczególnego nadzoru i kontroli ze zrozumiałych względów. Trzeba zaznaczyć, że wymagania projektowe strony radzieckiej, wynikające z odmienności przepisów klasyfikacyjnych i administracyjnych, w tym sanitarnych, były olbrzymim wyzwaniem dla projektantów i konstruktorów stoczni. Jednym z zadań było między innymi ustalenie wykazu przepisów i konwencji, wg których miały być zaprojektowane statki oraz wykaz odstępstw od przepisów Ministerstwa Zdrowia ZSRR. Z uwagi na wymagania armatora, część urządzeń stoczni musiała zaimportować z ZSRR, w tym: sprzęt połowowy, radiowy i nawigacyjny. Dodatkowe problemy, które wymagały uzgodnień z krajowymi dostawcami były nowe uruchomienia, czyli nieseryjne wyroby wyposażenia siłowni, chłodnicze, klimatyzacyjne i energetyczne⁷¹⁸.

Termin rozpoczęcia rozmów handlowych i zawarcia kontraktu ustalono na koniec marca 1981 roku⁷¹⁹. Kontrakt na budowę 26 jednostek B-275 został ostatecznie podpisany 15.10.1981 r., który przewidywał ich dostawę w latach 1983-1985. W celu sprawnej realizacji kontraktu powołano zespół koordynacyjny, którego zadaniem był nadzór na procesem przygotowania produkcji kutrów.

⁷¹⁵ Chodzi o 26 szt. trawlero-krewetkowców B-275, które zakontraktowano w 1981 roku.

⁷¹⁶ O wersji planu stoczni z 24.03.1981 r. dowiadujemy się z pisma ZPO nr EA/135/81 z 10.04.1981 r.

⁷¹⁷ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 204, Plan techniczno-ekonomiczny na 1981 rok, Pismo ZPO nr EA/135/81 z 10.04.1981 r.

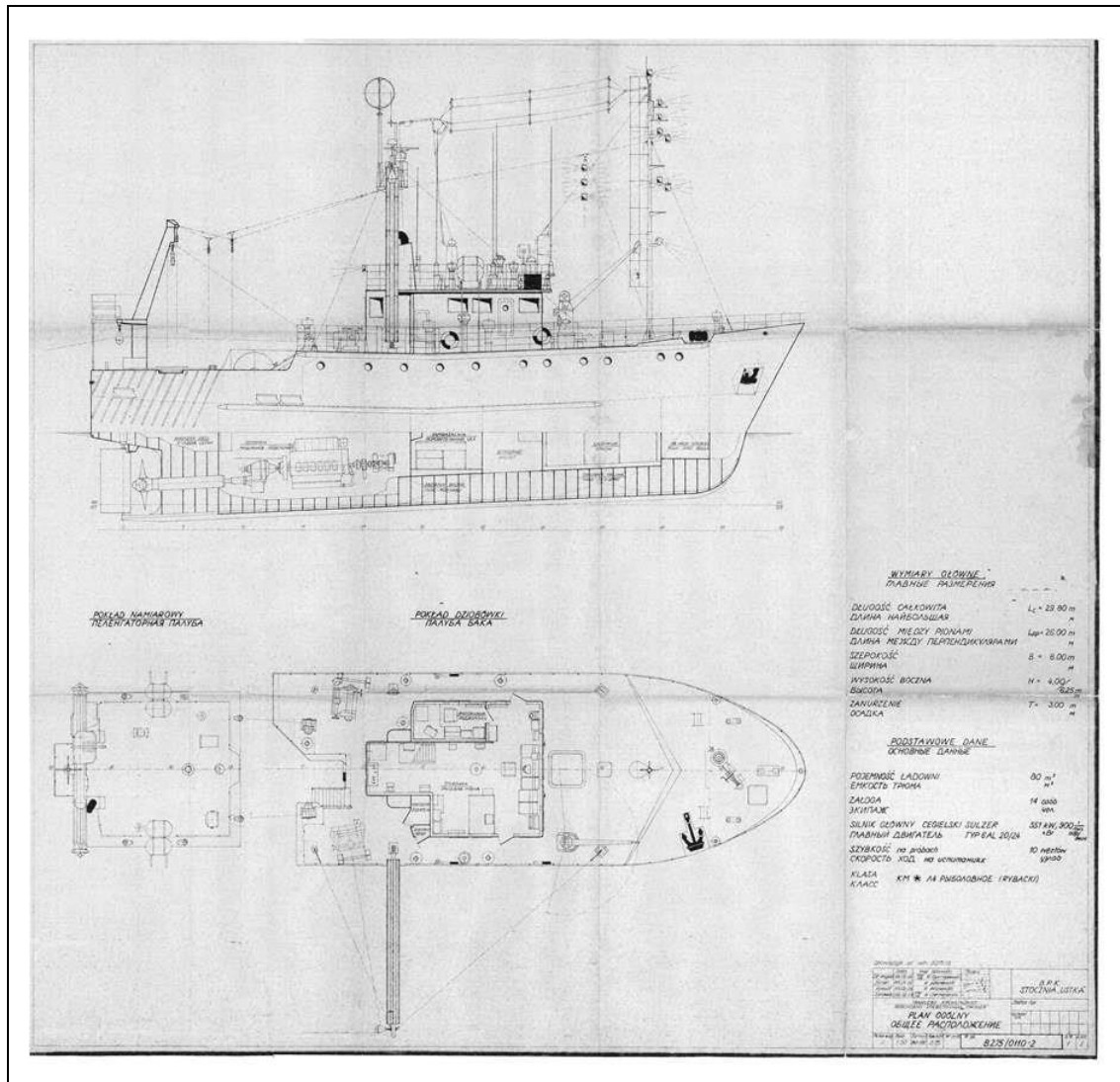
⁷¹⁸ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z kierownictwa stoczni z dnia 20.03.1981 r. w sprawie realizacji zadań ujętych w harmonogramie przygotowawczym do podpisania kontraktu PK-1779/B275.

⁷¹⁹ Tamże.

Charakterystyka techniczna B-275⁷²⁰.

- długość całkowita -29,80 m;
- długość między pionami -26,00 m;
- szerokość konstrukcyjna -8,00 m;
- wysokość boczna -4,00/ 6,25 m;
- zanurzenie -3,00 m;
- silnik główny -Sulzer-Cegielski 6AL 20/24 o mocy 750 KM;
- pojemność zamrażalni -80 m³;
- załoga -14 osób;
- szybkość na próbach -10 węzłów.

Ryc. nr 222. Plan ogólny kutra typu B-275.



Źródło: archiwum Jerzego Przybycienia.

12.
Pow
oñan
ie i
dział
alno
ść
sam
orząd
u
prac
owni
czego

Sam
orząd
prac
owni
czy
to
jedn
o z
najw
ięsz
ych
osiąg
nięć
ruch
u
społ
eczn
ego
„Soli
darn
ość”,
któr

⁷²⁰ Na podstawie planu ogólnego nr B275/0110-2 (w posiadaniu autora).

y w latach 1980-1981 pobudził polskie społeczeństwo do aktywności społecznej. Na szczęblu przedsiębiorstw, wcześniej działające fasadowe Konferencje Samorządu Robotniczego (KSR), zastąpiły demokratycznie wybrane przedstawicielstwa załogi w formie Konferencji Samorządu Pracowniczego (KSP), działającej w oparciu o własny, autonomiczny statut.

Członkami KSP byli pracownicy wybrani na naradach wytwórczych przeprowadzonych na poszczególnych wydziałach i grupy komórek organizacyjnych stoczni. Pierwsza KSP odbyła się 03.02.1981 r. Oprócz delegatów udział w KSP wzięli także: dyrektor stoczni Ludwik Lula, dyrektor ds. ekonomicznych Jan Dusza, główny księgowy Henryk Dolny, szef BPK Andrzej Gross, szef służb pracowniczych Jerzy Karolczuk. Obradom przewodniczył Ryszard Ziarkowski⁷²¹.

Konferencja zatwierdziła tymczasowy statut, ordynację wyborczą oraz dokonała wyboru przewodniczącego KSP, którym został Ryszard Ziarkowski. Ponadto wybrano prezydium KSP, w skład którego weszli: Janusz Kenc, zastępca przewodniczącego, Zbigniew Miecznikowski, sekretarz prezydium oraz: Mieczysław Nycz, Władysław Rybak, Zbigniew Jakubowski, Stanisław Nieroda, Zygmunt Kubicki, Wiesław Zajac⁷²².

W okresie działalności samorządu pracowników Stoczni „Ustka”, tj. do czasu jego zawieszenia dekretem o wprowadzeniu stanu wojennego z 13.12.1981 r., podejmowała liczne uchwały, z których ważniejsze dotyczyły następujących zagadnień⁷²³:

- realizacji postulatów pracowników stoczni⁷²⁴;
- systemu funkcjonowania nagród⁷²⁵;
- gospodarowania funduszem mieszkaniowym;
- dofinansowania wczasów i innych form wypoczynku z funduszu socjalnego;
- wycofania produkcji trapów z WZDZ Trzebiatów i jej przywrócenie w stoczni;
- realizacji inwestycji w zakresie cynkowni;
- reorganizacji pionu DP;
- powołania Zrzeszenia Przedsiębiorstw Przemysłu Okrętowego.

Na wniosek dyrektora Ludwika Luli, podczas posiedzenia trzeciej KSP 24.07.1981 r., omówiono sprawę kontraktacji 26 sztuk kutrów B275 dla ZSRR. Waga tego kontraktu dla stoczni była niezwykle istotna, biorąc pod uwagę wycofanie się zakupu kutrów B-410 przez przedsiębiorstwa państwowe. Jednakże stanowisko strony radzieckiej w sprawie akceptowanej ceny, niższej od wymaganej przez stronę polską, zapewniającą zyskowność kontraktu, mogło doprowadzić do zapaści finansowej stoczni. Po dyskusji, podjęto uchwałę upoważniającą dyrekcję do zawarcia kontraktu⁷²⁶.

Po okresie zawieszenia instytucji i organów samorządu pracowniczego, wznowienie ich funkcjonowania nastąpiło po dokonaniu zmian w statucie samorządu pracowniczego, co stanowiło warunek kontynuowania działalności⁷²⁷.

⁷²¹ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 118, Konferencje Samorządu Pracowniczego, 1981, Protokół z KSP nr 1 z dnia 3 lutego 1981 r.

⁷²² Tamże.

⁷²³ Tamże.

⁷²⁴ Zagadnieniem tym zajmowała Komisja ds. Kontroli Realizacji Uchwał i Wniosków przy Samorządzie Pracowniczym Stoczni „Ustka”, której przewodniczącą była Alicja Adamska.

⁷²⁵ Przewodniczącym zespołu był Bronisław Kupezyk.

⁷²⁶ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 118, Konferencje Samorządu Pracowniczego, 1981, Protokół z KSP z dnia 24.07.1981 r.

⁷²⁷ Istotą zmiany statutu było wpisanie do niego przewodniej roli PZPR; w związku z tym warunkiem autor zrezygnował z pracy w organach samorządu pracowniczego Stoczni „Ustka”.

13. Narada kierownictwa ZPO z kierownictwem i aktywnym społeczno-politycznym oraz samorządem pracowniczym Stoczni „Ustka”⁷²⁸

Narada odbyła się w Stoczni „Ustka” 19.02.1981 r. Udział w niej wzięli:

- sekretarz KW PZPR w Słupsku – Ryszard Kurylczyk;
- dyrektor ZPO – Mieczysław Tokarz;
- dyrektor produkcji i planowania ZPO – Bolesław Ślepowroński;
- główny specjalista ds. pracowniczych ZPO – Bernard Czerniecki;
- kierownictwo stoczni, przedstawiciele związków zawodowych, członkowie egzekutywy KZ PZPR, członkowie samorządu pracowniczego.

W trakcie narady nominację na dyrektora ds. produkcji otrzymał **mgr inż. Roman Tatkowski**, który objął wakat po dyrektorze Ludwiku Luli, sprawującym funkcje dyrektora naczelnego stoczni od grudnia 1980 roku.

Po przedstawieniu planu produkcji na lata 1981-1982, w których niedobór frontu pracy wynosił 25,5 tys. normogodzin w 1981 r. i ponad 180 tys. normogodzin w 1982 r., co odpowiadało pracochłonności 4 trawlerów w 1981 r. i 13 trawlerów w 1982 roku., zgłoszono wniosek do ZPO o pomoc w zakontraktowaniu 4 trawlerów typu B-410/IV dla armatorów krajowych występujących w planie sprzedaży 1981 roku oraz dodatkowych 5 jednostek stalowych na 1982 rok. Stocznia zawnioskowała o dodatkowy limit na roboty budowlano-montażowe w wysokości 10 mln zł w celu realizacji obiektów w ramach programu „Modernizacja Stoczni”: cynkowni, sprężarkowni, przybudówki U-10B, U-2B, stacji zgazowania tlenu, stacji paliw i myjni płytowej przez własną grupę remontowo-budowlaną.

Zgłoszono również następujące główne postulaty⁷²⁹:

- przydziału środków w wysokości 15 mln na budowę stacji prób łodzi wg Solas 74, piaskowni z malarnią, składowiska i krajalni blach;
- przydziału maszyn i urządzeń na wartość 8 mln zł;
- przydziału limitu i środków w wysokości 117 tys. zł dewizowych na zakup 2 szt. urządzeń typu „Kadet”;
- przyznania limitu i środków dewizowych z II obszaru w kwocie 8.603 tys. zł dewizowych;
- dofinansowania stoczni przez ZPO w wysokości ca 18-20 mln zł.

Dyrektor ZPO stwierdził po wysłuchaniu postulatów, że „należy je rozpatrzyć w aspekcie wpływu na wyniki ekonomiczne stoczni, z uwagi na to, że w świetle uchwały nr 118 Rady Ministrów, zjednoczenie nie ma możliwości dofinansowywania przedsięwzięć”. Dyrektor ZPO uznał za szczególnie trudne dwie grupy spraw, tj. inwestycyjne i zaopatrzeniowo-kooperacyjne, natomiast w kwestii przyznania limitu 10 mln zł na roboty budowlano-montażowe „przyjął temat do starań do popierania, jednak nie zapewnił pozytywnego załatwienia sprawy”. „ZPO uznało za celowe przyznanie dodatkowego limitu na roboty budowlano-montażowe w wysokości 10 mln, jednak nie posiadało możliwości załatwienia tej sprawy”.

Ustalono termin następnego spotkania na koniec czerwca 1981 roku.

⁷²⁸ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z narady z dnia 19.02.1981 r.

⁷²⁹ Łącznie stocznia zgłosiła 15 wniosków-postulatów pod adresem ZPO.

14. Rezygnacja Zjednoczenia Gospodarki Rybnej z zapotrzebowania na statki w latach 1981-1985 zagrożeniem utrzymania ciągłości produkcji w Stoczni „Ustka”

Zjednoczenie Gospodarki Rybnej poinformowało stocznnię o zmniejszeniu swoich potrzeb z 30 szt. do 6 szt. kutrów B410 - po 2 szt. w latach 1981-1983 - telexem 21.05.1981 roku⁷³⁰. Decyzja ZGR objęła już 2 jednostki B410/IV – nr budowy 3 i 4 – będące w trakcie realizacji w 1981 r., przewidziane do sprzedaży w III kwartale 1981 r. Sytuacja ta wymusiła koncentrację prac na kutrach B273/2 dla Meksyku i B272/1 dla Francji. Pomimo tego, w III kwartale 1981 r. wystąpił niedobór frontu prac na wydziałach K-1 i W-1⁷³¹.

Wspomnieć tu trzeba, że stocznia nie sprzedała do tego czasu żadnego kutra stalowego w 1981 roku, pomimo iż w planie II kwartału przewidywano sprzedaż 1 szt. w maju i 2 szt. w czerwcu⁷³².

15. B273/1 dla Meksyku. Pierwszy statek sprzedany w 1981 r.

Statek typu B273 to zmodyfikowana w wersja bałtyckiego kutra B410, w której uwzględniono warunki eksploatacji kutrów w rejonie zatoki meksykańskiej oraz wprowadzono zachodnie urządzenia radiowo-nawigacyjne.

Zgodnie z Planem Przygotowania i Uruchomienia Produkcji Prototypu (PPIUPP) termin wodowania jednostki B273/1 SAM-I był ustalony na 20.09.1980 r., a termin zdania na 30.04.1981 r. Z powodu opóźnienia obróbki i prefabrykacji, termin zdania przesunięto na maj 1981 roku⁷³³. Komisja odbiorcza armatora przybyła do stoczni już 22.04.1981 r., jednak do podpisania protokołu zdawczo-odbiorczego doszło dopiero 06.06.1981⁷³⁴.

Ryc. nr 223. Uroczystość podniesienia bandery na B-273/1, „SAM-I”.

⁷³⁰ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 204, Plan techniczno-ekonomiczny na 1981 rok, Pismo nr pf/261/EP/0262/321/81 z 19.06.1981 r.

⁷³¹ Tamże.

⁷³² APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z dnia 11.03.1981 r.

⁷³³ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Pismo EP/128/81.

⁷³⁴ [G.] Piotrowski, *Reference list of steel vessels built by Ustka Shipyard – Lista referencyjna statków stalowych zbudowanych w Stoczni Ustka* (w posiadaniu autora).



Na zdjęciu, od lewej: członkowie załogi kutra, Andrzej Owsiński (pierwszy w kasku), NN, dyrektor stoczni Ludwik Lula, matka chrzestna, członkowie komisji odbiorczej armatora.

Fot. Włodzimierz Podruczny.

16. B272/1 dla Francji

Ryc. nr 224. Uroczystość wodowania B-272/1 „Dagmara”.

Zgodnie z Planem Przygotowania i Uruchomienia Produkcji Prototypu (PPIUPP) wodowanie statku B-272/1 określono na 28.02.1981 r., a termin zdania na 30.09.1981 r. Zaznaczyć jednak należy, że pierwotny plan nie zakładał przedłużenia jednostki zgodnie z późniejszym żądaniem armatora oraz uzależniał budowę kadłuba od terminu przekazania do użytku U-1B i przekazania części hali U-1A do dyspozycji K-1, gdzie statek B-272 miał być budowany⁷³⁵. Z tego powodu termin wodowania przesunięto na 20.07.1981 roku⁷³⁶. Ostatecznie, wodowanie odbyło się we wrześniu 1981 r.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

⁷³⁵ Wydział K-1 otrzymał tę część hali K-1 w lutym 1982 r., zamiast w listopadzie 1980 r.

⁷³⁶ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Pismo nr EP/128/81 r. z 11.03.1981 r.

Ryc. nr 225. Goście i gospodarze podczas uroczystości wodowania B272/1 „Dagmara”.



Na zdjęciu, od lewej: Romuald Czerniejewski, Roman Tatkowski, Raymond Neveu (armator), Ludwik Lula, Stanisław Teodorowicz (Centromor), NN, NN (matka chrzestna), Andrzej Siekierzycki, Piotr Józiać.

Fot. Włodzimierz Podruczny.

17. B410/VI dla Rumunii

W roku 1981 stocznia zbudowała 3 statki rybackie typu B-410/VI dla armatora z Rumunii, firmy CDD Tulcea. Jednostki te nosiły nazwy:

- TC-01 – zdana 27.08.1981 r.;
- TC-02 – zdana 30.09.1981 r.;
- TC-03 – zdana 27.10.1981 r.

Ryc. nr 226. Załoga rumuńska i przedstawiciele strony polskiej na B-410/VI „TC-01”.



Na zdjęciu, od lewej: członkowie załogi, Malwin Przybylski (piąty od lewej), Romuald Czerniejewski (czwarty od prawej), Roman Tatkowski (drugi od prawej), Jan Kostka z PHZ Navimor (pierwszy z prawej).

Fot. Włodzimierz Podruczny.

18. Plan inwestycyjny

Zgodnie z dyrektywą ZPO w roku 1981 kontynuowano realizację zadania pn. „Modernizacja Stoczni” o wartości 42,0 mln zł, w tym roboty budowlano-montażowe w kwocie 25,0 mln zł. Harmonogram przekazywania obiektów inwestycyjnych do eksploatacji w 1981 r, obejmował następujące obiekty⁷³⁷:

- pirs U-19A -do 30.11.1981 r.;
- cynkownia U-26B -do 30.11.1981 r.;
- przybudówka U-1B -do 30.07.1981 r.;
- stacja zgazowania tlenu U-17 B -do 30.09.1981 r.;
- stacja paliw -do 30.12.1981 r.;
- myjnia płytowa -do 30.12.1981 r.;
- stanowisko prób łodzi w porcie -do 15.12.1981 r.;
- udźwigowanie magazynu blach -do 30.08.1981 r.

Stocznia zrezygnowała z realizacji budowy obiektów U-11B i U-12B, a uzyskane oszczędności planowała przeznaczyć na budowę prototypowni, malarni i śrutowni⁷³⁸.

19. Kontrola Najwyższej Izby Kontroli w zakresie realizacji inwestycji w Stoczni „Ustka”⁷³⁹

W związku z nieprawidłowościami w realizacji inwestycji Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę w Stoczni „Ustka”, której wyniki przedstawił kierownictwu stoczni inspektor Andrzej Wilamowski. Główne wnioski obejmowały następujące nieprawidłowości i zagadnienia:

- brak jednolitej koncepcji co do szczegółowego kierunku rozwoju inwestycji;
- system zakupu maszyn i urządzeń w aspekcie celowości zakupów, właściwego magazynowania oraz przydatności dla stoczni;
- problem przekazywania maszyn i urządzeń do montażu i konieczność opracowania instrukcji obiegu dokumentów z określeniem warunków w jakich urządzenia powinny być przekazywane do montażu;
- konieczność opracowania harmonogramu inwestycji do końca 1983 r.;
- konieczność unormowania sprawy zleceń na dokumentację i wykonawstwo robót;
- konieczność przeprowadzenia analizy stanowiącej podstawę do podjęcia decyzji, co do dalszych losów niektórych obiektów, np. cynkowni.

Kontrola wykazała, że inwestycja od początku jej realizacji nie była właściwie przygotowana. Stwierdzono, że do dnia jej przeprowadzenia brak było dokumentacji na budowę niektórych obiektów. Inną nieprawidłowością był zakup maszyn i urządzeń ze środków inwestycyjnych w celu wymiany starego parku maszynowego, a nie na wyposażenie nowobudowanych obiektów.

⁷³⁷ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 180, Sprawozdanie finansowe 1980, Harmonogram przekazywania obiektów inwestycyjnych do eksploatacji w 1981 r.

⁷³⁸ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 14.05.1981 r.

⁷³⁹ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 28.08.1981 r.

Inspektor ujawnił także fakt fałszowania sprawozdawczości GUS polegające na wykazaniu w montażu maszyn i urządzeń w kwocie 4,5 mln zł od 1977 r.

Zastępca dyrektora ds. technicznych stoczni zapoznał uczestników spotkania z treścią zarządzenia nr 10 dyrektora stoczni, informując jednocześnie, że szereg działań było uruchomionych przed kontrolą NIK, zaś sama kontrola przyspieszyła ich realizację. Zastępca dyrektora ds. ekonomicznych dokonał krytyki wcześniejszego działania w zakresie inwestycji oraz wskazał, że z problemem należy zapoznać aktyw społeczno-polityczny i gospodarczy stoczni, aby wspólnie „na zasadach społecznej kontroli śledzić działalność inwestycyjną”.

Na zakończenie spotkania inspektor NIK dokonał oceny dyscypliny załogi stoczni w aspekcie przestrzegania obowiązków pracowniczych wskazując jednocześnie na niegospodarność przejawiającą się ogólnym bałaganem i brakiem troski o mienie stoczni.

20. Z życia załogi

Stocznia podjęła działania w celu adaptacji Ośrodka Pracy Więźniów (OPW) w Ustce na przedszkole. Niestety, na przeszkodzie stanęły przepisy sanitarne i brak zgody Sanepidu na dopuszczenie obiektu OPW na przedszkole⁷⁴⁰. Oprócz przedszkola w obiekcie planowano ulokować hotel robotniczy i stołówkę. Koszty adaptacji oszacowano w wysokości ok. 12 mln zł. Alternatywnie, z powodu tak wysokiego kosztu, zakładano rozbudowę istniejącej stołówki oraz dobudowę jednego skrzydła do przedszkola przy ul. Darłowskiej, rezygnując z budowy hotelu robotniczego z uwagi na stagnację zatrudnienia do 1985 roku. Zdecydowano się na wstrzymanie dalszych prac nad opracowaniem dokumentacji oraz prace adaptacyjne, na które wydano już ok. 450 tys. zł. Zlecono „Proremowi” analizę kosztów i opłacalności adaptacji OPW oraz wariantu rozbudowy zaplecza kuchennego ówczesnej stołówki i rozbudowy przedszkola przy ul. Darłowskiej⁷⁴¹.

Ostatecznie, z uwagi na nakaz Sanepidu wykonania remontu stołówki dla zapewnienia warunków do wydawania 850 obiadów i 1200 posiłków regeneracyjnych, odstąpiono od planu adaptacji OPW na stołówkę. Obiekt OPW wystawiono na sprzedaż za cenę 12 mln zł dla Zakładu Karnego, a zysk z transakcji postanowiono przeznaczyć na remont stołówki⁷⁴².

W związku z okresem zimowym stocznia otrzymała 40 m³ drewna w zamian za sadzenie lasu. W związku z tym, że drzewo trzeba było zbierać, wysłano ludzi z poszczególnych pionów, tj. DT, DP i DM⁷⁴³.

Problemem było zapewnienie odzieży zimowej i środków czystości dla załogi. Największym z nich był brak butów filcowych oblewanych gumą. W posiadaniu stoczni były buty gumowe, które zaproponowano zaoferować załodze wraz z onucami lub ciepłymi skarpetami. W związku z brakiem butów przemysłowych z metalową kapą o numerach 8 i 9, stocznia wystąpiła do wojewody słupskiego w sprawie zakupu butów, podając że z uwagi na brak odzieży roboczej, ochronnej i środków czystości załoga zagrożona strajkiem⁷⁴⁴.

⁷⁴⁰ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 03.06.1981 r.

⁷⁴¹ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 24.06.1981 r.

⁷⁴² APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 23.10.1981 r.

⁷⁴³ Tamże.

⁷⁴⁴ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 13.11.1981 r.

Potrzeby w zakresie pokrycia kartek na mięso i wędliny wynosiły 60 ton – zrealizowano: 43 tony w październiku i 42 tony w listopadzie. Zła sytuacja na rynku wywoływała szerokie niezadowolenie załogi⁷⁴⁵.

W związku z ogłoszeniem stanu wojennego 13.12.1981 roku działalność związków zawodowych przejął zakład⁷⁴⁶. Powołano komisję inwentaryzacyjną do przeprowadzenia inwentaryzacji w pomieszczeniach zajmowanych przez związki zawodowe. Wymieniono osoby obsługujące urządzenia powielające na inne osoby „odpowiednie i pewne”, zobowiązując je do podpisania zobowiązań o zachowaniu tajemnicy państwowej i służbowej⁷⁴⁷.

21. Realizacja produkcji i wynik finansowy w roku 1981⁷⁴⁸

Plan sprzedaży produkcji i usług wykonano w 83,6%, w tym produkcji okrętowej w 72,6%, a produkcji pozaokrętowej w 94,4%. Plan eksportu zrealizowano w 78,9%, w tym produkcji do I obszaru w 94,8%, a do II obszaru w 42,0%.

Na niewykonanie planowanej wartości sprzedaży miały wpływ następujące zdarzenia:

- przesunięcie na rok 1982 jednostki B272/1 dla Francji, na której powstało trzymiesięczne opóźnienie w budowie z powodu nieterminowej realizacji zadania inwestycyjnego (adaptacja hali U-1A) oraz awaria wału śrubowego w czasie montażu;
- niewykonanie jednostki B273/2 dla Meksyku z powodu braku dostaw z importu;
- niezrealizowanie dostaw czterech kutrów „KTT-16” oraz 2 szt. łodzi „PB90M” dla ZSRR z powodu braku środków na import materiałów chemicznych i brak silników „Rekin”;
- niezrealizowanie dostawy 2 szt. łodzi ŁRT-Psm6ZR dla Finlandii.

Należy zaznaczyć, że w roku, w którym nastąpił tak znaczny spadek produkcji, i w którym borykano się z brakiem frontu pracy, poziom zatrudnienia utrzymał się na zbliżonym do roku 1980; średnioroczne zatrudnienie wyniosło 1.493 osoby⁷⁴⁹, tj. o 55 osób mniej niż w 1980 r., przy czym wielkość zatrudnienia wśród pracowników bezpośredniej produkcji zmniejszyła się 58 osób, a wśród pracowników umysłowych wzrosła o 17 osób⁷⁵⁰.

W ocenie autora analizy działalności gospodarczej stoczni w roku 1981, dyrektora ds. ekonomicznych mgr Jana Duszy, sytuacja produkcyjna i ekonomiczno-finansowa na koniec 1981 r, a więc w momencie wprowadzania reformy gospodarczej, była niekorzystna z uwagi na następujące [ważniejsze uwarunkowania]⁷⁵¹:

- ujemny wynik finansowy;

⁷⁴⁵ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 19.11.1981 r

⁷⁴⁶ W aneksie do niniejszego opracowania załączono treść Obwieszczenia Rady Państwa z 13.12.1981 r. o wprowadzeniu stanu wojennego na terenie kraju.

⁷⁴⁷ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 15.12.1981 r.

⁷⁴⁸ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.231, Analizy działalności gospodarczej stoczni, część opisowa do analizy za rok 1981.

⁷⁴⁹ Wg stanu na 31.12.1981 r. stan zatrudnienia wynosił 1.436 osób; zob. APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.231, Analizy działalności gospodarczej stoczni, część opisowa do analizy za rok 1981.

⁷⁵⁰ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.181, Sprawozdanie finansowe, część opisowa do sprawozdań P-25 za rok 1981.

⁷⁵¹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.231, Analizy działalności gospodarczej stoczni, część opisowa do analizy za rok 1981.

- brak własnych środków na pokrycie kosztów prowadzonych od lat inwestycji (tylko koszty odsetek od kredytów inwestycyjnych wyniosły w 1981 r. 31.575 tys. zł);
- wysoki udział kosztów własnych produkcji w wartości zrealizowanej w cenach realizacji sprzedaży (97,2%);
- wzrost średniej płacy na 1 zatrudnionego w porównaniu z 1980 r o 12.114 zł;
- spadek wielkości produkcji sprzedanej o 204.265 tys. zł, tj. o 23,8%;
- zwiększoną liczbą przestojów płatnych w porównaniu z planem o 360%;
- brak pełnego zabezpieczenia produkcji w materiały pochodzenia krajowego i zagranicznego;
- spadek wydajności pracy o 27,4%.

Tabela nr 15. Lista statków rybackich zdanych w 1981 r.					
L.p.	Typ	Nazwa	Armator	Kraj armatora	Data zdania
1.	B273/1	SAM-I	PPM Ciudad Del Carmen	Meksyk	06.06.1981
2.	B410/IV	UST-203	Korab Ustka	Polska	30.06.1981
3.	B410/IV	KOŁ-192	Barka Kołobrzeg	„	31.07.1981
4.	B410/VI/1	TC-01	CCD Tulcea	Rumunia	27.08.1981
5.	B410/VI/2	TC-02	„	„	30.09.1981
6.	B410/VI/3	TC-03	„	„	27.10.1981
7.	B410/III	UST-202	Korab Ustka	Polska	29.12.1981
8.	B410/III	KOŁ-191	Barka Kołobrzeg	„	29.12.1981

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [G.] Piotrowski, *Reference list of steel vessels built by Ustka Shipyard – Lista referencyjna statków stalowych zbudowanych w Stoczni Ustka* (w posiadaniu autora).

22. Rok 1981 wg Kroniki Stoczni Ustka⁷⁵²

Wartość sprzedaży wyrobów i usług za rok 1981 wyniosła w cenach realizacji 654.542 tys. zł., co w stosunku do założonego planu stanowiło wykonanie na poziomie 83,6%, a w porównaniu z analogicznym okresem w roku ubiegłym nastąpił spadek o 204.265 tys. zł. tj. o 23,8%.

W ramach sprzedaży przekazano do eksploatacji 8 szt. trawlerów rybackich, w tym: 4 jednostki dla armatorów krajowych. W zakresie asortymentu wyposażenia okrętowego wykonano:

- kutry i motorówki w liczbie 27 szt., w tym KTT-16 w liczbie 6 szt.;
- łodzie ratunkowe w liczbie 197 szt.;

⁷⁵² APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

- trapy i kładki w liczbie 67 szt.

Zadania eksportowe w 1981 r. wykonane zostały w 78,9%, w tym na obszarze I w 94,8%, a na obszarze II w 42%. Przedmiotem eksportu w omawianym okresie były następujące wyroby:

- statek B273/1 - 1 szt. Meksyk;

- statek B410/VI - 2 szt. Rumunia⁷⁵³;

- skiff stalowy SO9A - 1 szt. Petrobaltic;

- KTT-16 - 6 szt. ZSRR;

- łodzie ratunkowe - 90 szt., które wysłano do ZSRR, Hiszpani, Czechosłowacji, Bułgarii, Finlandii, Belgii;

- trapy - 1 szt. Norwegia.

Średnioroczne zatrudnienie wyniosło 1.493 osoby i było niższe w stosunku do 1980 r. o 64 osoby. W poszczególnych grupach zatrudnienia średnie płace wyniosły w skali miesiąca na jednego robotnika:

- bezpośrednia produkcja - 9.237 zł;

- pośrednia produkcja - 7.146 zł;

- pracownika umysłowego - 8.330 zł;

- pozostali - 5.457 zł.

W podsumowaniu należy stwierdzić, że sytuacja produkcyjna, ekonomiczno-finansowa stoczni, na koniec 1981 r., a więc w momencie wprowadzenia reformy gospodarczej, była niewykorzystana z uwagi na:

- ujemny wynik finansowy (minus 30.530 tys. zł);

- brak własnych środków na pokrycie kosztów prowadzonych od lat inwestycji (tylko koszty odsetek od kredytów inwestycyjnych w 1981 r. wyniosły 31.575 tys. zł, zwiększona liczba postojów płatnych, brak pełnego zabezpieczenia produkcji w materiały krajowe i zagraniczne, spadek wydajności z maszyn i urządzeń, a także spadek wydajności pracy o 27,5%.

W wyniku wprowadzenia reformy gospodarczej, a więc i konieczności samofinansowania tj. pokrywania wydatków z własnych dochodów pieniężnych, zastosowanie w ówczesnych warunkach musiałyby mieć typ gospodarki intensywnej, zakładający przede wszystkim maksymalne wykorzystanie posiadanego potencjału gospodarczego, efektywną organizację pracy, prężną działalność ofertową, a także realizację programu obniżki kosztów.

Zgodnie z uchwałą Rady Ministrów nr 118⁷⁵⁴ Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego ustaliło na 1981 r. dla Stoczni „Ustka” środki na modernizację stoczni, gdzie do głównych zadań rzeczowego planu inwestycji uznano: pirs wyposażeniowy, cynkownię U-25B, przybudówkę U- 10B, sprężarkownię, stację gazowania tlenu, stację paliw, stanowisko prób łodzi.

⁷⁵³ Faktycznie zdano 3 jednostki; zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.181, Sprawozdanie finansowe, część opisowa do sprawozdań P-25 za rok 1981.

⁷⁵⁴ Uchwała nr 118/80 Rady Ministrów z dnia 17 listopada 1980 r. w sprawie zmian w systemie kierowania przedsiębiorstwami państwowymi w 1981 r. upoważniała jednostkę nadrzędną do wyznaczania przedsiębiorstwu zadań rzeczowych dotyczących realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych, polegających na budownictwie inwestycyjnym zgodnie z zawartymi umowami oraz przekazywania wielkości nakładów na budownictwo inwestycyjne i zakupy dóbr inwestycyjnych.

Nakłady na cele poprawy organizacji pracy wynosiły około 7,5 mln zł. Najważniejsze zamierzenia w zakresie warunków pracy:

- przekazanie do eksploatacji cynkowni;
- przekazanie do eksploatacji przybudówki na wydziale U-10;
- adaptację budynku administracyjnego na przychodnię przyzakładową;
- adaptację pomieszczeń dla wydziału K1.

W 1981 roku stocznia nie otrzymała mieszkań z budownictwa przyzakładowego. Urząd Miejski w 1981 roku przydzielił działki pod budownictwo jednorodzinne dla 40 pracowników stoczni. Na mieszkania oczekiwało jeszcze 154 pracowników, co stanowiło 10% załogi. W 1983 r. planowano oddanie budynku o 60 mieszkaniach.

A tak planowano rozwój stoczni na pięciolatkę (1981-1985) wg wystąpienia Dyrektora Stoczni mgr inż. Ludwika Luli:

- realizowana w latach 1981/ 1982 miała być produkcja statków B410, B273, B272. W latach następnych główną pozycję stanowić miały statki B275 oraz PA1780 przeznaczone na eksport;
- w zakresie produkcji z laminatów, trzon produkcji miały stanowić dostawy łodzi ratunkowych dla stoczni zgrupowanych w ZPO, z uwzględnieniem wprowadzenia do produkcji łodzi wg SOLAS- 74;
- tuńczykowce produkowane miały być w latach 1981-1982 z możliwością wydłużenia serii KTT-16 po wprowadzeniu zmian konstrukcyjnych, umożliwiających wciąganie kutra na ląd;
- przewidziano budowę łodzi i motorówek szybkich, jak też łodzi i motorówek na eksport do obu obszarów płatniczych;
- wielkość produkcji poza kutrowej planowano w granicach wówczas osiąganey.

Podkreślono - w opinii Samorządu Pracowniczego - nie najlepszą organizację pracy, zbyt dużą liczbę zatrudnionych umysłowych ok. 500 osób, w tym kadry inż.- techn. liczącej około 360 osób.

23. Rok 1982. Plan produkcji na rok 1982⁷⁵⁵

W planie ujęto sprzedaż 8 jednostek stalowych, w tym (chronologicznie)⁷⁵⁶:

- B-410/IV/3 dla ZGR – I kwartał;
- B-273/2 dla Meksyku – I kwartał;
- B-410/IV/4 dla ZGR – II kwartał;
- B-410/VI/4 i 5 dla Rumunii – II kwartał;
- B-272/1 dla Francji – II kwartał;
- B-410/IV/8 dla ZGR – III kwartał;
- B-272/2 dla Francji – IV kwartał.

Łączna wartość sprzedaży jednostek stalowych wynosiła 718.465 tys. zł w cenach zbytu. Łączną wartość sprzedaży na rok 1982 ustalono na kwotę 1.475.000 tys. zł w cenach zbytu, z tego:

- prod. krajowa -578.032 tys. zł;
- prod. eksportowa -870.462 tys. zł;
- pozostała -26.506 tys. zł.

⁷⁵⁵ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 205, Plan techniczno-ekonomiczny 1982. W aktach nie umieszczono dokumentów planistycznych dotyczących innych elementów planu techniczno-ekonomicznego na rok 1982.

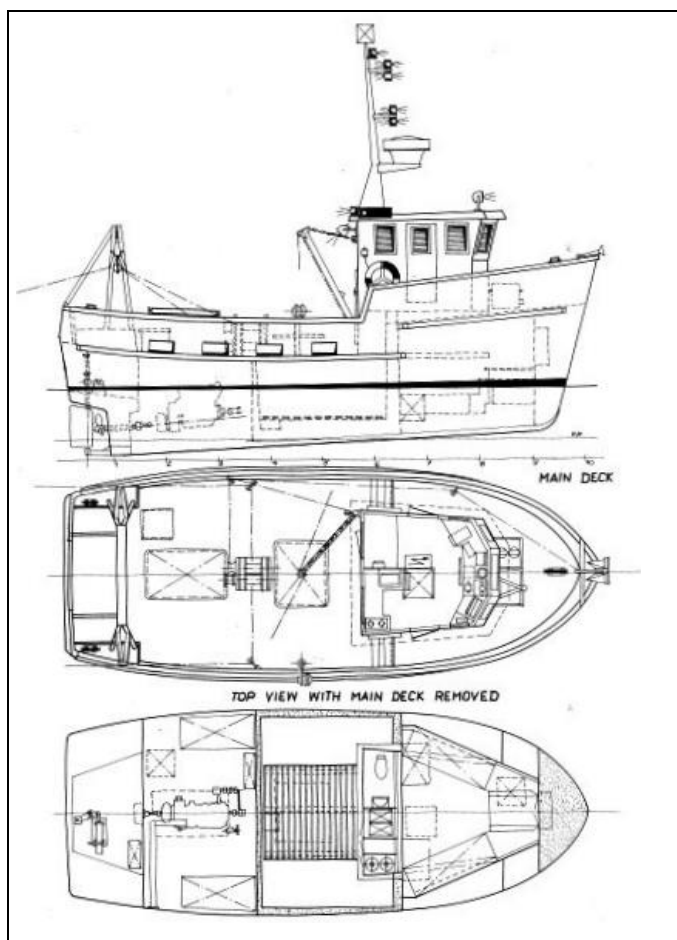
⁷⁵⁶ Tamże. Zestawienie jednostek pływających na 1982 r. z podziałem na poszczególne kwartały z 23.03.1982 r.

Przy planowaniu produkcji pozaokrętowej kierownictwo stoczni zdecydowało dokonać jej zmniejszenia w 1982 roku poprzez przesunięcie części zamówień na rok 1983, co argumentowano koniecznością zapewnienia zatrudnienia na wydziale P-1 [laminowania] w wysokości stanu na marzec 1982 roku⁷⁵⁷.

24. Projekt budowy łodzi rybackich ŁR-12⁷⁵⁸

Projekt budowy łodzi ŁR-12 był elementem działań prowadzonych przez Biuro Handlowe stoczni, zmierzających do zapewnienia zamówień na produkcję laminatową w 1983 roku. W tym celu nawiązano kontakt z SPRM „Bałtyk” w Kołobrzegu, która miała zakupić 10 szt. tych łodzi, począwszy od 1983 roku (1 szt.) oraz w roku 1984 (9 szt.)⁷⁵⁹.

Ryc. nr 227. Plan ogólny łodzi rybackiej ŁR12.



Charakterystyka techniczna⁷⁶⁰:

- długość całkowita -11,97 m;
- długość tonażowa -9,98 m;
- szerokość -4,50 m;
- wysokość boczna -1,78 m;
- zanurzenie -1,48 m;
- pojemność ładowni -ok. 18,0 m³;
- moc napędu -ok. 170,0 kW.

Źródło: archiwum Andrzeja Siekierzyckiego.

⁷⁵⁷ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 05.03.1982 r.

⁷⁵⁸ Tamże.

⁷⁵⁹ Niestety, ze względu na relatywnie wysokie koszty produkcji, SPRM „Bałtyk” odstąpiła od zakupu tych jednostek, chociaż stocznia wykonała oprzyrządowanie produkcyjne na swój koszt. Produkcję uruchomiono dopiero pod koniec lat 90. XX w. dla odbiorcy z RFN. Sprawa opisana w tomie III.

⁷⁶⁰ Na podstawie ulotki ŁR-12/N (w posiadaniu autora).

25. Zakończenie budowy B-273/2 SAM-II dla Meksyku

Jednostka B-273/2 została wprowadzona do planu produkcji już 12.09.1980 r. z terminem dostawy ustalonym na III kwartał 1981 roku, pomimo że w tym czasie kontrakt nie był prawomocny⁷⁶¹. Z uwagi na przedłużające się negocjacje z armatorem meksykańskim, w planie budowy statków z 15.11.1980 r. statek ten występował jako opcja dla statku B-410/IV/3 z terminem dostawy w IV kwartale 1981 roku⁷⁶². W trakcie roku 1981 nastąpiło uprawomocnienie kontraktu na B273/2 i – po rezygnacji ZGR z zakupu B410/IV/3 i 4 – ujęcie w planie sprzedaży tej jednostki w listopadzie 1981 roku⁷⁶³.

Z powodu opóźnienia dostaw z importu termin sprzedaży kutra przesunięto na I kwartał 1982 roku⁷⁶⁴. Na kierownictwie stoczni 17.02.1982 r. ustalono gotowość statku na 20.02.1982 roku⁷⁶⁵.

Ostatecznie, podpisanie protokołu zdawczo-odbiorczego i podniesienie bandery meksykańskiej nastąpiło **25.05.1982 r.**

Ryc. nr 228. Podniesienie bandery na B-273/2 SAM-II.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

⁷⁶¹ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 204, Plan techniczno-ekonomiczny 1981, Pismo nr pf/376/EP-0252/322/80 z 12.09.1980 r.

⁷⁶² APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 204, Plan techniczno-ekonomiczny 1981, Projekt harmonogramu budowy statków z 15.11.1980 r.

⁷⁶³ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 204, Plan techniczno-ekonomiczny 1981, Pismo nr pf/261/EP/0262/321/91 z 19.06.1981 r.

⁷⁶⁴ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 204, Plan techniczno-ekonomiczny 1981, Pismo do ZPO nr EP/376/6.110/81 z 23.11.1981 r.

⁷⁶⁵ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 17.02.1982 r.

Ryc. nr 229. Przemówienie ambasadora Meksyku z okazji podniesienia bandery.

Na zdjęciu: ambasador Meksyku, obok, w roli tłumacza - Andrzej Suhecki, honorowy konsul Meksyku w Polsce, przedstawiciel „Centromoru” Gdańsk.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 230. Uczestnicy uroczystości na tle statku B273/2 SAM-II.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Na zdjęciu, od lewej: autor, Ryszard Sej, Eugeniusz Szczegielniak, Władysław Kuligowski, Zygmunt Konieczny, członek załogi, Jarosław Gierczak, Bogdan Mierzlikin, Benedykt Burant, Siewert-? (Szkuner Władysławowo⁷⁶⁶).

⁷⁶⁶ Armator meksykański – Productos Pesqueros Mexicanos – wraz z zakupem dwóch statków B-273 zamówił w PPIUR Szkuner Władysławowo sprzęt rybacki na oba statki oraz usługę przeprowadzenia jednostek z Polski do Meksyku, którą realizowała załoga Szkuenera pod kierownictwem szypra Siewerta.

26. Przygotowanie produkcji B-275

Jak już wcześniej wspomniano, kontrakt zawarty z ZSRR na jednostki B275 stanowił dla Stoczni „Ustka” gwarancję zachowania charakteru przedsiębiorstwa okrętowego - stoczni produkcyjnej – na przestrzeni kilku lat dekady lat 80. Stąd powołanie zespołu koordynacyjnego i bieżący nadzór nad przygotowaniem produkcji ze strony kierownictwa stoczni.

Trzeba zaznaczyć, że dla projektanta i konstruktorów stanęły zadania wcześniej nie spotykane w procesie opracowywania dokumentacji technicznej, takie jak⁷⁶⁷:

- spełnienie przepisów Morskiego Rejestru ZSRR i Ministerstwa Zdrowia ZSRR;
- uznanie stoczni przez Morski Rejestr ZSRR;
- zastosowanie podstawowych urządzeń pokładowych, radiowych i nawigacyjnych prod. radzieckiej;
- wdrożenia nowych lub zmodyfikowanych urządzeń krajowych (agregat prądotwórczy z firmy ZMiN⁷⁶⁸), wciągarek trałowych (FAMA Gniew).

Inną, niezwykle dezorganizującą przygotowanie i realizację produkcji kwestią, były trudności związane z zakupem materiałów, w tym blach i rur oraz urządzeń krajowych do produkcji, których wymagany był tzw. wsad dewizowy⁷⁶⁹.

Ryc. nr 231. Kadłub B275/1 na hali K-1. Stan we wrześniu 1982 r.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

⁷⁶⁷ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 27.01.1982 r.

⁷⁶⁸ Zakłady Mechaniczne „PZL-Wola” (obecnie ZM „WOLA” sp. z o.o.) – przedsiębiorstwo z siedzibą przy ul. Fort Wola 22 w Warszawie utworzone w 1951 roku pod nazwą Zakłady Mechaniczne im. Marcelego Nowotki; zob. <https://pl.wikipedia.org/wiki/PZL-Wola> [dostęp: 19.11.2022].

⁷⁶⁹ Koszt zakupu w USD materiałów lub urządzeń z II obszaru płatniczego niezbędnych do wykonania wyrobu, który musiał być zrekomensowany producentowi przez kupującego.

Ryc. nr 232. B-275/1 Leda przygotowana do wodowania na zapadni K-1.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Wodowanie jednostki B-275/1 Leda ustalono na 31.10.1982 roku⁷⁷⁰. Kolejnym terminem wodowania był 17.11.1982 roku⁷⁷¹.

Ryc. nr 233. Uroczystość wodowania B-275/1 Leda.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

⁷⁷⁰ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 20.10.1982 r.

⁷⁷¹ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 03/11.1982 r.

27. Zakładowy Plan Rozwoju Techniki na 1982 rok⁷⁷²

Główne zadania finansowane z funduszu postępu techniczno-ekonomicznego obejmowały następujące tematy:

- łodzie ratunkowe Z LPS budowane wg Konwencji Solas-74: Z7.5, Z8 i T8;
- prace laboratoryjno-badawcze nad rozszerzeniem stosowania tworzyw sztucznych w stoczni;
- stanowisko do prób łodzi budowanych wg Solas-74;
- łódź ratunkową ognioochronną ŁRT-P2-s-6ZZ.

Na lata 1982-1983 przyjęto plan przedsięwzięć organizacyjno-technicznych, obejmujący następujące ważniejsze zadania:

- wyciszenie hałasu na hali U-9B;
- wykonanie przewiązki hali U-1A;
- przybudówka U-2B;
- integrację służb technologicznych w stoczni;
- zintensyfikowanie działań akwizycyjno-ofertowych – kontynuacja serii B-275, uruchomienia PK-1780, kontynuację PB-90;
- przeprowadzenie analizy celowości organizacji w stoczni działu techniczno-handlowego;
- cynkownię U-25B;
- przybudówkę U-10B [przybudówka socjalno-biurowa wydziału W-1].

28. Plan inwestycyjny na zadaniu pt. „Modernizacja Stoczni” na 1982 rok⁷⁷³

22.06.1982 r. podpisano aneks do umowy z Generalnym Wykonawcą KPBP, ustalający zakończenie zadania do 31.12.1983 r. Zadania stanowiące zakres prac KPBP były częścią „zminimalizowanego planu inwestycji”⁷⁷⁴, w którym zaplanowano wykonanie zadań na następujących obiektach: U-1A, U-10B, U-2B, U-2B/II, U-17B, myjnia płytowa, stacja paliw, U-19A i ruszt, i które podzielono pomiędzy Stocznnię „Ustka”, PRIIBP Koszalin, Elektromontaż Gdańsk i Ep-4.

Łączne nakłady wyceniono na 126,628 mln zł.

29. B410/IV/s dla Marynarki Wojennej⁷⁷⁵

Dla Marynarki Wojennej przeznaczono jednostki B-410/IV/11 i 12, które adaptowano do wymogów Szefostwa Techniki Morskiej w Gdyni.

⁷⁷² APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 205, Plan techniczno-ekonomiczny 1982.

⁷⁷³ Tamże. Plan inwestycyjny na zadaniu pt. „Modernizacja Stoczni” na 1982 r.

⁷⁷⁴ Uznano, że wykonanie pełnego zakresu inwestycji przerastało ówczesne możliwości finansowe stoczni; zob. APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 205, Plan techniczno-ekonomiczny 1982.

⁷⁷⁵ Więcej na temat jednostek przedstawiamy w Aneksie.

30. Zakończenie budowy B272/1 dla Francji

Decyzją kierownictwa z 19.11.1981 r. termin zdania B-272/1 ustalono na styczeń 1982 roku⁷⁷⁶. 05.03.1982 r., z powodu występowania około 200 przeróbek na statku, kierownictwo obowiązało dyrektora produkcji do „podjęcia niezbędnych działań organizacyjno-produkcyjnych w celu dotrzymania terminu przekazania armatorowi statku w marcu br.” [1982 roku]⁷⁷⁷.

Ostatecznie, jednostka B272/1 o nazwie „Dagmara” została przekazana armatorowi francuskiemu, firmie Armement Goalabre z Concarneau, reprezentowanej przez Raymonda Neveu, 28.04.1982 roku⁷⁷⁸.

Ryc. nr 234. Podniesienie bandery na B272/1 „Dagmara”.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ze względu na ograniczenia wynikające z przepisów stanu wojennego w uroczystości nie brała udziału załoga stoczni, za wyjątkiem orkiestry.

⁷⁷⁶ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z kierownictwa stoczni z dnia 15.11.1981 r.

⁷⁷⁷ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 05.03.1982 r.

⁷⁷⁸ [G.] Piotrowski, *Reference list of steel vessels built by Ustka Shipyard – Lista referencyjna statków stalowych zbudowanych w Stoczni Ustka* (w posiadaniu autora).

Ryc. nr 235. Uczestnicy uroczystości podniesienia bandery na B272/1 „Dagmara”.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Projekt kutra B272 był wyjątkowy w warunkach Stoczni "Ustka". Była to największa jednostka stalowa zbudowana w stoczni do tego czasu, jej długość wynosiła 34,70 m a szerokość 7,60 m. Jej walory eksploatacyjne były doceniane wśród rybaków francuskich, łowiących w rejonie Concarneau⁷⁷⁹.

Jej podstawowym walorem była dzielność morską, która pozwalała na przebywanie na łowisku w trudnych warunkach morskich, dzięki czemu statek osiągał rekordowe wyniki połowowe⁷⁸⁰.

Ryc. nr 236. Statek B272/1 Dagmara w porcie macierzystym w Concarneau.



Źródło: archiwum Ryszarda Ziarkowskiego, inżyniera gwarancyjnego stoczni.

⁷⁷⁹ Concarneau (bret. Konk-Kerne) – miejscowość i gmina we Francji, w regionie Bretania, w departamencie Finistère; zob. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Concarneau> [dostęp: 22.11.2022].

⁷⁸⁰ Ustna relacja Ryszarda Ziarkowskiego z 2021 roku, który sprawował funkcję inżyniera gwarancyjnego stoczni na statku przez 6 miesięcy.

31. Wdrożenie Zakładowego Regulaminu Wynagradzania

Zgodnie z Poleceniem nr 25 dyrektora stoczni został opracowany nowy Zakładowy Regulamin Wynagradzania, który został zaakceptowany przez kierownictwo stoczni i Radę Konsultacyjną w dniu 07.07.1982 r. Regulamin określał zasady likwidowania dysproporcji płacowych i warunki zaszergowania pracowników. Praktycznie wszystkie grupy pracowników uzyskały prawo do otrzymania wyższych grup osobistego zaszergowania i wyższej premii regulaminowej. Wzrost wynagrodzeń wynikający z wprowadzonego regulaminu wynosił:

- wśród pracowników dniówkowych – 600 zł/ osobę w skali miesiąca;
- wśród pracowników akordowych – 587 zł/ osobę w skali miesiąca.

Podwyżki płac zasadniczych dla pracowników umysłowych wyniosły od 12,3% w pionie DN do 28,6% w pionie DP, co wiązało się z decyzją o usunięciu dysproporcji w płacach dla poszczególnych stanowisk⁷⁸¹.

32. Kutry B410/VI dla Rumunii

Kutry B-410/VI/6 i 7 - Dorada I i Dorada II były wykonane dla IPC Tulcea, Rumunia, obie 30.05.1982 r.

Ryc. nr 237. Kuter B-410/VI Dorada II przy nabrzeżu wyposażeniowym stoczni.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

⁷⁸¹ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 07.07.1982 r.

33. B-272/2 Agora. Druga jednostka dla Armement Goalabre, Francja

Jednostka B272/2, wraz z kolejnymi 3 statkami tego typu, była zaplanowana do budowy począwszy od I kwartału 1981 roku, pomimo iż nie było one jeszcze zakontraktowane⁷⁸². Sytuacja w kwestii budowy tych jednostek nie uległa zmianie przy sporządzaniu planu 15.03.1981 r., przy czym istniało prawdopodobieństwo, że w maju 1981 r. nastąpi uprawomocnienie kontraktu na B272/2 i podpisanie kontraktu na B272/3 i 4. W opcji, przyjęto do planu budowę czterech jednostek B-410, na które również nie było odbiorców w tym czasie⁷⁸³.

Zgodnie z harmonogramem budowy statków na IV kwartał 1981 r. z 14.09.1981 r., w którym występował statek B-272/2, harmonogram jego budowy zakładał⁷⁸⁴:

- położenie stępki - 01.10.1981 r.;

- wodowanie - 31.12.1981 r.

Wodowanie jednostki B-272/2 odbyło się 15.06.1982 roku⁷⁸⁵.

Ryc. nr 238. Uroczystość wodowania B-272/2 Agora.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

⁷⁸² APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 204, Plan techniczno-ekonomiczny na 1981 rok, Plan pracochłonności i produkcji globalnej statków na 1981 r. z 14.01.1981 r.

⁷⁸³ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 204, Plan techniczno-ekonomiczny na 1981 rok, Pismo pf/179/0252/322/81 z 25.03.1981 r.

⁷⁸⁴ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 204, Plan techniczno-ekonomiczny na 1981 rok, Harmonogram budowy statków na IV kwartał 1981 r. z 14.09.1981 r.

⁷⁸⁵ Termin wynika z daty wykonania zdjęć przez Włodzimierza Podrucznego. Autorzy nie ustalili powodów tak znacznego (ok. 6 miesięcy) opóźnienia terminu wodowania B-272/2 z uwagi na brak dokumentów archiwalnych za rok 1982.

Ryc. nr 239. Matka chrzestna B-272/2 Waleria Konieczna w towarzystwie armatora statku.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Na zdjęciu, od lewej: Bogdan Mierzlikin, Stanisław Teodorowicz (Centromor), Raymond Neveu, Waleria Konieczna, Romuald Czerniejewski, Andrzej Siekierzycki, przedstawiciel armatora.

Ryc. nr 240. Pracownicy wydziału kadłubowego na tle kadłuba B-272/2 Agora.

Na zdjęciu, od lewej: Nowak, Janusz Głodek, Mieczysław Wyroślak, Marek Wojda, Andrzej Gross (kierownik wydziału K-1), Zbigniew Górecki, Marian Jurkiewicz, Marek Latos, Wacław Halaba, NN, NN, Marek Oliński.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 241. B-272/2 w trakcie procesu wyposażania.
Stan we wrześniu 1982 r.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Budowa jednostki B272/2 zakończyła się 27.11.1982 r., po czym odbyła się uroczystość podniesienia bandery.

Ryc. nr 242. Uroczystość podniesienia bandery na jednostce B272/2 Agora.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 243. B-272/2 Agora przed żeglugą do Francji.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ucieczka Jana Hanusa do Francji na statku B272/2 Agora.

Jan Hanus był pracownikiem Działu Kontroli Jakości, który zasłynął brawurową ucieczką w stanie wojennym do Francji. Dokonał tego na pokładzie statku **B272/2 Agora**, ukrywając się w pomieszczeniu łańcucha kotwicznego, zlokalizowanym na dziobie statku, gdzie przebywał do czasu ujawnienia się w rejonie kanału kilońskiego⁷⁸⁶.

34. Z życia załogi

Z okazji 36 rocznicy powstania ORMO⁷⁸⁷, kierownictwo postanowiło wyróżnić upominkami i dyplomami aktywnych działaczy tej organizacji: Jana Paziaka, Jerzego Zawrotniaka, Jana Grzesiaka i Zbigniewa Basińskiego⁷⁸⁸.

W związku z likwidacją sekcji żeglarskiej przy TKKF Stoczni „Ustka”, kierownictwo stoczni podjęło decyzję o sprzedaży łodzi jachtów, stanowiących własność stoczni⁷⁸⁹.

W związku wdrażaniem reformy gospodarczej w stoczni zamontowano skrzynki, do których pracownicy mogli wrzucać propozycje zmian w gospodarce stoczni. Wszystkie wnioski podlegały⁷⁹⁰

Z okazji „Dnia Stoczniońca” - w sytuacji obowiązującego stanu wojennego – stocznia uzyskała zgodę władz na zorganizowanie imprez z tej okazji. Planowano organizację akademii 25.06.1982 r. w

⁷⁸⁶ Sprawa była przedmiotem operacyjnego sprawdzenia pod kryptonimem „Agora” nr rejestracyjny: Bałtycka Bryg. Koszalin 1538/1983, prowadzonego przez WUSU w Słupsku, zob. [https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3214581&q=jan%20hanus&page=1&url=\[typ=0\]](https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3214581&q=jan%20hanus&page=1&url=[typ=0]) [dostęp: 25.11.2022].

⁷⁸⁷ Ochotnicza Rezerwa Milicji Obywatelskiej (ORMO) – organizacja społeczna wspierająca Milicję Obywatelską, powołana uchwałą Rady Ministrów z 21 lutego 1946 i, wydanego na podstawie tej uchwały – zarządzenia ministra bezpieczeństwa publicznego z 22 lutego 1946, zaś rozwiązana ustawą uchwaloną przez Sejm 23 listopada 1989 r.; w szeregi ORMO przyjmowano osoby w wieku od 18 do 45 lat, posiadające obywatelstwo polskie. Służba była bezpłatna. W okresie szczytowym liczyła ok. 400 tysięcy ludzi, w większości rekrutowanych spośród członków PZPR, ale również z udziałem ZSL, SD i bezpartyjnych. W chwili podjęcia decyzji Sejmu o likwidacji ORMO, ta liczyła 328 510 członków; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Ochotnicza_Rezerwa_Milicji_Obywatelskiej [dostęp: 25.11.2022].

⁷⁸⁸ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 05.03.1982 r.

⁷⁸⁹ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 03.05.1982 r.

⁷⁹⁰ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 17.02.1982 r.

kinie „Delfin”, wręczenie odznaczeń dla 93 osób, film, a następnie spotkanie aktywu społeczno-politycznego z odznaczonymi w kasynie oficerskim CSSMW. Dalsze wydarzenia obejmowały: występy w kinie „Delfin” (26.06), wielobój rekreacyjny na obiektach OSiR (26.06), mecz stocznia – Jantar (26.06), turniej brydża (26.06) i turniej tenisa stołowego (27.06). Około 200 stoczniovców otrzymało dyplomy uznania. Organizacja ZSMP zorganizowała zabawę dla stoczniovców w SM „Korab”⁷⁹¹.

W związku z zarzutami, że pracownikom w zawodzie laminarza należą się wyższe kartkowe przydziały mięsa, szef służb pracowniczych wyjaśnił, że w stoczniach większy przydział mięsa przysługiwał jedynie osobom pracującym na statkach. Wystąpiono do masarni w Ustce z pismem dotyczącym produkcji dla stoczni wyrobów podrobowych⁷⁹².

35. Inspekcja Sił Zbrojnych. Ocena Stoczni „Ustka”⁷⁹³

20.11.1982 r. odbyła się narada, której celem było podsumowanie inspekcji województwa śląskiego dokonana przez Inspektorat Sił Zbrojnych. Województwo śląskie oceniono według 10 grup tematycznych, obejmujących:

1. Nastroje i dyscyplinę;
2. Kierowanie działalnością służbową;
3. Budownictwo, gospodarka komunalna i mieszkaniowa;
4. Komunikacja i transport;
5. Usługi i handel;
6. Rolnictwo, gospodarka morska i leśnictwo;
7. Oświata i wychowanie;
8. Zdrowie i opieka społeczna;
9. Ochrona p.poż. i telekomunikacja;
10. Bezpieczeństwo i higiena pracy.

Stocznię wymieniono wraz z przedsiębiorstwami, gdzie negatywnie oceniono ład, porządek i bhp. Ze spraw poruszanych na naradzie, które również dotyczyły Stoczni „Ustka”, wymieniono, między innymi, następujące sprawy:

- wskazano, że w grupie pracowników umysłowych nastroje były umiarkowane, zaś w grupie robotników występowały niepokoje; krytykowano spekulację oraz nierozliczanie lub opieszale rozliczanie osób, które przyczyniły się do ówczesnego kryzysu;
- podkreślano zły stosunek dyrekcji przedsiębiorstw i kierownictwa do spraw robotniczych;
- zwrócono uwagę na działalność grup ekstremalnych oraz na kształtowanie nastrojów politycznych załogi;
- występowanie nadmiernej tolerancji kadry kierowniczej i średniego dozoru technicznego złej dyscypliny pracy [...].

⁷⁹¹ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 17.06.1982 r.

⁷⁹² APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z 03.11.1982 r.

⁷⁹³ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, Protokół z kierownictwa stoczni z dnia 22.11.1981 r.

Kierownictwo stoczni zobowiązało dział organizacyjny do sporządzenia pisma programowego zawierającego w swej treści uwagi dotyczące kadry kierowniczej, zobowiązujące je do zmiany sposobu kierowania, w uzgodnieniu z KZ PZPR.

L.p.	Typ statku	Nazwa	Armator	Kraj odbiorcy	Data zdania
1.	B410/IV	KOŁ-193	Barka Kołobrzeg	Polska	26.02.1982
2.	B272/1	Dagmara	Goalabre Concearnau	Francja	28.04.1982
3.	B273/1	SAM-II	PPM Ciudad Del Carmen	Meksyk	25.05.1982
4.	B410/VI/6	Dorada- I	IPO Tulcea	Rumunia	30.05.1982
5.	B410/VI/7	Dorada-II	IPO Tulcea	Rumunia	30.05.1982
6.	B410/IV	DAR-312	Kuter Darłowo	Polska	29.06.1982
7.	B272/2	Agora	Goalabre Concearnau	Francja	30.11.1982

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [G.] Piotrowski, *Reference list of steel vessels built by Ustka Shipyard – Lista referencyjna statków stalowych zbudowanych w Stoczni „Ustka”* (w posiadaniu autora).

36. Rok 1982 według Kroniki Stoczni Ustka⁷⁹⁴

Wartość sprzedaży wyrobów i usług za 1982 r. wyniosła w cenach zbytu 1.128 tys. zł. Plan rzeczowy sprzedaży, pomimo spadku zatrudnienia o 8% w stosunku do roku ubiegłego, został wykonany. Armatorowi przekazano do eksploatacji 7 statków, 8 szt. KTT-16, 4 kutry i łodzie z LPS, 3 łodzie rzeczne i jeziorowe, 170 szt. łodzi ratunkowych z LPS, 61 trapów i kładek.

Plan eksportu do I obszaru wykonano w 102,7% do II obszaru wykonano w 100,4%. Znaczny wzrost eksportu stoczni w 1982 r. był możliwy dzięki realizacji zawartych kontraktów i sprzedaży zagranicznym armatorom 5 szt. trawlerów rybackich w tym:

- 2 szt. dla Rumunii;
- 2 szt. dla Francji;
- 1 szt. dla Meksyku;
- 8 szt. KTT-16 dla ZSRR;
- 93 szt. łodzi ratunkowych w tym: 67 szt. – ZSRR; 7 szt. – CSRS; 9 szt. – Bułgaria; 10 szt. – Finlandia.

Nierentowna produkcja eksportowa spowodowała konieczność otrzymania przez przedsiębiorstwo dotacji przedmiotowych w kwocie 91.181 tys. zł. Średnioroczne zatrudnienie wyniosło 1.376 osób z czego 830 pracowników to grupa przemysłowa, co stanowiło 60,3% stanu zatrudnienia w stosunku do roku ubiegłego i było niższe o 117 osób, przy czym w grupie pracowników umysłowych nastąpiło zmniejszenie zatrudnienia o 46 osób.

⁷⁹⁴ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

W 1982 roku miały miejsce zmiany zasad wynagrodzenia w celu wzmocnienia motywacyjnej funkcji płac:

- zmieniono zasady premiowania kierownika, podkreślając jego rangę w poszczególnej komórce organizacyjnej;
- zmienione zasady wynagrodzenia wg Uchwały nr 135 RM. Uwzględniają one nowe tabele płac dla wszystkich grup pracowników z możliwością awansu poziomego w poszczególnych kategoriach zaszerogowania osobistego;
- wprowadzono preferencje dla deficytowych zawodów w Stoczni;
- wprowadzono dodatek efektywnościowy, miał on charakter motywacyjny.

Akumulacja finansowa na sprzedaży ukształtowała się na poziomie 66.324 tys. zł. Dotacje budżetowe na produkcję eksportową wyniosły 100.065 tys. zł. W efekcie przyznanych dotacji oraz dodatkowego salda strat i zysków nadzwyczajnych (13.310 tys. zł), wynik finansowy wyniósł 179.527 tys. zł. Zysk netto na koniec 1982 r. wyniósł 100.595 tys. zł. i był wyższy od założeń planu o 1,4%.

Wartość środków trwałych w porównaniu do roku ubiegłego wzrosła o 50.219 tys. zł i wyniosła na koniec 1982 r. 565.262 tys. zł. W strukturze środków trwałych posiadanych przez stocznię zaobserwowano w ostatnich latach tendencję do większego przyrostu wartości budynków i budowli, niż maszyn i urządzeń. Sytuacja ta powinna ulec zmianie po zakończeniu i pełnym uruchomieniu zrealizowanych przez stocznnię inwestycji.

W 1982 r. akcją wypoczynku urlopowego objęto łącznie 620 osób w tym: pracownicy - 289, członkowie rodzin - 331 osób. W akcji kolonijnej w lecie skorzystało 130 dzieci.

Warunki w jakich znalazła się stocznia na etapie wdrożenia reformy gospodarczej nie napawały optymizmem na przyszłość. Brak zamówień, potężny bagaż długów z tytułu zaciągniętego długu inwestycyjnego na około 600 mln. z nie stwarzały załodze stoczni równego startu do reformy w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami. W tej sytuacji cały wysiłek w pierwszym okresie 1982 r. skierowany został na poszukiwanie odbiorcy zagranicznego oraz doraźne podejmowanie produkcji zastępczej w celu zatrzymania wykwalifikowanej załogi stoczni. Został również zweryfikowany cały program inwestycyjny, a tym samym dostosowany do nowych zadań produkcyjnych przedsiębiorstwa.

Działania powyższe sprawiły, że po raz pierwszy od szeregu lat wynik finansowy stoczni osiągnął wielkość dodatnią + 179.527 tys. zł.

Powyższe dane – wyniki produkcyjne i efekty ekonomiczne, wskazują na poprawę gospodarowania w stoczni.

37. Rok 1983. Stocznia „Ustka” przedsiębiorstwem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 5 lutego 1983 r. Stocznia „Ustka” została zaliczona do przedsiębiorstw o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej⁷⁹⁵.

⁷⁹⁵ „Dziennik Ustaw” z 1983 r., nr 9, poz. 47.

38. Plan produkcji na rok 1983

Początkowy plan opracowany w lutym 1983 r., został „w wyniku działań podjętych przy opracowaniu programów oszczędnościowych i antyinflacyjnych” zwiększony o 57 mln zł (wzrost 5% w cenach realizacji), w tym zadań eksportowych o 16,0 mln zł⁷⁹⁶.

Podstawowe wielkości planu na rok 1983 były następujące⁷⁹⁷:

- sprzedaż wyrobów i usług w cenach zbytu – 1.415.000 tys. zł, wzrost o 17,9% do 1982 r.;
- produkcja okrętowa – 564.135 tys. zł, wzrost o 0,2% do 1982 r.;
- produkcja pozaokrętowa – 834.888 tys. zł, wzrost o 36,7% do 1982 r.;
- eksport – 384.288 tys. zł, spadek o 48,4% do 1982 r.;
- I obszar – 368.661 tys. zł, spadek o 18,6% do 1982 r.;
- II obszar – 15.627 tys. zł, spadek o 95,0% do 1982 r.

Ryc. nr 244. B-275/1 Leda w trakcie wyposażania; za nią 2 następne jednostki B275.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

W ramach produkcji okrętowej planowano oddanie do eksploatacji 7 jednostek, w tym (chronologicznie):

- B-410/IV – 2 jednostki dla PPIUR „Szkuner” Władysławowo;
- B-410/IV – 2 jednostki dla SPRM „Bałtyk” Kołobrzeg;
- B-410/IV/s – 2 jednostki dla STM Gdynia⁷⁹⁸;
- B275 A1 – 1 szt. dla ZSRR.

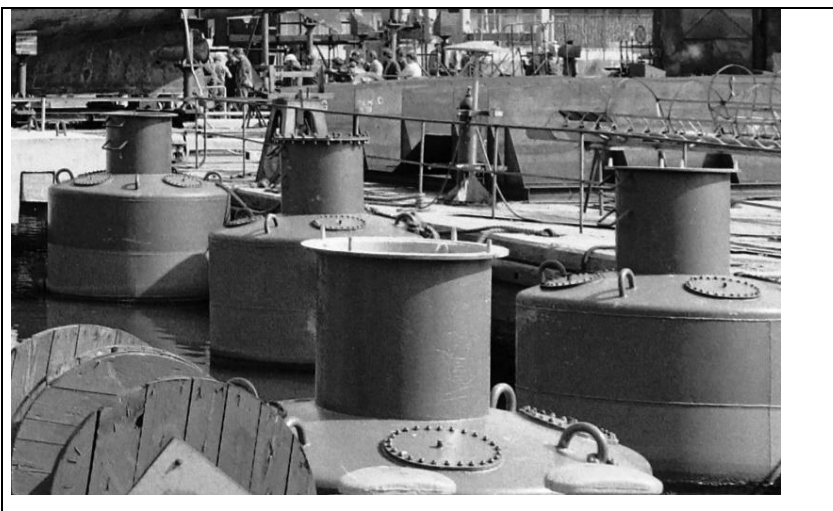
⁷⁹⁶ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 206, Plan techniczno-ekonomiczny na 1983 rok, Pismo nr EE/70/83 z 29.04.1983 r.

⁷⁹⁷ Tamże. Rozliczenie podstawowych wielkości planu TE na rok 1983.

⁷⁹⁸ STM – Szefostwo Techniki Morskiej.

Ryc. nr 245. Pławy nawigacyjne dla UM w Gdyni.

W ramach produkcji stalowej występowały także pławy nawigacyjne dla Urzędu Morskiego w Gdyni: PM-2 – 16 szt., PM-3 – 1 szt. i P15M – 23 szt.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Asortyment wyrobów przeznaczonych dla odbiorców krajowych obejmował następujące grupy wyrobów⁷⁹⁹:

- kutry 727M – 10 szt.;
- łodzie rybackie ŁRS-85 – 8 szt. dla PGRyb. Giżycko;
- łodzie PB90E – 4 szt.;
- łodzie ŁT-7 – 20 szt. dla Wojewódzkiego Zarządu Inwestycji Rolniczych;
- łodzie ratunkowe – 107 szt., w tym: ŁRT-P9sm6R na prom B-494/2 oraz łodzie RO-6,5-6, Z 7,5 i RZZ 8 wg Solas 74/83;
- trapy i kładki – 88 szt.;
- stacje oceanograficzne – 9 szt.;
- szafy sterownicze – 28 kpl i akceleratory – 6 kpl dla Instytutu Badań Jądrowych w Świerku;
- zabieraki powietrza – 10.000 szt. dla SPOMASZ-u Sokółka.

W planie produkcji i sprzedaży wyrobów na eksport występowały następujące produkty⁸⁰⁰:

- KTT-16 – 4 szt. dla ZSRR (nr bud. 29-32, czyli ostatnie zakontraktowane w 1976 r.);
- części bazowe [zamiennie] do KKT-16 dla ZSRR;
- PB-90M – 65 szt. dla ZSRR;
- łodzie ratunkowe – 8 szt. dla Bułgarii;
- łodzie ratunkowe – 8 szt. dla Finlandii;
- usługi serwisowe B-273/1 dla Meksyku.

⁷⁹⁹ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 206, Plan techniczno-ekonomiczny na 1983 rok, Plan sprzedaży wyrobów i usług na 1983 r.

⁸⁰⁰ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 206, Plan techniczno-ekonomiczny na 1983 rok, Skorygowany plan eksportu na 1983 r.

Ryc. nr 246. Dwa z czterech ostatnich kutrów KTT-16 zbudowanych w Stoczni „Ustka”.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

39. Plan inwestycji na rok 1983⁸⁰¹

Planowana na 1983 r. wartość nakładów inwestycyjnych do realizacji w ramach programu „Modernizacja Stoczni „Ustka” wynosił 96.086 tys. zł. Ustalono termin zakończenia całego programu na 31.12.1983 r. W planie przyjęto następujące wstępne terminy przekazywania ważniejszych obiektów inwestycyjnych do eksploatacji:

- pirs U-19A oraz ruszt poprzeczny -30.06.1983 r.;
- cynkownia U-25B -31.08.1983 r.;
- przybudówka U-2B -30.11.1983 r.;
- sprężarkownia U-16B -31.12.1983 r.;
- stacja zgazowania U-17B -31.12.1983 r.;
- myjnia płytowa -31.07.1983 r.;
- hala U-1A/II I etap -31.12.1983 r.

⁸⁰¹ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 206, Plan techniczno-ekonomiczny na 1983 rok, Część opisowa do planu produkcji na 1983 r.

40. Plan zatrudnienia i płac na 1983⁸⁰² r.

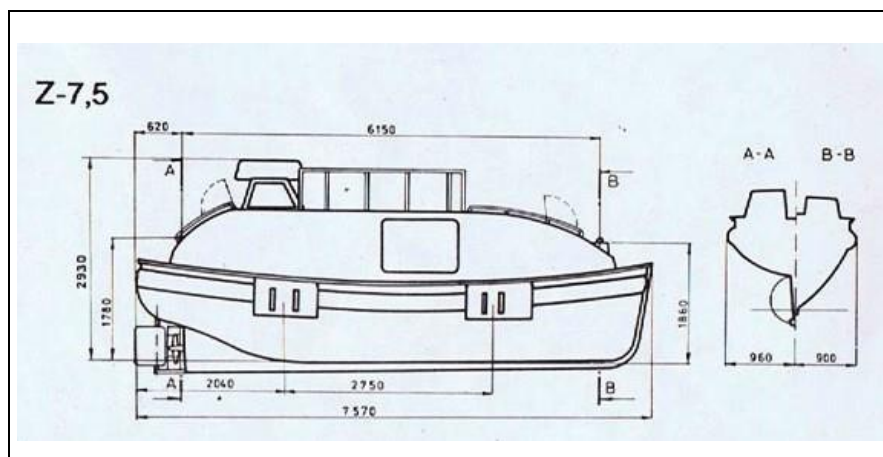
Plan TE na rok 1983 zakładał średnioroczne zatrudnienie na poziomie 1.374 osób, co stanowiło 99,9% w stosunku do roku 1982. Planowana struktura zatrudnienia była następująca:

- robotnicy bezp. produkcyjni – 503 osoby, tj. 99,6% w stosunku do roku 1982;
- pracownicy umysłowi – 467 osób, tj. 98,3% w stosunku do roku 1982;
- robotnicy pośr.-produkcyjni – 325 osób, tj. 100%,- w stosunku do roku 1982;
- obsługa – 29 osób, tj. 107,4% w stosunku do roku 1982;
- strażę – 50 osób, tj. 113,6% w stosunku do roku 1982.

Średnia płaca była zaplanowana w wysokości 133.311 zł, co stanowiło wzrost o 13,8% w stosunku do roku 1982.

41. Pierwsze projekty łodzi ratunkowych i ratowniczych wg Solas 74/83

Ryc. nr 247. Plan ogólny łodzi ratunkowej Z-7.5⁸⁰³.



Źródło: archiwum autora.

Chociaż główne wysiłki kierownictwa koncentrowały się na zapewnieniu produkcji jednostek stalowych, to nie mniej ważną sprawą była realizacja zadania pn. „Solas 74/83”, czyli opracowanie projektów i wdrożenie do produkcji środków ratunkowych spełniających nowe przepisy Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu. Prace rozpoczęto

w 1980 roku, natomiast pierwsze łodzie ratunkowe i ratunkowo- ratownicze ujęto w planie produkcji w 1983 roku. Były to wspomniane łodzie typu RO-6.5—6 (później zmienione na R6,5), RZZ8 i Z 7,5.

⁸⁰² APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 206, Plan techniczno-ekonomiczny na 1983 rok, rozliczenie podstawowych wielkości planu TE na rok 1983.

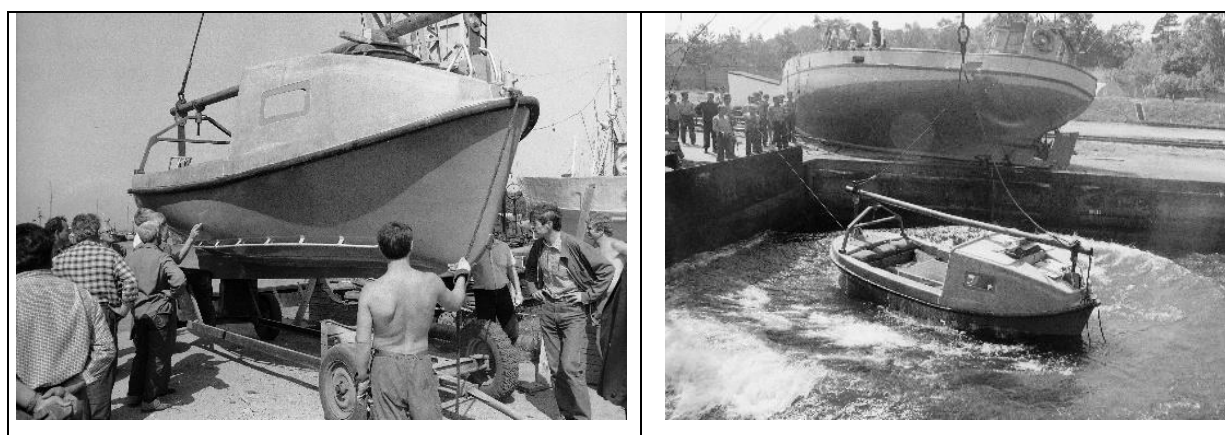
⁸⁰³ Charakterystyczny daszek na kiosku sternika to dodatkowy element wypornościowy wykonany z oblaminiowanej piany PU, dla uzyskania warunku samoodwracalności łodzi.

Ryc. nr 248-249. Próba samo odwracalności łodzi Z-7.5.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 250-251. Próba zrzutu łodzi ratowniczej typu R06.5-6.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 252. Ogólny widok hali U-5B, w której odbywało się wyposażanie łodzi ratunkowych.



Źródło: archiwum autora.

[Opis i charakterystykę łodzi wg Solas 74/83 autorzy przedstawili w Aneksie]

42. Plan akwizycji wyrobów Stoczni „Ustka” w roku 1983⁸⁰⁴

W 1983 roku prowadzono działania na rynkach europejskich (Francja, Holandia, ZSRR), afrykańskich (Egipt, Nigeria) i azjatyckich (Indie), z których warto wymienić te, które doprowadziły do zawarcia kontraktów w następnych latach:

- holownik 330 KM (holownik redowo-portowy B-820 zakontraktowany dla ZSRR w 1984 roku – u.a.);
- kuter MFB-16 (wielofunkcyjny kuter rybacki MFB zakontraktowany w 1986 dla Angoli – u.a.).

Naturalnie, przedmiotem działań akwizycyjnych były objęte również łodzie ratunkowe, zawłascza wg Solas 74/83 (Finlandia, RFN, Grecja, Francja, ZSRR).

43. Realizacja planu sprzedaży produkcji i usług

Plan sprzedaży produkcji i usług wykonano w 92,3%, głównie z powodu **nieprzekazania statku B-275/1**. Za główną przyczynę autorzy Analizy działalności przedsiębiorstwa uznali następujące uwarunkowania⁸⁰⁵:

⁸⁰⁴ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 206, Plan techniczno-ekonomiczny na 1983 rok, Plan akwizycji wyrobów Stoczni „Ustka” w roku 1983.

- organizację, dyscyplinę, wydajność pracy oraz jakość pracy;
- terminowość dostaw kooperacyjnych, które w dużej mierze wpłynęły na ciągłość oraz terminowość realizacji cyklu budowy jednostki;
- dużym nasyceniem statku prototypowymi urządzeniami, z czym związana była konieczność przeprowadzenia nieprzewidzianych (dodatkowych) prac, prób i testów;
- dużym skomplikowaniem związanym z budową statku (złożonego) trudnego technicznie;
- bardzo trudnymi warunkami pogodowymi, jakie trwały na Morzu Bałtyckim od 3 grudnia 1983 r. do 18 stycznia 1984 r., które uniemożliwiły odbycie cyklu prób morskich dla komisji odbiorczej oraz wstrzymały dalsze prace na statku B275/1.

Z powodu niskiej efektywności produkcji stocznia otrzymała dotacje przedmiotowe w kwocie 27.106 tys. zł, w tym na I obszarze – 23.392 tys. zł, a na II obszarze – 3.714 tys. zł⁸⁰⁶.

Plan zatrudnienia zrealizowano w 98,3%, osiągając średnioroczne zatrudnienie na poziomie 1.351 osób, w tym⁸⁰⁷:

- robotnicy bezp.-produkcyjni – 482 osoby, tj. spadek o 23 osoby w stosunku do roku 1982;
- pracownicy umysłowi – 462 osób, tj. spadek o 13 osób w stosunku do roku 1982;
- robotnicy pośr.-produkcyjni – 328 osób, tj. wzrost o 3 osoby w stosunku do roku 1982; - pozostali – 79 osób, wzrost o 8 osób w stosunku do 1982 r.

W związku z włączeniem do funduszu płac Zakładowego Funduszu Nagród oraz dodatku efektywnościowego opracowano nowe tabele płac dla wszystkich zatrudnionych. Z tego względu średnia płaca (z rekompensatami) wyniosła 14.399 zł i była wyższa od płacy w 1982 r, o 18,4%. Struktura płac przedstawiała się w następujący sposób⁸⁰⁸

- robotnicy bezp.-produkcyjni – 16.374 zł;
- robotnicy pośr.-produkcyjni – 12.606 zł;
- pracownicy inż.-techniczni – 15.023 zł;
- pracownicy administracyjno-biurowi – 11.405 zł;
- pracownicy obsługi – 10.286 zł.

⁸⁰⁵ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 232, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1983-1984..

⁸⁰⁶ Tamże.

⁸⁰⁷ Tamże.

⁸⁰⁸ Tamże.

Tabela nr 17. Lista statków rybackich zdanych w 1983 r.

L.p.	Typ statku	Nazwa	Armator	Kraj odbiorcy	Data zdania
1.	B410/IV	WŁA-308	Szkuner Władysławowo	Polska	10.01.1983
2.	B410/IV	DAR-313	Kuter Darłowo	„	27.01.1983
3.	B410/III	KOŁ-8	Bałyk Kołobrzeg	„	24.02.1983
4.	B410/III	KOŁ-11	„	„	10.03.1983
5.	B410/IV/s	TR-25	STM Gdynia	„	30.06.1983
6.	B410/IV/s	TR-26		„	30.08.1983

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [G.] Piotrowski, *Reference list of steel vessels built by Ustka Shipyard – Lista referencyjna statków stalowych zbudowanych w Stoczni „Ustka”* (w posiadaniu autora).

44. Z życia załogi

W związku z bardzo małym zainteresowaniem pracowników korzystaniem z wypoczynku w ośrodku wczasowym w Świeszynie, gdzie w 1983 r. wypoczywało 15 pracowników stoczni i 30 członków ich rodzin, dyrektor ekonomiczno-finansowy Jan Dusza, zgłosił postulat, aby przeanalizować celowość jego utrzymywania lub podjęcia działań mających na celu znaczne zwiększenie korzystania z tego ośrodka przez pracowników oraz członków ich rodzin. Należy zaznaczyć, że w roku 1983 stocznia wydała 1.504 tys. zł na utrzymanie ośrodka w Świeszynie⁸⁰⁹.

Z okazji obchodów Dni Morza w kinie „Delfin” odbyła się akademie z udziałem przedstawicieli wojewódzkich władz politycznych i administracyjnych oraz gospodarzy miasta. W trakcie akademii 36 wyróżniających się pracowników udekorowanych zostało Złotymi i Srebrnymi Krzyżami Zasługi. Uroczystość zakończyła projekcja filmu o tematyce marynistycznej⁸¹⁰.

45. Likwidacja Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego. Powstanie Zrzeszenia Przedsiębiorstw Przemysłu Okrętowego

W roku 1983, po 25 latach funkcjonowania jako jednostka zarządzająca polskim przemysłem okrętowym, zostało zlikwidowane Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego (ZPO). Na zasadzie dobrowolności powstało Zrzeszenie Przedsiębiorstw Przemysłu Okrętowego (ZPPO)⁸¹¹. Stocznia „Ustka” była członkiem ZPPO w okresie jego funkcjonowania, tj. do 1990 roku.

⁸⁰⁹ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 232, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1983-1984.

⁸¹⁰ „Głos Pomorza” 28.06.1983 r., nr 150.

⁸¹¹ https://pl.wikipedia.org/wiki/Zjednoczenie_Przemysłu_Okrętowego i [https://pl.wikipedia.org/wiki/Zrzeszenie_\(branżowe\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/Zrzeszenie_(branżowe)) [dostęp: 29.11.2022].

46. Rok 1983 wg Kroniki Stoczni „Ustka”⁸¹²

Wartość sprzedaży i usług za 1983 r. wyniosła w cenach zbytu 1.305.556 tys. zł. Plan rzeczowy sprzedaży w układzie grup asortymentu wykonany został następująco:

1. Tabor rybołówstwa morskiego (trawlerzy rybackie)	-6 szt.;
2. Tabor techniczny i specjalny morski (kutry i motorówki)	-14 szt.;
w tym: KTT-16	-4 szt.;
3. Tabor śródlądowy (łódzie rzeczne i jeziorowe)	-22 szt.;
4. Łódzie ratunkowe z LPS	-194 szt.;
w tym:	
PB90E	-4 szt.;
PB90M	-76 szt.;
5. Trapy i kładki	-70 szt.

Zadania planowe w eksporcie w 1983 r. zrealizowane zostały w 78,4%. Główną przyczyną niezrealizowania zadań planowych było (podobnie jak w sprzedaży) nieprzekazanie armatorowi radzieckiemu trawlera 275/1.

Negatywnym zjawiskiem, jakie wystąpiło w 1983 r., był niewielki eksport do II obszaru płatniczego, który stanowił tylko 5,8% wszystkich zadań zrealizowanych w tym roku.

Średnioroczne zatrudnienie wyniosło 1.351 osób. W związku z kontynuacją inwestycji z lat 70. przedsiębiorstwo zobowiązane było spłacić kredyt bankowy łącznie z odsetkami z funduszu rozwoju do 1991 r. w kwocie 679 tys. zł. Oznaczało to, że poczynszy od 1984 r., cały wypracowany fundusz rozwoju oraz amortyzacja musiały być przeznaczone tylko na spłatę kredytów, uniemożliwiając tym samym kierowanie środków z funduszu rozwoju na odnowienie majątku trwałego produkcyjnego, który od dłuższego już czasu ulegał dekapitalizacji.

Wzrosło zainteresowanie pracowników stoczni wypoczynkiem urlopowym, jednakże zainteresowanie załogi ośrodkiem wypoczynkowym w Świeszynie (w 1983 r. korzystało z niego 47 członków załogi) było niezadowolające.

10.02.1983 r., w wyniku zebrania wyborczego utworzono pierwszy Zarząd ZZPSU⁸¹³, w skład którego wybrano następujące osoby:

- Józef Nowak	wydział P2 – przewodniczący;
- Krystyna Berger	W2- zastępca przewodniczącego;
- Janusz Kisiel	P2 - sekretarz;
- Barbara Orzechowska	NSG - skarbnik;
- Jan Adamczyk	W2- Komisja BHP;
- Stanisław Nowak	E1- Komisja Socjalna;
- Barbara Czarnecka	NW- Komisja Socjalna;

⁸¹² APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

⁸¹³ ZZPSU – Związek Zawodowy Pracowników Stoczni Ustka.

- Jerzy Kowalczyk W1 - Komisja Socjalna;
- Stanisława Niewadził MZK- Komisja Socjalna;
- Barbara Odelska NO - Komisja Socjalna;
- Zuzanna Troczyńska NO - Komisja Socjalna.

11.03.1983 r. na zebraniu z Inicjatywy Zakładowego Zespołu Radnych powstała Rada Zakładowa PRON⁸¹⁴ Stoczni „Ustka”, na przewodniczącego wybrano Obywatela Tomasza Targana.

47. Rok 1984. Plan sprzedaży produkcji i usług⁸¹⁵

Wielkość sprzedaży produkcji i usług na rok 1984 przyjęto w wersji planu z 14.03.1984 w wysokości 2.000 mln zł w cenach zbytu, w tym:

- sprzedaż do I obszaru płatniczego w wysokości 291,6 mln zł;
- sprzedaż do II obszaru płatniczego w wysokości 22,2 mln zł.

W planie asortymentowym założono sprzedaż następujących wyrobów⁸¹⁶:

- B-275 – 9 szt.;
- kadłub lodotamacza B1000/L1000 – 1 szt.;
- kutry i motorówki – 2 szt.;
- łodzie z tworzyw sztucznych – 169 szt.;
- trapy i kładki – 103 szt.;
- pławy nawigacyjne PM-2, PM-3, PWD i PWS – 42 szt.;
- asortyment różny.

Wśród kutrów z LPS ujęto do realizacji jednostkę specjalną typu KR-130 dla Stoczni Północnej.

⁸¹⁴ Patriotyczny Ruch Odrodzenia Narodowego (PRON) – organizacja polityczna (początkowo pod nazwą Obywatelskie Komitety Ocalenia Narodowego) utworzona w PRL w 1982 roku w okresie stanu wojennego (1981–1983). Organizacja została utworzona przez PZPR i podporządkowane jej stronnictwa polityczne (ZSL i SD) oraz popierające władze PRL koncesjonowane organizacje chrześcijańskie (Pax, ChSS, PZKS) w celu propagandowego wykazania powszechnego poparcia społeczeństwa dla władz PRL[1], a w szczególności dla wprowadzenia stanu wojennego w PRL. PRON zastąpił Front Jedności Narodu (FJN), który miał jednoczyć wszystkie siły popierające władze PRL o różnych orientacjach politycznych i światopoglądowych; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Patriotyczny_Ruch_Odrodzenia_Narodowego [dostęp: 29.11.2022].

⁸¹⁵ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 207, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1984, Plan produkcji na 1984 rok z 14.03.1984 r.

⁸¹⁶ Tamże. Plan produkcji podstawowych wyrobów z 14.03.1984 r.

Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1984 został przekazany do zatwierdzenia przez Radę Pracowniczą 19.04.1984 r., z wielkością sprzedaży wynosząca 2.160 mln zł, przy czym w planie tym założono sprzedaż 8 statków B-275, tj. jednostki od nr budowy 1 do nr budowy 8, a jednostkę nr budowy 9 podano jako „jednostkę zadaniową do wykonania w 1984 r. ponad plan”. Plan został zatwierdzony przez Radę Pracowniczą Stoczni „Ustka”⁸¹⁷ w dniu 30.04.1984 r. W posiedzeniu rady uczestniczył między innymi mgr inż. Jacek Graczyk, który sprawował wówczas funkcję zastępcy dyrektora ds. technicznych⁸¹⁸.

W trakcie roku dyrekcja stoczni przedstawiła informację Radzie Pracowniczej na temat realizacji produkcji statków B-275, z której wynikało, że w roku 1984 było możliwe wykonanie tylko 7 jednostek tego typu.

48. Plan rzeczowo-finansowy inwestycji na rok 1984⁸¹⁹

W planie inwestycji przyjęto nakłady w wysokości 90.500 tys. zł, w tym na kontynuację modernizacji stoczni teren ABD 45.100 tys. zł, której zakończenie planowano na wrzesień 1984 r. Zakres rzeczowy programu modernizacji obejmował następujące zadania:

- hala produkcji kadłubów U-1A/II;
- przybudówkę socjalną U-2B;
- myjnię płytową;
- sieć teletechniczną;
- sieć gazów technicznych;
- stację zgazowania U-17B.

Zadanie odtworzeniowo-modernizacyjne zawierało następujące pozycje:

- adaptację hali U-1A/II;
- modernizację malarni i śrutowni;
- modernizację magazynu chemicznego;
- wyciszenie i ocieplenie hali U-9B;
- instalację gazów technicznych w hali U-1A.

49. Plan postępu techniczno-ekonomicznego⁸²⁰

Utworzony w 1984 roku Fundusz Postępu Techniczno-Ekonomicznego był przeznaczony na pokrycie następujących wydatków:

⁸¹⁷ Funkcję przewodniczącego pełnił inż. Ryszard Szpetnar.

⁸¹⁸ Pomimo objęcia stanowiska zastępcy dyrektora, fakt ten nie został odnotowany w Kronice Stoczni.

⁸¹⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.207, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1984, Plan rzeczowo-finansowy inwestycji Stoczni „Ustka” na rok 1984 z 02.07.1984 r.

⁸²⁰ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 207, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1984, Plan postępu techniczno-ekonomicznego.

- opracowanie projektów koncepcyjnych i ofertowych dla potrzeb bieżącej akwizycji, w tym: trawlera rufowego dla Indii typu TR24m, trawlera bałtyckiego dla kraju „1776”;
- wskazanie zamienników radzieckich i innych krajów RWPG dla materiałów importowanych z krajów II obszaru;
- doskonalenie motywacyjnego systemu płac;
- opracowanie norm technicznie uzasadnionych (NTU);
- mocowanie silników głównych oraz agregatów pomocniczych na podkładkach z tworzyw chemoutwardzalnych;
- badania i pomiary emisji oraz immisji styrenu i ksylenu.

50. Podniesienie bandery na B275/1 „Leda”

Po prawdopodobnie najdłuższym okresie wyposażania zwodowanej jednostki stalowej w historii Stoczni „Ustka”, trwającym ok. 15 miesięcy (wodowanie odbyło się w końcu 1982 roku), 30.03.1984 r. odbyło się podniesienie bandery na B275/1 Leda, kończące cykl budowy kutra. W tym czasie zbudowano i zwodowano już 10 kadłubów tych jednostek, będących w różnych etapach wyposażenia. W marcu 1984 r. przewidywano wykonanie jeszcze 7 lub 8 jednostek do końca 1984 roku⁸²¹.

Ryc. nr 255. Uroczystość podniesienia bandery na B275/1 „Leda”.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

⁸²¹ „Głos Pomorza” 29.03.1984 r., nr 76.

Ryc. nr 256. B275 „Leda” przy nabrzeżu wyposażeniowym Stoczni „Ustka”.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 257. Pracownicy stoczni podczas uroczystości podniesienia bandery na B275/1 „Leda”.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ze względu na liczne problemy techniczne, organizacyjne i materiałowe realizacja kontraktu na dostawę B-275 odbiegała od terminów umownych i zakończyła się dwa lata po ustalonym harmonogramie kontraktowym.

Tabela nr 18. Lista statków B275 zbudowanych w Stoczni „Ustka” dla ZSRR.				
L.p.	Typ statku	Nazwa	Armator	Data zdania
1.	B275	Leda	Mortransfłot	31.03.1984
2.	B275	Mija	Rybkołchoz	30.05.1984
3.	B275	Trepang	Mortransfłot	31.07.1984
4.	B275	Ustrica	„	25.09.1984
5.	B275	Maktra	Rybkołchoz	31.10.1984
6.	B275	Goloturja	Mortransfłot	20.12.1984
7.	B275	Artemezija	„	21.12.1984
8.	B275/A	Batella	Rybkołchoz	31.03.1985
9.	B275/A	Glifus	„	29.06.1985
10.	B275/A	Pasifieja	Mortransfłot	06.09.1985
11.	B275/A	Sicjonija	Rybkołchoz	30.09.1985
12.	B275/A	Tipton	Mortransfłot	05.12.1985
13.	B275/A	Dromija	Esturybchoz	27.12.1985
14.	B275/A	Atlanta	Mortransfłot	31.12.1985
15.	B275/A	Akmieja	Ocenarybflot	28.05.1986
16.	B275/A	Argonavt	„	30.06.1986
17.	B275/A	Galiotis	„	31.07.1986
18.	B275/A	Kawalina	Ocenarybflot	29.09.1986
19.	B275/A	Littorina	Mortransfłot	30.09.1986
20.	B275/A	Nautilus	„	27.11.1986
21.	B275/A	Cireja	„	21.12.1986
22.	B275/A	Krangon	Oceanrybflot	31.03.1987
23.	B275/A	Bakurus	„	31.05.1987
24.	B275/A	Donaks	Mortransfłot	27.06.1086
25.	B275/A	Galateja	„	30.09.1987
26.	B275/A	Laterius	„	30.11.1987

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [G.] Piotrowski, *Reference list of steel vessels built by Ustka Shipyard – Lista referencyjna statków stalowych zbudowanych w Stoczni „Ustka”* (w posiadaniu autora).

51. Statek pasażerski dla OSiR Szczecinek

Na zamówienie Ośrodka Sportu i Rekreacji w Szczecinku, z wykorzystaniem kadłuba łodzi ratunkowej ŁRT-P9, stocznia zbudowała łódź pasażerską do przewozu 50 osób. Łódź była eksploatowana na jeziorze „Trzesiecko” w Szczecinku. Łódź nosiła nazwę „Isaura”.

Ryc. nr 258. Łódź pasażerska „Isaura”.



Charakterystyka łodzi:

- długość – 11,50 m,
- szerokość – 4,0 m
- wysokość – 1,5 m

Źródło: archiwum autora.

52. Zawarcie kontraktu na 22 szt. holowników redowo-portowych typu B-820 dla ZSRR

W sierpniu 1984 r. Stocznia „Ustka”, za pośrednictwem „Centromoru”, zawarła kontrakt na budowę 22 szt. holowników B-820, których produkcja w optymalny sposób wypełniała warunki produkcyjne hali kadłubowej K-1. Ich wielkość (ok. 22 m) pozwalała na równoległą budowę we wschodniej nawie, wraz z budową kadłubów B-275 w nawie zachodniej. Stocznia planowała rozpoczęcie budowy jednostek w 1986 r. i dostawę prototypu w 1987 r. Projekt holownika został opracowany w BPK stoczni, pod kierunkiem mgr inż. Romualda Czerniejewskiego.

Ryc. nr 259. Model holownika B-820.

Charakterystyka holownika B-820⁸²².

- długość całkowita – 22.01 m;
- szerokość – 6.00 m;
- wysokość – 3.15 m;
- zanurzenie – 2.05 m;
- napęd – Delfin 2 x 165 KM.



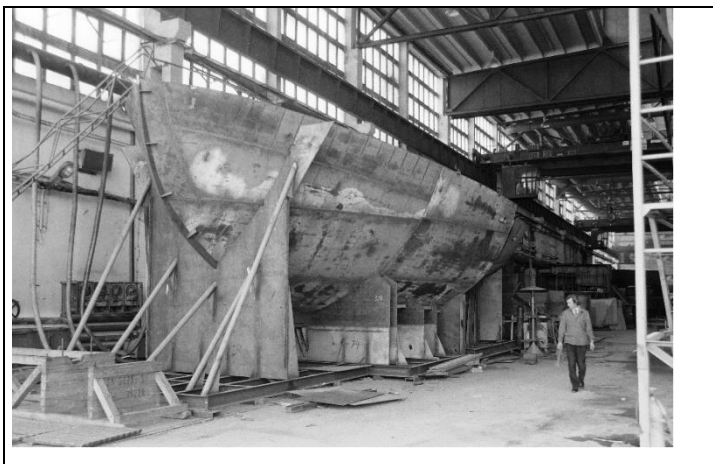
Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

⁸²² Rejestr Morski PRS 2022, nr rejestracyjny 210180.

53. Lodołamacze dla Stoczni „Nauta” w Gdyni

W związku z powodzią, jaka miała miejsce na początku 1982 roku, władze państwowe podjęły decyzję o budowie nowych lodołamaczy rzecznych w celu przeciwdziałaniu podobnym katastrofalnym skutkom, jakie wydarzyły się w 1982 r., głównie w okolicach Płocka. Kontrakt na budowę lodołamaczy zawarła Stocznia „Nauta” w Gdyni, która podzleciła budowę kadłubów Stoczni „Ustka”. Kontrakt obejmował budowę 10 szt. kadłubów jednostek typu L1000/B1000.

Ryc. nr 260. Budowa kadłuba lodołamacza L1000/B1000 w nawie wschodniej hali K-1.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

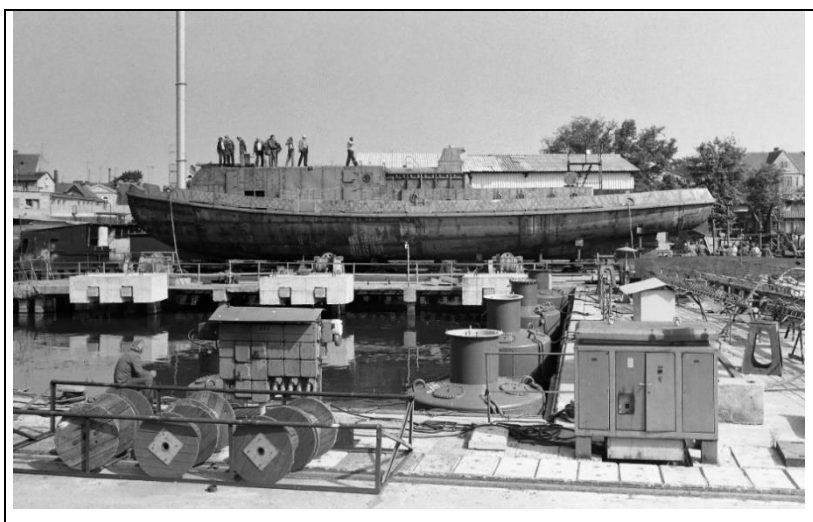
Wymiary kadłuba⁸²³:

- długość – 33.12 m;
- szerokość – 7.86 m;
- wysokość 2.54 m

Ryc. nr 261. Kadłub lodołamacza L1000/B1000 na zapadni.

łącznie Stocznia „Ustka” zbudowała 10 szt. kadłubów L1000/B1000, z tego⁸²⁴:

- w roku 1984 – 1 szt.;
- w roku 1985 – 2 szt.;
- w roku 1986 – 3 szt.;
- w roku 1987 – 1 szt.;
- w roku 1988 – 3 szt.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

⁸²³ Rejestr Statków Śródlądowych 2022, nr rej. PRS 200063.

⁸²⁴ W roku 2022 w eksploatacji pozostawały: L1000/6 z 1987 r. – „Bawół”, L1000/7 z 1988 r – „Dzik”, L1000/9 z 1988 „Odyniec”; zob. Rejestr Statków Śródlądowych PRS z 2022.

54. Sytuacja społeczno-gospodarcza w Stoczni „Ustka” w 1984 roku⁸²⁵

Autor opracowania „Sytuacja społeczno-gospodarcza w Stoczni „Ustka” przypomniał przede wszystkim trudną sytuację stoczni na początku lat 80. po wycofaniu się ZGR z zakupu jednostek B-410 oraz poziom zadłużenia stoczni w związku z inwestycjami, który wynosił prawie 800 mln zł.

Zaznaczył, że działania kierownictwa stoczni doprowadziły do zawarcia kontraktu na budowę holowników oraz lodołamaczy B1000, które „zabezpieczyły pełny front pracy na statkach stalowych praktycznie do 1986 roku”.

Rok 1984 był wyjątkowy z uwagi na dynamikę sprzedaży produkcji i usług (153,3%), a zwłaszcza eksportu, którego dynamika wyniosła 496,7%. Udział produkcji eksportowej w sprzedaży ogółem wyniósł 73,4%, a jego wielkość stawiała stocznię na czołowym miejscu eksporterów województwa śląskiego. W związku z wysoką dynamiką produkcji planowaną także w 1985 r., stocznia przewidywała konieczność dodatkowego zatrudnienia ok. 60 osób w grupie robotników bezpośrednio-produkcyjnych. Autor opracowania uznał problem niedoboru zatrudnienia i fluktuacji kadr za najpoważniejszy problem w stoczni. Na początku 1984 roku brakowało robotników w grupie tokarzy, spawaczy, malarzy, elektromonterów okrętowych i technologów.

Problem braku pracowników wynikał z dwóch podstawowych przyczyn:

- braku mieszkań;
- zaniżonych płac, zarówno w stosunku do innych stoczni, jak i przedsiębiorstw województwa śląskiego.

W celu zabezpieczenia mieszkań i „pozyskania wysokokwalifikowanej kadry okrętowców”, stocznia planowała przeznaczyć na budownictwo mieszkaniowe 40 mln zł. Pod względem płac, stocznia plasowała się na 17 miejscu w grupie przedsiębiorstw branży okrętowej, a średnia płaca w Stoczni „Ustka” była o 30% niższa niż np. w Stoczni „Wisła”. Jeszcze gorzej stocznia wypadła na tle przedsiębiorstw województwa śląskiego, gdzie zajmowała 21 miejsce pod względem średnich płac.

Plan inwestycyjny na lata 1984-1987 zakładał wydatkowanie 221,4 mln zł, który miał zapewnić odpowiednią bazę dla realizacji zadań przyszłej pięcioletki (1986-1990 – u.a.).

Z bieżących spraw produkcyjnych autor opracowania poruszył problem braku materiałów hutniczych, który groził całkowitym wstrzymaniem produkcji statków eksportowych. Problemem tym stocznia zainteresowała Urząd Gospodarki Morskiej i Ministerstwo Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego oraz KW PZPR i UW w Śląsku.

W tym czasie trwały dwustronne uzgodnienia na szczeblu Komisji Planowania PRL i ZSRR w przedmiocie dostaw do ZSRR do roku 1990, który obejmował następujące grupy wyrobów⁸²⁶:

- zmodernizowane trawlero-krewetkowce B275;
- holowniki redowo-portowe;
- chłodniowce zaopatrzeniowe;
- sejnero-trawlerzy (także w latach 1990-1995);
- łodzie ratunkowe i specjalistyczne.

⁸²⁵ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 237, Monografia Stoczni, sytuacja społeczno-gospodarcza w Stoczni „Ustka” (bez podpisu autora).

⁸²⁶ Żaden z tych projektów nie został zrealizowany.

Prowadzono również rozmowy na temat dostawy kilkunastu jednostek o długości 25,80 m dla armatorów indyjskich⁸²⁷ oraz z armatorami krajowymi w sprawie budowy 24 jednostek rybackich na Bałtyk⁸²⁸.

55. Przygotowania do budowy nowych kutrów rybackich dla polskich przedsiębiorstw państwowych

W roku 1984, w związku ze stworzeniem warunków finansowania zakupu jednostek rybackich, rozpoczęły się uzgodnienia dotyczące projektów nowych statków rybackich dla krajowych armatorów rybackich. Wynikało to z decyzji rządowych, zgodnie z którymi bałtyckie przedsiębiorstwa połowowe miały otrzymać do 1988 roku 17 nowych kutrów, których założenia techniczne opracowywały wspólnie z Morskim Instytutem Rybackim w Gdyni. Miało to umożliwić poprawę stanu floty połowiącej na Bałtyku i utrzymanie przez polskich rybaków na tym akwenie połowów sięgających 200 tys. ton rocznie⁸²⁹.

Nie było jednak zgodnych opinii na temat typu jednostek między nimi. Kołobrzaska „Barka” była zainteresowana jednostką niewielką, nowoczesną, o małej załodze i niskim zużyciu paliwa, jako następcą kutrów 17-metrowych. Inne przedsiębiorstwa były skłonne zamawiać statki duże. Stocznia „Ustka” zaoferowała trawler o długości 26.9 m, zanurzeniu 3 m, z silnikiem o mocy 570 KM, z 8-osobową załogą, osiągający prędkość 10 węzłów. W istocie była to zmodernizowana wersja rufowca B-410. Zmiana polegała na powiększeniu ładowni i innym usytuowaniu pomieszczeń bytowych. Stocznia deklarowała budowę 14-17 kutrów do 1990 roku. Zaoferowana cena zszokowała jednak dyrektorów i samorządy pracownicze przedsiębiorstw rybackich. Nowy kuter miał kosztować 130 mln zł, gdy niemal taki sam kuter odbierany z Ustki rok wcześniej, kosztował 70-80 mln zł⁸³⁰.

56. Z życia załogi

W związku z niewłaściwym podziałem premii 73 pracowników wydziału laminatów podpisało petycję do dyrekcji stoczni. Sprawa była przedmiotem operacyjnego sprawdzenia pod kryptonimem „Laminat” przez WUSW w Słupsku, nr rejestracyjny: WUSW Słupsk 8999/1982⁸³¹.

Warto zaznaczyć, że petycję w sprawie nieprzyznania premii złożyli także pracownicy umysłowi. Sprawa doprowadziła do przeprowadzenia kontroli w stoczni przez KW PZPR w Słupsku, bez skutków dla składających petycję⁸³².

W roku 1984 nadal obserwowano bardzo małe zainteresowanie wypoczynkiem w Świeszynie. Liczba chętnych pracowników stoczni i członków rodzin wynosiła 70, na łączną liczbę miejsc wynoszącą 450. Koszt skierowania wynosił ok. 10.500 zł za jedno skierowanie (w roku 1983 -7.000 zł)⁸³³.

W związku z potrzebami mieszkaniowymi pracowników, stocznia wystąpiła do Naczelnika Miasta Ustki o rezerwację 75 działek pod budownictwo jednorodzinne oraz terenów pod budowę

⁸²⁷ Projekt miał oznaczenie B-278; szerzej

⁸²⁸ Negocjacje zakończyły się zawarciem kontraktu na budowę 18 kutrów typu B280; szerzej

⁸²⁹ „Głos Pomorza” 2.07.1984 r., nr 155.

⁸³⁰ „Głos Pomorza” 29.11.1984 r., nr 284.

⁸³¹ [https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3200811&q=:laminat&page=1&url=\[ityp=0\]](https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3200811&q=:laminat&page=1&url=[ityp=0]) [dostęp: 29.11.2022].

⁸³² Oryginalna kopia petycji w posiadaniu autora.

⁸³³ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.207, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1984, działalność socjalna; ostatecznie cenę ustalono w wysokości 8.000.- zł.

trzech bloków 40 mieszkaniowych w ramach budownictwa spółdzielczego przez pracowników stoczni i jednego bloku 40 mieszkaniowego w ramach budownictwa zakładowego przez Stocznnię „Ustka”⁸³⁴.

57. Zatrudnienie w 1984 rok⁸³⁵

Plan zatrudnienia w 1984 r. zrealizowano w 97,7%, a w odniesieniu do 1983 r. w 99,6%. Średnioroczne zatrudnienie wyniosło 1.346 osób, z tego:

- pracownicy umysłowi – 435 osób;
- robotnicy bezp. – produkcyjni – 509 osób;
- robotnicy pośr. -produkcyjni – 323 osoby;
- pozostali pracownicy – 79 osób.

Największy spadek zatrudnienia nastąpił w grupie pracowników umysłowych i wyniósł 27 osób, przy równoczesnym zwiększeniu liczby pracowników bezpośrednio-produkcyjnych o 27 osób.

58. Wynik finansowy w 1984 roku⁸³⁶

Akumulacja z całokształtu działalności za rok 1984 wyniosła 208.479 tys. zł. Wynik ten osiągnięto częściowo z powodu otrzymania dopłat wyrównawczych do eksportu oraz zwrotu cła importowego. Wynik finansowy brutto za 1984 r. wyniósł 228.096 tys. zł, który w związku z zastosowaniem ulg z tytułu eksportu, w całości pozostał w dyspozycji stoczni. W stosunku do roku 1983 był wyższy o 44,1%. Osiągnięcie wysokiego stopnia rentowności produkcji było możliwe również poprzez wdrożenie Stocznioowego Programu Oszczędnościowo-Antyinflacyjnego, w wyniku którego uzyskano efekty w wysokości 35.950 tys. zł oraz oszczędności dewizowe w wysokości 82,8 tys. USD. W ramach realizacji programu wyeliminowano między innymi:

- silniki Hatz z importu, zastępując je silnikami P-24 z PZM Puck;
- prądnice łodziowe typu Bosch z importu, zastępując je alternatorami krajowymi,
- kompasy łodziowe Observator z importu, zastępując je kompasami z ZSRR.

59. Rok 1984 według Kroniki Stoczni „Ustka”⁸³⁷

Wartość sprzedaży i usług za 1984 r. wg cen zbytu wyniosła 2.044.429 tys. zł., co w odniesieniu do założeń planu, stanowiło wykonanie na poziomie 104,8%, a w porównaniu do roku ubiegłego kształtowało dynamikę na poziomie 145,12%.

Plan rzeczowy sprzedaży w układzie grup asortymentowych wykonany został następująco:

- | | |
|---|-----------|
| 1. tabor rybołówstwa morskiego (trawlerzy rybackie typu B275) | -7 szt.; |
| 2. inne: kadłub lodołamacza B 1000 | -1 szt.; |
| 3. kutry i motorówki z LPS | -2 szt.; |
| 4. łodzie ratunkowe z LPS | -87 szt.; |

⁸³⁴ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.207, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1984, Plan działalności socjalno-bytowej.

⁸³⁵ APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 232, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1983-1984.

⁸³⁶ Tamże.

⁸³⁷ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

5. łodzie PB-90 M	-61 szt.;
6. trapy i kładki	-108 szt.;
7. pławy nawigacyjne	-27 szt.

W porównaniu do analogicznego okresu roku 1983 nastąpił wzrost eksportu o 374,9%, ukierunkowany był wyłącznie do ZSRR i innych krajów socjalistycznych oraz między innymi, do Bułgarii.

Struktura i kierunki eksportu przedstawiały się następująco:

- tabor rybacki, B275	-7 szt.;
- łodzie ratunkowe	-82 szt.;

z tego:

a) Bułgaria	-21 szt.;
b) ZSRR	-61 szt. (PB-90M).

Wartość importu w walucie obcej w 1984 r. wyniosła:

- na I obszar płatniczy	- 2,215,9 tys. RBL;
- na II obszar płatniczy	- 869,9 tys. USD;

Wobec braku eksportu na II obszar płatniczy, przy wyłącznym skierowaniu go na obszar I, saldo eksport - import przedstawiał się następująco:

I Obszar płatniczy	+ 12,191,6 tys. RBL;
II Obszar płatniczy	- 845,3 tys. USD.

W 1984 r. odnotowano dużą dynamikę wzrostu funduszu płac (138,8%), co mogło być zrealizowane dzięki wysokiej dynamice sprzedaży ogółem (145,1%). Wraz z dynamiką osobowego funduszu płac nastąpił wzrost średniej płacy miesięcznej do poziomu 19.253 zł.

Kwotowo, w porównaniu do 1983 r., wzrost średniej płacy w Stoczni „Ustka” wyniósł 5.139 zł, co pozwoliło przybliżyć się stoczni do poziomu średnich płac przedsiębiorstw branży okrętowej oraz znaleźć się w czołówce przedsiębiorstw województwa śląskiego⁸³⁸.

Warto odnotować wysoki przyrost produkcji w stosunku do roku ubiegłego wraz ze zmniejszeniem się liczby zatrudnionych, co znacznie korzystniej wpłynęło na uzyskanie wysokiej dynamiki wzrostu wydajności pracy.

Wartość kosztorysowa realizowanych od 1974 r. inwestycji stanowiła kwotę 880.566 tys. zł. Natomiast faktycznie poniesione nakłady od początku realizacji wyniosły 807.756 tys. zł - stanowiło to 91,1% inwestycji przekazanych do eksploatacji.

Wartość zamrożonych nakładów na 31.12.1984 r. wyniosła 13.477 tys. zł. Nakłady inwestycyjne w 1984 r. poniesione na realizację zadań wyniosły 141 mln zł. Na wielkość tę złożyło się zakończenie zadania inwestycyjnego pn. „Modernizacja Stoczni „Ustka”, a w jego ramach wykonano:

- oddanie do eksploatacji cynkowni oraz zapadni;

⁸³⁸ Takiej opinii nie potwierdzał autor opracowania „Sytuacja społeczno-gospodarcza w Stoczni „Ustka”, które przedstawiliśmy w cz. VII, rozdz. 2, p.54.

- oddanie do eksploatacji instalacji p. poż. telefonicznej;
- oddanie do eksploatacji dróg dojazdowych;
- zakup gotowych dóbr inwestycyjnych.

Natomiast do kontynuowanych w 1985 roku przedsięwzięć inwestycyjnych zaliczono:

- budowę malarni i śrutowni;
- budowę instalacji gazów technicznych;
- budowę hali U1A/II;
- budowę stacji sprężarek U-1613.

W poprzednich okresach realizacja zadań finansowana była w głównej mierze z funduszu rozwoju. W związku z kontynuacją inwestycji z lat 70. przedsiębiorstwo zobowiązane było spłacić zaciągnięty kredyt bankowy, łącznie z odsetkami, z funduszu rozwoju do 1991 r. Oznaczało to, że cały wypracowany fundusz wraz z amortyzacją miał być, w głównej mierze, przeznaczony na spłatę kredytów. Umożliwiało to tym samym kierowanie środków z funduszu rozwoju na odnowienie majątku trwałego produkcyjnego, który od dłuższego już czasu ulegał dekapitalizacji.

60. Rok 1985. Plan sprzedaży wyrobów i usług

W planie ustalonym na wartość 2.500.000 tys. zł, ujęto następujące grupy wyrobów⁸³⁹:

- w zakresie produkcji okrętowej: kadłuby lodołamacza L1000 – 2 szt.(jednostki 2 i 3), B-275 A1 – 7 szt.(jednostki od nr budowy 8 do nr budowy 14);
- łodzie ratunkowe – 106 szt.;
- kutry: KR-130 – 10 szt., KK7 – 4 szt., 725R – 3 szt.;
- łodzie PB-90M – 28 szt.;
- trapy i kładki – 78 szt.;
- pływak rat. ROŚ – 13 szt.;
- akceleratory „Neptun 10 P” i „Limex 4” – po 8 kpl;
- pławy nawigacyjne: PDL (z LPS), PSL (z LPS), PWD i PM3 – łącznie 103 szt.;
- asortyment różny.

⁸³⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 208, Plan techniczno-ekonomiczny na 1985 rok, Plan sprzedaży wyrobów i usług na 1985 r. z 28.03.1985 r.

Ryc. nr 262. Kuter komunikacyjny KK7 z LPS.

Dla odbiorców zagranicznych planowano wykonać następujący asortyment wyrobów z LPS⁸⁴⁰:

- łodzie ratunkowe dla Bułgarii – 18 szt.;
- łodzie ratunkowe dla Turcji – 10 szt.;
- łodzie PB-90 M – 28 szt.

Łączny udział produkcji eksportowej w wartości sprzedaży ogółem wynosił 65,1%.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 263. Blok kadłuba lodołamacza L1000/B1000.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

61. Plan inwestycji na rok 1985⁸⁴¹

Ze względu na brak możliwości sfinansowania całości potrzeb inwestycyjnych w 1985 r., oszacowanych na poziomie ok. 200 mln zł, plan inwestycji przyjęto w wysokości 75 mln zł, który miał

⁸⁴⁰ Tamże.

⁸⁴¹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 208, Plan techniczno-ekonomiczny na 1985 rok, Część opisowa do planu na 1985 r. z 28.01.1985 r.

być sfinansowany w całości z funduszu rozwoju. W ramach planu przewidziano następujące działania kierunkowe:

- dokończenie wyposażania obiektów wybudowanych w ramach modernizacji⁸⁴²;
- poprawę organizacji pracy oraz organizacji ciągów technologicznych ze względu na budowę lodołamaczy oraz rozpoczęcie budowy holowników dla ZSRR;
- poprawę warunków bhp oraz działania w kierunku ochrony środowiska;
- odtworzenie zużytego parku maszynowego przy równoczesnej jego modernizacji.

62. Zatrudnienie

Z powodu występujących problemów z naborem pracowników bezpośrednio-produkcyjnych w stoczni opracowano program działań zmierzających do uzupełnienia zatrudnienia w stoczni w 1985 r., ze szczególnym uwzględnieniem wydziału K-1, na którym brakowało 19 pracowników, głównie monterów kadłubowych, spawaczy, zbrojarzy i kowali. Uwzględniając fluktuację należało zatrudnić 35 osób. Na wydziale W-2 brakowało elektromonterów, na innych - ślusarzy i tokarzy. Ogółem w stoczni brakowało 61 pracowników bezpośredniej produkcji i 15 osób w produkcji pośredniej, aby zrealizować zamówienia w planowanych terminach⁸⁴³.

Wśród działań ujętych w programie, znajdowały się następujące przedsięwzięcia⁸⁴⁴:

- zwiększenie wysokości premii zadaniowej;
- przeniesienie deficytowych pracowników między wydziałami;
- prowadzenie spotkań informacyjnych w jednostkach wojskowych;
- prowadzenie rozeznania w urzędach zatrudnienia i szkołach zawodowych;
- zawieranie umów stypendialnych z absolwentami szkoły zawodowej w Ustce;
- przenoszenie pracowników i innych stoczni;
- zwalnianie pracowników z odpłatności za kwatery.

63. „Kuter na początek XXI wieku”⁸⁴⁵

Jak wcześniej wspomniano, w połowie dekady lat 80. trwały rozmowy między państwowymi przedsiębiorstwami rybackim i stoczniami na temat nowego kutra bałtyckiego. Poza kwestiami techniczno-eksploatacyjnymi sprawą niezmiernie istotną, przede wszystkim z punktu widzenia stoczni, było zagwarantowanie finansowania budowy i zakupu jednostek. W roku 1984 Rada Ministrów określiła te warunki w ten sposób, że przedsiębiorstwa połowowe winny z zysków zgromadzić połowę funduszy, a pozostałe środki mogły otrzymać z banku w postaci kredytów. Pozwoliło to na wznowienie dyskusji na temat modernizacji floty kutrów bałtyckich z perspektywą do 2015 roku. W cz. VII, rozdz. 2, p. 55 wspominaliśmy o ofercie Stoczni „Ustka” na zmodyfikowany kuter B-410 za 130 mln zł, która zszokowała dyrekcje i samorządy przedsiębiorstw połowowych.

⁸⁴² Realizowany od połowy lat 70. Program „Modernizacja Stoczni „Ustka” został zakończony w 1984 r. Jego łączna wartość wyniosła 632,4 mln zł.

⁸⁴³ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 208, Plan techniczno-ekonomiczny na 1985 rok, Program działań zmierzających do uzupełnienia zatrudnienia w stoczni w 1985 r., ze szczególnym uwzględnieniem wydziału K-1.

⁸⁴⁴ Tamże.

⁸⁴⁵ „Głos Pomorza” 9-10.02.1985 r., nr 34.

Stocznia „Ustka” oferowała dostawę 14-17 kutrów do 1990 roku - jednak do początku 1985 roku - zainteresowane strony nie zawarły umowy przedwstępnej, głównie z braku środków na inwestycje⁸⁴⁶. Pomimo tego, stocznia prowadziła prace projektowe nad nową jednostką, licząc się z możliwością rozpoczęcia w 1987 roku budowy serii tych jednostek⁸⁴⁷.

64. Działalność mieszkaniowa w roku 1985⁸⁴⁸

W roku 1985 zarejestrowanych było w stoczni:

- 110 rodzin oczekujących na mieszkanie;
- 66 rodzin oczekujących na zamianę mieszkań przegęszczonych.

W celu rozładowania nabrzmiałego problemu mieszkaniowego, na terenie stoczni powstały organizacje mieszkaniowe, w tym:

- Zakładowa Spółdzielnia Mieszkaniowa „Stoczniowiec” zrzeszająca pracowników stoczni, która planowała rozpoczęcie budowy pierwszego bloku wielorodzinnego w 1986 r.;
- Spółdzielnia „Jedność” (międzyzwiązkowa), zrzeszająca związkowców miasta Ustki, planująca rozpoczęcie budowy domów wielorodzinnych w 1987 r.;
- Spółka Domków Jednorodzinnych w zabudowie szeregowej, która otrzymała 30 działek przyznanych udziałowcom komisyjnie.

Zakładano, że dzięki działalności wymienionych organizacji problem mieszkaniowy w Stoczni „Ustka” będzie rozwiązany.

65. 40-lecie Stoczni „Ustka”

Ryc. nr 264. Medal z okazji 40-lecia Stoczni „Ustka” w Ustce.



Źródło: zbiory autora.

Obchody 40-lecia stoczni nie zostały odnotowane w Kronice stoczni obejmującej wydarzenia z 1985 roku. Autorzy nie dotarli też do dokumentów lub zdjęć z obchodów w zbiorach archiwalnych. Z tego powodu zamieścić możemy tylko awers medalu okolicznościowego, wydanego z tej okazji.

66. Rok 1985 według Kroniki Stoczni „Ustka”⁸⁴⁹

Sprzedaż produkcji i usług za 1985 r. wg cen zbytu wyniosła 2.568.595 tys. zł, co w odniesieniu do założeń planu stanowi wykonanie na poziomie 101,9%.

⁸⁴⁶ „Głos Pomorza” 9-10.02.1985 r., nr 34.

⁸⁴⁷ „Głos Pomorza” 29.07.1985 r., nr 174.

⁸⁴⁸ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 233, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1985-1986.

⁸⁴⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

Sprzedaż w układzie grup asortymentowych wykonane zostało następująco:

- | | |
|---|-----------------------------|
| 1. Tabor rybołówstwa morskiego (trawlerzy rybackie typu B275) | - 7 szt.; |
| 2. Tabor techn. i specjalny morski oraz portowy łącznie, | - 12 szt.; |
| w tym: | |
| - kutry 725 R | - 3 szt.; |
| - kutry KR 130 | - 8 szt.; |
| - kuter komunikacyjny KK-7 | - 1 szt.; |
| 3. Tabor transportu wodnego śródlądowego (łodzie transport. ŁT-7) | - 5 szt.; |
| 4. Kadłuby taboru wodnego i wyposażenia pokładowego: | |
| - kadłub lodołamacza B-1000 | - 2 szt.; |
| - łodzie z LPS | - 137 szt.; |
| - trapy i kładki | - 110 szt. ⁸⁵⁰ ; |
| - pławy nawigacyjne | - 120 szt. |

Eksport wg cen zbytu wyniósł 1.673.722 tys. zł. Struktura i kierunki eksportu przedstawiały się następująco:

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| - trawler rybacki B275 | - 7 szt. ZSRR; |
| - skiff PB90 | - 28 szt. ZSRR; |
| - łodzie ratunkowe | - 5 szt. Czechosłowacja; |
| - łodzie ratunkowe | - 22 szt. Bułgaria; |
| - łodzie ratunkowe | - 10 szt. Turcja; |
| - trapy T-9 | - 2 szt. Turcja; |
| - pływak ROŚ | - 3 szt. Turcja. |

Niska efektywność produkcji eksportowej spowodowała konieczność otrzymania przez Stocznnię „Ustka” dopłat wyrównawczych o wartości 424.299 tys. zł. Większość dopłat - 408.647 tys. zł dotyczyła produkowanych trawlerów B275. Bardziej efektywnymi wyrobami w 1985 r. były skiffy PB-90M oraz łodzie ratunkowe wysyłane do Bułgarii, Czechosłowacji, a także do Turcji. Należy zaznaczyć, że za wyposażenie do w/w łodzi zakupione w II obszarze płatniczym stocznia otrzymała należność w wysokości 299 tys. USD.

Zatrudnienie w 1985 roku średnio wyniosło 1.328 osób, z tego:

- 436 osób to pracownicy umysłowi;
- 814 osób to robotnicy grupy przemysłowej.

Dużym problemem stoczni w 1985 r. była fluktuacja pracowników na stanowiskach robotniczych i pokrewnych, 1/4 ogółu zatrudnionych zmieniła miejsce zatrudnienia. Było to zjawisko

⁸⁵⁰ Liczba ta znacznie różni się od ujętej w planie sprzedaży produkcji i usług z 28.03.1985 r., gdzie występowało 78 szt., ale taką liczbą podano także w opracowaniu Analizy działalności gospodarczej stoczni 1985-1986; zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 233, Część opisowa do analizy działalności Stoczni „Ustka” w Ustce za 1985 r.

bardzo niekorzystne dla przedsiębiorstwa z uwagi na fakt, że odchodzili ze stoczni ludzie znający swój specyficzny odcinek pracy. Sam fakt przyjęcia nowych robotników nie wpływał w większości przypadków na poprawę wyników i realizację zadań nałożonych przez plan, stąd też terminowość wykonania planu operatywnego oraz jakość produkcji były w 1985 r. głównymi bolączkami przedsiębiorstwa.

W 1985 roku uzyskanie przez Stocznnię wysokiego poziomu średniej płacy pozwoliło przedsiębiorstwu przybliżyć się do poziomu średnich płac w branży okrętowej oraz znaleźć się w czołówce przedsiębiorstw województwa śląskiego⁸⁵¹. Wraz ze wzrostem średniej płacy nastąpiło podwyższenie wartości jednej roboczogodziny płatnej robotnikom bezpośredniej produkcji do kwoty 180 zł co dawało wzrost o 78,9%.

Dotadni wynik finansowy brutto za 1985 r. wyniósł 332.210 tys. zł. Osiągnięcie przez stocznnię wysokiego stopnia rentowności produkcji było między innymi możliwe dzięki kontynuowaniu Stocznioowego Programu Oszczędnościowo-Antyinflacyjnego.

Z akcji socjalnej wypoczynku urlopowego skorzystało w 1985 r. 531 osób, a ze zorganizowanego wypoczynku skorzystało 269 dzieci pracowników stoczni.

26 stycznia 1985 r., w związku z objęciem funkcji I Sekretarza KM PZPR w Ustce przez tow. Bogdana Mierzlikina, funkcję I Sekretarza KZ PZPR Stoczni „Ustka” objął tow. Stanisław Siudek.

9 września 1985 roku powołano na stanowisko Zastępcy Dyrektora ds. Zaopatrzenia i Kooperacji mgr inż. Stanisława Zielińskiego.

67. Rok 1986. Plan sprzedaży produkcji i usług

Rok 1986 miał być rokiem prototypów jednostek stalowych. Stocznia w latach 1984-1985 podpisała umowy na budowę następujących statków:

- holowników redowo- portowych B-820 – 22 szt. dla ZSRR;
- trawlerów B-280 – 14 szt. dla odbiorców krajowych (ZGR/PPIUR);
- trawlerów B-278 – 12 szt. dla odbiorcy indyjskiego;
- holowników B-821 (baza nurków) – 2 szt. dla Polskiego Ratownictwa Okrętowego.

Koniecznym więc było rozpoczęcie prac traserskich oraz prefabrykacji kadłubów wymienionych jednostek w 1986 roku. Rok 1986 to również zmiana profilu produkcyjnego łodzi ratunkowych, wynikająca z wymogów Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu wg SOLAS 74/83⁸⁵².

Projekt planu zakładał uruchomienie produkcji 10 kutrów rybackich typu MFB-16 dla Angoli, ale ze względu na przedłużający się proces uprawomocnienia kontraktu przez odbiorcę, jednostki te wycofano z planu produkcji we wrześniu 1986 roku. W samym czasie wprowadzono do planu

⁸⁵¹ Średnia płaca miesięczna na 1 zatrudnionego wyniosła w stoczni 24.943 zł i była wyższa od średniej płacy w 1984 r. o 5.690 zł; zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 233, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1985-1986, Część opisowa.

⁸⁵² Formalnie była to Rezolucja MSC.6 (48) [Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego] przyjęta 17.06.1983 r. dotycząca wdrożenia zmian w Konwencji Solas 1974.

sprzedaży lodołamacz B1000/K/6⁸⁵³. Plan sprzedaży wyrobów i usług na 1986 r. planowano w wysokości 2.825.815 tys. zł, w tym⁸⁵⁴:

- produkcja na kraj – 965.470 tys. zł;
- sprzedaż statków – 1.783.110 tys. zł;
- produkcja wyposażenia okrętowego na eksport – 47.235 tys. zł;
- usługi przemysłowe – 12.500 tys. zł;
- usługi nieprzemysłowe – 17.500 zł.

Asortymentowy plan sprzedaży wyrobów i usług na 1986 r. obejmował następujące typy i grupy wyrobów⁸⁵⁵:

- B-275 – 7 szt. (jednostki od nr budowy 15 do nr budowy 21);
- B1000 K – 3 szt. (jednostki od nr budowy 4 do nr budowy 6);
- łodzie ratunkowe – 94 szt., w tym 25 szt. łodzi wg Solas 74/83;
- łodzie pomocnicze PB-90M – 14 szt.;
- łódź rybacką ŁRS-85 – 1 szt.;
- kutry robocze KR-130 – 6 szt.;
- kutry ratunkowe 725R – 5 szt.;
- kutry komunikacyjne KK-7 i KK-725 – 5 szt.;
- trapy i kładki – 99 szt.;
- kolumny akceleratora „Neptun10P” – 8 kpl.;
- zabieraki powietrza – 3000 szt.;
- zadaszania dachów – 50 szt.;
- siedziska – 50 szt.;
- chłodnie C1 – 99 szt. i C2 – 95 szt.;
- pławy PDL – 50 szt. i PWD – 40 szt.;
- asortyment różny.

Plan eksportu zakładał wykonanie następujących wyrobów⁸⁵⁶:

- B-275 – 7 szt.;
- łodzie ratunkowe L2sw – 2 szt. dla Czechosłowacji;

⁸⁵³ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 209, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1986, Pismo nr EE/142/86 z 27.09.1986 r.

⁸⁵⁴ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 209, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1986, Skorygowany plan sprzedaży wyrobów i usług na 1986 r. wg cen realizacji z 01.09.1986 r.

⁸⁵⁵ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 209, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1986, Skorygowany plan sprzedaży wyrobów i usług na 1986 r.

⁸⁵⁶ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 209, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1986, Skorygowany plan eksportu na 1986 wg cen z 01.01.1986 r.

- łodzie PB-90M – 14 szt. dla ZSRR;
- trapy T9/TZA2500 – 4 szt. dla Malty;
- trapy T13,4 – 2 szt. dla Turcji;
- kładki KZ-4 – 2 szt. dla Malty.

Wartość sprzedaży eksportowej planowano na kwotę 1.830.345 tys. zł, z tego: obszar I – 1.822.721,0 tys. zł, obszar II – 7.624 tys. zł.

68. Plan zatrudnienia na 1986 rok

Plan przewidywał średnioroczne zatrudnienie na poziomie 1.366 osób, co oznaczało wzrost o 38 osób w stosunku do 1985 r. Struktura zatrudnienia na rok 1986 była planowana w następujący sposób⁸⁵⁷:

- robotnicy bezp. – produkcyjni – 512 osób (wzrost o 16 osób do 1985 r.);
- robotnicy pośr. – produkcyjni – 334 osoby (wzrost o 16 osób do 1985 r.);
- pracownicy umysłowi – 444 osoby (wzrost o 8 osób do 1985 r.);
- obsługa – 20 osób (zmniejszenie o 2 osoby do 1985 r.);
- grupa nieprzemysłowa – 3 osoby (zmniejszenie o 5 osób do 1985 r.);
- straż przemysłowa – 25 osób (zwiększenie o 3 osoby do 1985 r.);
- straż p.poż. – 28 osób (zwiększenie o 2 osoby do 1985 r.).

W planie funduszu płac na 1986 rok przewidywał średnią, miesięczną płacę wraz z wypłatami z zysku w wysokości 27.816 zł, co stanowiło wzrost do roku 1985 o 11,5%⁸⁵⁸.

69. Propozycja planu inwestycji na 1986 r.⁸⁵⁹

W propozycji planu inwestycyjnego ujęto zadania odtworzeniowo-modernizacyjne, polegające na budownictwie w kwocie 30.675 mln zł i zadania odtworzeniowo-modernizacyjne, polegające na zakupach maszyn i urządzeń w kwocie 96.175 mln zł. Zakres rzeczowy inwestycji obejmował następujące przedsięwzięcia/ obiekty:

- modernizację hali U-1A/I, w tym wykonanie drugiej nitki montażu kadłubów;
- malarnię i śrutownię, w celu poprawy warunków pracy ludzi przy zabezpieczeniach antykorozyjnych konstrukcji stalowych (istniejący stan był zakwestionowany przez władze sanitarne i ochrony środowiska);
- magazyn inicjatorów nadtlennokowych, w celu spełnienia norm dotyczących przechowywania inicjatorów;
- udział w budowie Fabryki Kabli Okrętowych w Bydgoszczy, w celu zapewnienia stoczni dostaw kabli i przewodów instalacyjnych w przyszłości;

⁸⁵⁷ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 209, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1986, Plan zatrudnienia na 1986 rok.

⁸⁵⁸ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 209, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1986, Plan funduszu płac na 1986 rok.

⁸⁵⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 209, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1986, Plan inwestycji Stoczni „Ustka” na 1986 r., Część opisowa.

- udział w uruchomieniu produkcji iluminatorów, w celu wznowienia ich produkcji dla potrzeb całego przemysłu okrętowego.

70. Kontrakt na budowę wielofunkcyjnych kutrów rybackich MFB-16 dla Angoli

W styczniu 1986 roku stocznia, za pośrednictwem PHZ „Navimor” w Gdańsku, zawarła kontrakt na budowę i dostawę 10 szt. kutrów MFB16 dla Ludowej Republiki Angoli⁸⁶⁰. Do budowy kutrów wykorzystano projekt i oprzyrządowanie „KTT-16”. Kontrakt zakładał dostawę kutrów w latach 1986-1987. Projekt planu na rok 1986 zakładał realizację dostaw 3 szt. w IV kwartale 1986 i 7 szt. do końca III kwartału 1987 roku⁸⁶¹. Autorem projektu kutra MFB-16 był główny projektant BPK Romuald Czerniejewski.

Ryc. nr 265. Model kutra MFB-16.



Charakterystyka jednostki:

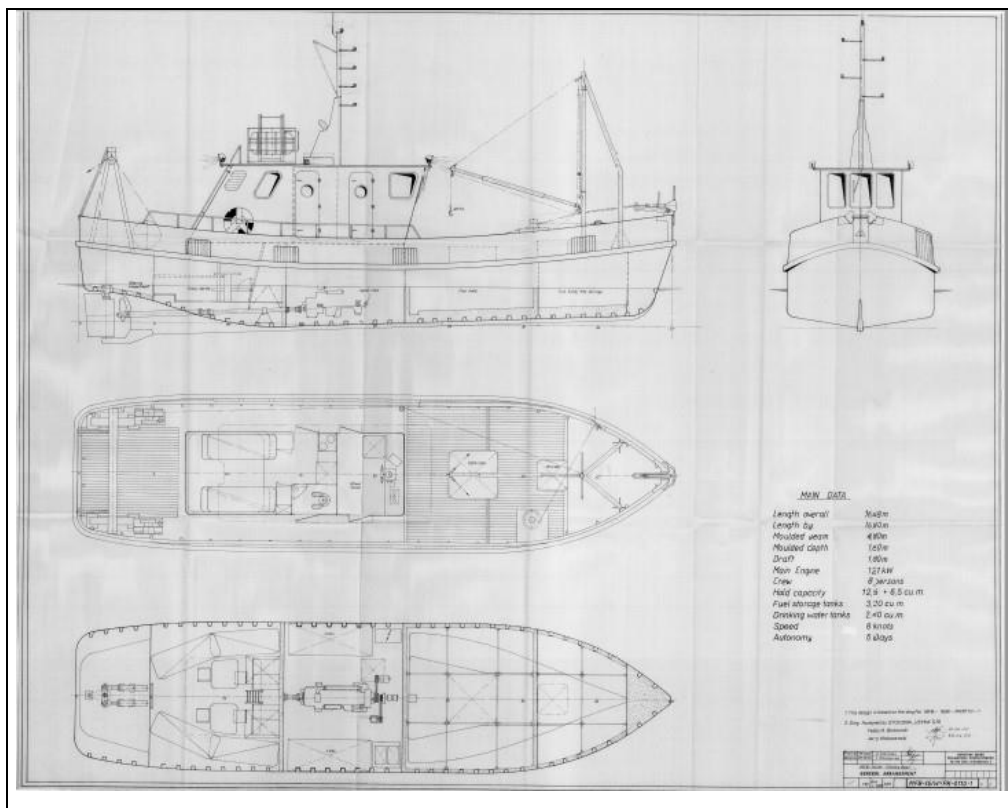
- długość całkowita	-16,48 m;
- długość między pionami	-16,00 m;
- szerokość	-4,00 m;
- wysokość kadłuba	-1,60 m;
- zanurzenie	-1,00 m;
- moc silnika	-121 kW;
- załoga	-8 osób;
- pojemność ładowni	-12,5 + 6,5 m ³ ;
- prędkość	-8 węzłów;
- autonomiczność pływania	-5 dni.

Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

⁸⁶⁰ „Głos Pomorza” 24.01.1986 r., nr 20.

⁸⁶¹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 209, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1986, Projekt harmonogramu budowy kutrów MFB-16.

Ryc. nr 266. Plan ogólny kutra MFB-16.



Źródło: archiwum Andrzeja Siekierzyckiego.

Proces wyposażania kutrów i łodzi ratunkowych odbywał się w hali U-5B, należącej do wydziału P-2.

Ryc. nr 267. Hala wyposażeniowa wyrobów z LPS.



Źródło: archiwum Mariana Lewandowskiego.

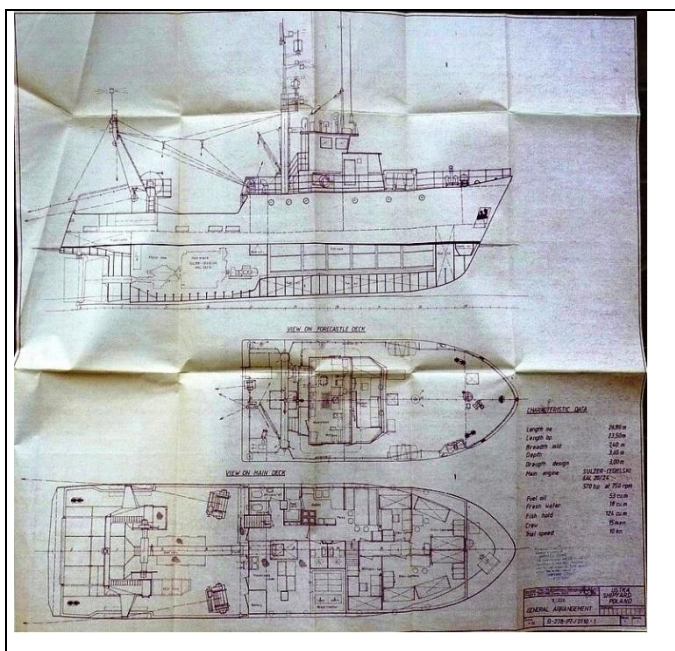
71. Zmiana na stanowisku dyrektora Stoczni „Ustka”

Decyzję o zaakceptowaniu wyników konkursu na stanowisko dyrektora Stoczni „Ustka”, który wygrał mgr inż. **Jacek Graczyk**, ogłosił na wyjazdowym posiedzeniu Sekretariatu KW PZPR w Słupsku, które odbyło się w stoczni 14.02.1986 r., przedstawiciel kierownictwa resortu hutnictwa i przemysłu maszynowego oraz rady nadzorczej stoczni, Janusz Woźniak. Podczas tego posiedzenia Janusz Woźniak poinformował, że w uznaniu dotychczasowych zasług stoczni dla rozwoju przemysłu okrętowego i eksportu, minister zakwalifikował Stocznnię „Ustka” do I kategorii przedsiębiorstw państwowych. Podczas spotkania omówiono bieżącą sytuację stoczni, w tym między innymi kwestię braku materiałów hutniczych, która groziła zatrzymaniem produkcji w marcu 1986 roku⁸⁶².

72. Kontrakt na dostawę 12 statków rybackich B-278 dla Indii⁸⁶³

Kontrakt przewidywał dostawę kutrów od 1987 r. Rozpoczęcie budowy zaplanowano od III kwartału 1986 roku⁸⁶⁴. W ramach przygotowania produkcji w planie postępu techniczno-ekonomicznego na rok 1986 w wersji z 08.01.1986 r., ujęto opracowanie projektu technicznego kutra wielozadaniowego dla Indii B-278⁸⁶⁵. Projekt był adaptacją B-280, a prowadzącym był mgr inż. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 268. Plan ogólny B-278.



Charakterystyka techniczna B-278 .

- długość całkowita – 26,80 m;
- długość między pionami – 23,50 m;
- szerokość – 7,40 m;
- wysokość – 3,65 m;
- zanurzenie – 3,00 m;
- silnik główny – Sulzer-Cegielski 6 AL. 20/25, 570 KM przy obrotach 750/min.;
- poj. zb. paliwa – 53 m³;
- poj. zb. wody – 18 m³;
- poj. ładowni – 124 m³;
- załoga – 15 osób;
- prędkość – 10 węzłów.

Źródło: zbiory autora.

⁸⁶² „Głos Pomorza” 21.02.1986 r., nr 44; sprawa była przedmiotem operacyjnego sprawdzenia kryptonim „Zaopatrzenie”, prowadzonego przez Wojewódzki Urząd Spraw Wewnętrznych w Słupsku, nr rejestracyjny WUSW Słupsk 10256/1986.; zob.

[https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3200908&q=wuswsłupsk2010256/1986&page=1&url=\[&typ=0\]](https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3200908&q=wuswsłupsk2010256/1986&page=1&url=[&typ=0]) [dostęp: 30.11.2022].

⁸⁶³ Kontrakt nie został zrealizowany ze względu na nieotrzymanie gwarancji rządowych przez odbiorcę indyjskiego.

⁸⁶⁴ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 209, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1986, Harmonogram budowy statków w 1986 r.

⁸⁶⁵ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 209, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1986, Plan postępu techniczno-ekonomicznego na rok 1986.

73. Umowa na statki dla polskich przedsiębiorstw połowowych

W wyniku negocjacji technicznych i handlowych stocznia zawarła umowy na budowę 14 statków rybackich, które otrzymały oznaczenie B-280, z dostawą od 1988 roku. Przedsiębiorstwa państwowe deklarowały wolę zakupu dalszych 10 trawlerów z dostawą do 1990 roku.

Projekt kutra opracował zespół projektantów pod kierunkiem głównego projektanta mgr inż. Janusza Kenca z Biura Projektowo-Konstrukcyjnego Stoczni „Ustka” w Ustce. W pracach nad konstrukcją statku Janusz Kenc wyróżnił: Tadeusza Przewoźnego, Wojciecha Ducha i Ryszarda Nowaka⁸⁶⁶.

Rozplanowanie przestrzenne kutra, a zwłaszcza pokładu głównego było rozwiązaniem nowym na statku rybackim tej wielkości i było chronione wzorem użytkowym, którego właścicielami był Morski Instytut Rybacki oraz Stocznia „Ustka”. Statki te były przewidziane do połowów trałowych włokiem dennym i pelagicznym oraz tuką na łowiskach Morza Bałtyckiego. Kutry budowano pod nadzorem PRS⁸⁶⁷.

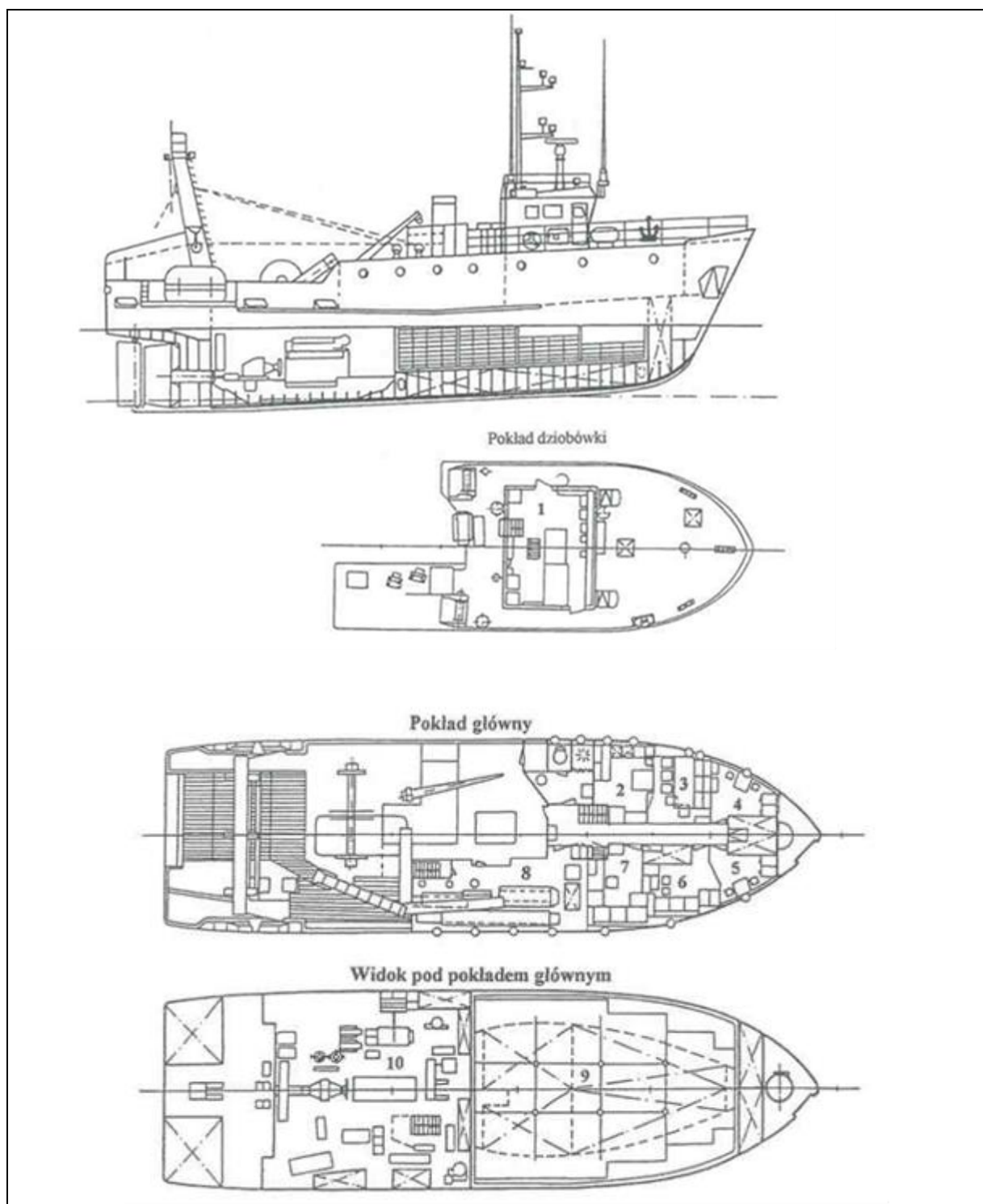
Dzięki zmianom konstrukcyjnym na kutrach typu B-410 przy stosunkowo nieznacznym wzroście zużycia materiałów uzyskano jednostkę znacznie korzystniejszą w eksploatacji. Pokład roboczy był ponad 1,5-krotnie większy, co umożliwiło prowadzenie połowów w systemie dwuwłokowym⁸⁶⁸.

⁸⁶⁶ „Głos Pomorza” 16.02.1987 r., nr 39.

⁸⁶⁷ W. Blady, *Polska flota...*, s. 83.

⁸⁶⁸ W. Blady, *Polska flota...*, s. 83.

Ryc. nr 269. Plan ogólny kutra bałtyckiego B-280.



Źródło: W. Blady, *Polska flota...*, s. 85.

Charakterystyka techniczna kutra typu B-280⁸⁶⁹:

Długość całkowita	-26,80 m;
Długość między pionami	-23,50 m;
Szerokość na wręgach	-7,40 m;
Wysokość do pokładu	
- głównego	-3,65 m;
- dziobówki	-5,85 m;
Zanurzenie konstrukcyjne	-3,00 m;
Pojemność rejestrowa brutto	-175, 6 RT;
Pojemność netto	-52,7 RT;
Pojemność ładowni	-140 m ³ ;
Objętość zbiorników:	
- paliwa	-30,8 m ³ ;
- oleju smarowego	-1,0 m ³ ;
- wody słodkiej	-9,6 m ³ ;
Nośność	-126 t;
Silnik główny	-Cegielski-Sulzer typu 6 AL20/24 D
przy 750 obr./min. o mocy 420 kW/ 570 KM	
Prędkość	-10,0 węzłów;
Załoga	-8 osób;
Autonomiczność pływania	-10 dni.

Konstrukcja statku⁸⁷⁰.

Kadłub kutra był stalowy, całkowicie spawany, a jego konstrukcja została oparta na systemie wiązań wytrzymałościowych w układzie poprzecznym z lokalnymi wstawkami wzdłużnymi. Dno podwójne zastosowano tylko na długości przedziału ładunkowego kutra. Cztery poprzeczne grodzie wodoszczelne miały konstrukcję płaską. Przegrody poprzeczne stanowiły zarazem ściany zbiorników w skrajniku rufowym. Kuter miał trzy pokłady:

- pokład główny na całej długości statku o wypukłości 1/50 szerokości pokładu;
- pokład dziobówki równoległy do pokładu głównego;

⁸⁶⁹ Tamże.

⁸⁷⁰ W. Blady, *Polska flota...*, s. 83.

- pokład namiarowy równoległy do płaszczyzny podstawowej o wypukłości 1/50 jego szerokości.

Rufa o konstrukcji pawężowej. Pomieszczenia mieszkalne (dwie kabiny dwuosobowe, jedna trzypięciorobowa i kabina kapitana), mesa i kuchnia zostały zlokalizowane w dziobowej części nadbudówki. Ściany zewnętrzne pomieszczeń mieszkalnych i służbowych miały izolację termiczną, a od przetwórci i pomieszczeń socjalnych kabiny oddzielono dodatkowymi drzwiami.

Do napędu kutra zamontowano silnik Cegielski-Sulzer typu 6 AL 20/24 D o mocy 420 kW przy 750 obr./min. Z przekładnią jednostopniową, produkcji Zamech ACG 450. Śruba napędowa czterokrzydłowa, stała, 185 obr./min. z dyszą Korta⁸⁷¹. Zespół prądotwórczy 3x400 V stanowił silnik spalinowy produkcji WSW „Andoria” Andrychów typu SW/400 o mocy 41,6 kW, prądnica (ograniczona) o mocy 50 kW oraz prądnica podwieszona, także o mocy 50 kW przy 1500 obr./min.

Ponieważ kuter do połowów systemem rufowym nie miał tradycyjnej pochylni, w związku z tym wybieranie worka z rybami odbywało się metodą „paczkowania”, czyli dzielenia połowu na mniejsze porcje. Taki sposób wybierania ryb śledziowatych był rozwiązaniem korzystniejszym od wyciągania worka z zawartością po pochylni statku. Do wydawania i wybierania zestawu trałowego kuter wyposażono w następujące urządzenia:

- dwie hydrauliczne wciągarki trałowe o uciążu 24,5 kN (2,45 T) przy prędkości wybierania 35m/min. i pojemności bębnow po 1000 m liny o średnicy 16 mm;

- jedną hydrauliczną wciągarkę sieciową o uciążu 34,3 kN (3,43 T) przy prędkości wybierania 40 m/min o pojemności bębna 2,8 m³;

- dwie wciągarki pomocnicze o uciążu po 29,4 kN (2,94 T) przy prędkości wybierania 30 m/min. o pojemności bębnow po 22 m liny o średnicy 16 mm lub 35 m liny o średnicy 12 mm.

W pomieszczeniu przetwórci zainstalowano urządzenia do mechanicznego sortowania śledzi i szprotów oraz odgławiania i patroszenia dorszy. Posortowane i obrobione ryby, a także odpady, przenoszono transporterami. W części dziobowej kutra przed siłownią zlokalizowano ładownię, w której na specjalne zamówienie armatora można by zainstalować urządzenie do podchładzania. Objętość ładowni umożliwiała przewożenie w 10 warstwach do 900 skrzynek na ryby typu D-40. Przewidziano również przewóz do 160 skrzynek na pokładzie.

Ryc. nr 270. Model kutra bałtyckiego typu B-280.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

⁸⁷¹ Dysza Korta - układ dyszy i umieszczonej w niej śruby napędowej jednostki pływającej. Rozwiązanie takie jest stosowane w celu polepszenia warunków pracy śruby napędowej i zwiększenia jej sprawności. Dysza Korta ma postać pierścienia, utworzonego z profilu lotniczego, otaczającego śrubę lub znajdującego się bezpośrednio za nią. Przy czym istotne jest aby pierścień był dopasowany do śruby możliwie "ciasno" (zwykle średnica wewnętrzna profilu jest o 5-10 mm większa niż średnica śruby). Pierścień może być zamocowany na stałe do kadłuba statku lub może obracać się wokół osi pionowej, wtedy zastępuje ster. Dysza Korta może zwiększyć uciąż na pału nawet o 50 procent, a zysk na sprawności maleje wraz ze wzrostem prędkości i spada do zera przy prędkości około 10 węzłów (19 km/h); zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Dysza_Korta [dostęp: 1.12.2022].

74. Z życia załogi

01.02.1986 r. w stoczni wdrożono Zakładowy System Wynagradzania, który zakładał dokonanie przegrupowań składników wynagrodzeń poprzez włączenie rekompensat, deputatów i całości wysługi lat do płac zasadniczych⁸⁷². W związku z nowym systemem płacowym wdrożonym w stoczni, wśród pracowników pojawiły się nastroje niezadowolenia na tym tle. Z tego powodu Wojewódzki Urząd Spraw Wewnętrznych prowadził operacyjne sprawdzenie pod kryptonimem „System”, nr rejestracyjny 10262/1986⁸⁷³.

Z okazji XXVII Zjazdu Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego, z inicjatywy KZ PZPR, dyrekcji, Rady Pracowniczej, związku zawodowego i organizacji młodzieżowej zaproponowano kilka przedsięwzięć, które „spotkały się z poparciem załogi. I tak miniona wolna sobota była dniem czynu partyjnego[...].Do pracy stawiono się około 300 osób, najwięcej na wydziałach wykonujących różne prace zmierzające do przyspieszenia robót na jednostkach rybackich budowanych dla ZSRR [...] Podjęto też zobowiązanie przyspieszenia o jeden miesiąc opracowania dokumentacji ofertowej jednostki typu „KTT-16”, która także znalazła się w portfelu zamówień radzieckiego armatora”⁸⁷⁴.

W kwietniu 1986 odbyła się w stoczni konferencja zakładowa 182-osobowej organizacji partyjnej, która wybrała 21 delegatów na konferencję miejską. W trakcie konferencji siedmiu pracowników otrzymało legitymacje partyjne, wśród nich byli: Józef Kiek, Wojciech Adamski, Marian Turowski, Krzysztof Stasiński, Roman Tatkowski, Stefan Holak i Krzysztof Kołbik. W trakcie konferencji przewodniczący rady pracowniczej Zbigniew Jędrzychowski poinformował delegatów, że rada i samorząd postanowiły przekazać 1 mln zł na budowę szpitala w Słupsku i 1 mln zł na konto Narodowego Czynu Pomocy Szkole⁸⁷⁵.

Wszystkim 25 pracownikom, którzy złożyli podania przydzielono działki pod budownictwo jednorodzinne szeregowe. Została opracowana dokumentacja na budowę domów wielomieszkaniowych przez Przyzakładową Spółdzielnię Mieszkaniową „Stoczniowiec”. Realizacja budownictwa przez tę spółdzielnię była planowana od 1987 roku⁸⁷⁶.

⁸⁷² APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 209, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1986, Syntetyczne omówienie planu kosztowo-finansowego na 1986 rok.

⁸⁷³ [https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3200912&q=10262/1986&page=1&url=\[\[typ=0\]\]](https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3200912&q=10262/1986&page=1&url=[[typ=0]]) [dostęp: 2.12.2022].

⁸⁷⁴ „Głos Pomorza” 18.02.1986 r., nr 41.

⁸⁷⁵ „Głos Pomorza” 15.08.1986 r., nr 89.

⁸⁷⁶ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 233, Analizy z działalności gospodarczej stoczni 1985-1986, Informacja statystyczna z działalności Stoczni „Ustka” w zakresie produkcji i wyników ekonomicznych za 1986 rok.

75. Obchody „Dnia Stoczniowca”

Ryc. nr 271. Wręczenie odznaczeń państwowych z okazji „Dnia Stoczniowca”.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Z okazji „Dnia Stoczniowca” odbyło się zebranie dyrekcji i aktywu z Kołem Emerytów i Rencistów, które powstało na początku 1986 roku.

Ryc. nr 272. Spotkanie z Kołem Emerytów i Rencistów.

Na zdjęciu, od lewej: Stanisław Siudek – I sekretarz KZ PZPR (przemawiający), Stanisław Nowak – przewodniczący ZZPSU, Jacek Graczyk – dyrektor stoczni, Kazimierz Prus – przewodniczący Koła Emerytów i Rencistów Stoczni „Ustka”.



Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Wizyta wicepremiera Rządu Władysława Gwiazdy w Stoczni „Ustka”.

Ryc. nr 273. Spotkanie z wicepremierem Władysławem Gwiazdą⁸⁷⁷.



Na zdjęciu, szósty od lewej Władysław Gwiazda. Przemawia dyrektor stoczni Jacek Graczyk.

Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

76. Ocena działalności za rok 1986⁸⁷⁸

76.1. Sprzedaż produkcji i usług w 1986 roku

Sprzedaż produkcji i usług za 1986 r. wg cen realizacji wyniosła 2.900.990 tys. zł, co w odniesieniu do założeń planu stanowiło wykonanie na poziomie 102,7%, w porównaniu do roku 1985 kształtowało dynamikę na poziomie 96,0%, w tym:

- sprzedaży produkcji okrętowej – 100 %;
- sprzedaży produkcji pozaokrętowej – 92,1%;
- sprzedaży usług przemysłowych – 14,9%;
- sprzedaży usług nieprzemysłowych – 147,6%.

Asortyment sprzedaży zawierał następujące grupy wyrobów:

- tabor rybołówstwa morskiego (B-275 od nr budowy 15 do nr budowy 21) – 7 szt.;
- tabor techniczny i specjalny morski oraz portowy – 16 szt., w tym: kutry 725R – 5 szt., kutry KR-130-6 szt., kutry komunikacyjne KK-7 – 3 szt., kutry KK-725 – 2 szt.;
- tabor transportu wodnego i śródlądowego (ŁRS-85) – 1 szt.;

⁸⁷⁷ Władysław Włodzimierz Gwiazda (ur. 12 marca 1935 w Starogardzie Gdańskim, zm. 5 lutego 1998) – ekonomista i polityk, wicepremier (1985–1987) i minister współpracy gospodarczej z zagranicą (1987–1988) w rządzie Zbigniewa Messnera, ambasador PRL/RP w Holandii.

⁸⁷⁸ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 233, Analizy z działalności gospodarczej stoczni 1985-1986, Informacja statystyczna z działalności Stoczni „Ustka” w zakresie produkcji i wyników ekonomicznych za 1986 rok.

- kadłuby taboru wodnego i wyposażenia pokładowego; kadłub lodotłamacza B1000 – 3 szt., łodzie LPS – 108 szt., trapy i kładki – 80 szt., pławy nawigacyjne – 81 szt.

Struktura osiągniętej wartości sprzedaży była następująca:

- produkcja okrętowa – 61,5%;
- produkcja pozaokrętowa – 36,7%;
- usługi przemysłowe – 0,2%;
- usługi nieprzemysłowe – 1,6%.

Produkcja eksportowa w cenach realizacji wyniosła 1.825.161 tys. zł, co oznaczało wykonanie planu w 99,7%. Udział eksportu w sprzedaży ogółem wyniósł 62,9%. Struktura i kierunki sprzedaży eksportowej przedstawiały się następująco:

- trawlerzy B-275 – 7 szt. dla ZSRR;
- skiffy PB90 – 28 szt. dla ZSRR;
- łodzie ratunkowe – 2 szt. dla Czechosłowacji;
- trapy – 4 szt. dla Malty;
- kładka – 1 szt. dla Malty.

76.2. Zatrudnienie i płace

Plan zatrudnienia w 1986 r. zrealizowano w 97,9%, a w odniesieniu do 1985 r. w 100,8%, przy średniorocznym zatrudnieniu wynoszącym 1.338 osób, z tego:

- pracownicy umysłowi – 429 osób;
- robotnicy bezp. – produkcyjni – 507 osób;
- robotnicy pośr. – produkcyjni – 332 osoby;
- pozostali – 70 osób.

Średnia płaca miesięczna na jednego zatrudnionego wzrosła do poziomu 28.913 zł, tj. o 3.962 zł w stosunku do roku 1985 (dynamika 115,9%). W poszczególnych grupach zatrudnienia wysokość średniej płacy była następująca:

- pracownicy na stanowiskach nierobotniczych – 31.043 zł;
- robotnicy bezp. – produkcyjni – 31.690 zł;
- robotnicy pośr. – produkcyjni – 23.869 zł;
- pracownicy techniczni – 34.957 zł;
- pracownicy administracyjni – 22.336 zł;
- pracownicy ekonomiczni – 25.368 zł.

W 1985 roku stocznia była na 21 miejscu w województwie słupskim pod względem płac. W I kwartale 1986 r. była na I miejscu, z kwotą ponad 25 tys. zł miesięcznie na jednego zatrudnionego⁸⁷⁹.

⁸⁷⁹ „Głos Pomorza” 21.02.1986 r., nr 44.

76.3. Wyniki finansowe

Akumulacja finansowa na sprzedaży wyniosła 377.231 tys. zł, a z całokształtu działalności na poziomie 389.150 tys. zł. Na jej wielkość wpływ miały dopłaty wyrównawcze do produkcji eksportowej, które wyniosły 641.631 tys. zł. Po odliczeniu podatku dochodowego i uwzględnieniu ulg i zwolnień z tytułu eksportu, na fundusz nagród dla załogi przeznaczono 34.341 tys. zł (czyli średnio po 25.666 zł na osobę)⁸⁸⁰.

76.4. Inwestycje

Wartość kosztorysowa realizowanych inwestycji wyniosła na koniec 1986 r. 280.268 tys. zł, z czego poniesione nakłady inwestycyjne od początku realizacji wyniosły 182.318 tys. zł. Wartość inwestycji oddanych do eksploatacji w 1986 r. wynosiła 157.302 tys. zł, na co składały się następujące zadania zrealizowane w tym roku:

- malarnia śrutownia;
- hala U-1A/II;
- stacja sprężarek U-16B;
- organizacja malarni P-1;
- modernizacja wydz. K-1;
- magazyn artykułów gumowych;
- zakup gotowych dóbr inwestycyjnych.

Całość nakładów inwestycyjnych była sfinansowana ze środków funduszu rozwoju, z którego zapłacono także raty kredytu zaciągniętego w latach 1974-1984, wynoszące 83.700 tys. zł⁸⁸¹.

77. Ogólne wnioski z działalności stoczni w latach 1981-1986

Autorzy analizy działalności przyjęli następujące niepokojące wnioski:

- średnioroczne tempo wzrostu produkcji sprzedanej (+11,5%) było niższe od tempa wzrostu przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego (28,2%);
- tempo wzrostu produkcji eksportowej było zdominowane dostawami do I obszaru płatniczego (+22,5%), do II obszaru wyniosło (-) 57,4%;
- produkcja ilościowa statków miała tendencje ujemne;
- dodatni zysk bilansowy w latach 1984-1986 był efektem otrzymywanych przez stocznie bardzo wysokich dotacji do nieefektywnej produkcji, głównie serii B-275; w przypadku zniesienia dotacji przedsiębiorstwu groziłaby upadłość;
- następowało systematyczne pogarszanie się wskaźnika opłacalności eksportu (w 1981 – 0.94, w 1986 – 1.56);

⁸⁸⁰ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 184, Sprawozdanie finansowe 1984, część opisowa do analizy działalności Stoczni „Ustka” w Ustce za rok 1986.

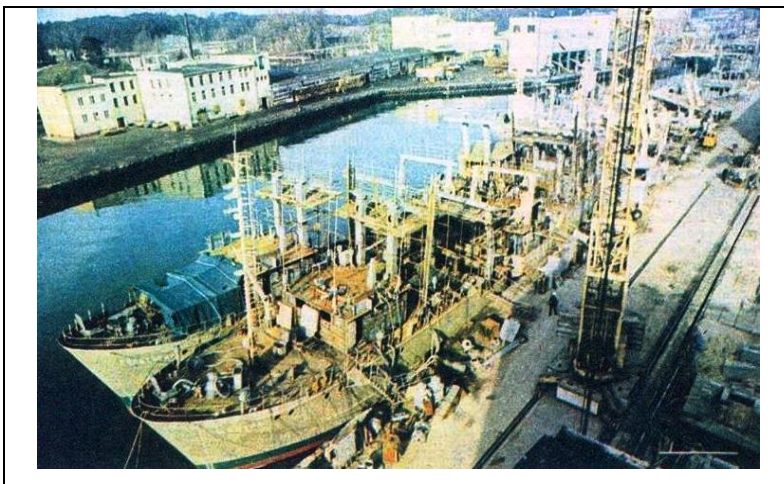
⁸⁸¹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 233, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1985-1986, Część opisowa do analizy działalności Stoczni „Ustka” w Ustce za rok 1986.

- następowało systematyczne obniżanie się produktywności majątku trwałego, wynikające z bardzo wysokiej dekapitalizacji produkcyjnego majątku trwałego (% zużycia w 1986 r. wyniósł 83,9%);

- kierunek zrealizowanych inwestycji nie podwyższał w sposób istotny produkcyjnego majątku trwałego;

- obciążenie funduszu rozwoju ratami od kredytów (w 1986 r odpisy z zysku w 88,6%) uniemożliwiało dokonywanie na szeroką skalę modernizację parku maszynowego.

Ryc. nr 274. Seryjna produkcja statków B-275.



Źródło: zbiory autora.

78. Rok 1986 według Kroniki Stoczni

Rok 1986 rozpoczął się intensywnymi pracami kończącymi przygotowanie stoczni do wdrożenia zakładowego systemu płac, uzgadnianiu regulaminów wynagradzania i konsultacjach porozumienia ze Związkiem Zawodowym Pracowników Stoczni „Ustka”. Ostatecznie porozumienie zawarte 20 listopada 1985 r. między Stocznią „Ustka” a Związkiem Zawodowym Pracowników Stoczni „Ustka” zarejestrowane zostało 10 stycznia 1986 r. przez Ministerstwo Pracy Płac i Spraw Socjalnych i z datą 1 lutego 1986 r. dyrektor stoczni wprowadził w życie zakładowy system wynagrodzeń pracowników Stoczni „Ustka”.

Początek 1986 r. upłynął również pod znakiem poważnych zmian kadrowych. W wyniku wygrania konkursu ogłoszonego przez Ministerstwo Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego, 13 lutego 1986 r. na stanowisko dyrektora stoczni powołany został mgr inż. **Jacek Graczyk**.

Mgr inż. Jacek Graczyk był w wieku 32 lat, posiadał wykształcenie wyższe techniczne uzyskane na Politechnice Łódzkiej na wydziale mechanicznym o specjalności maszyn roboczych ciężkich w 1978 r. Rozpoczął pracę zawodową w Stoczni „Ustka” 1 sierpnia 1978 r. Pracował jako stażysta, następnie jako mistrz, kierownik działu sterowania produkcją, kierownik wydziału produkcyjnego. 2 stycznia 1984 r., powołany został na stanowisko zastępcy dyrektora stoczni ds. technicznych, od 1 marca 1985 r. do 12 lutego 1986 r. praktycznie zastępował dyrektora stoczni. W dniu 13 lutego 1986 r. decyzją nr KS 111/13/86 powołany został na stanowisko dyrektora Stoczni „Ustka”.

Zmiana na stanowisku dyrektora stoczni pociągnęła za sobą powołanie [nowego] zastępcy ds. technicznych. Po uzyskaniu pozytywnej opinii Rady Pracowniczej stanowisko to od 1 marca 1986 r. objął mgr inż. Andrzej Siekierzycki, dotychczasowy główny budowniczy wyrobów z laminatów poliestrowo-szklanych.

Dalsze zmiany na stanowiskach kierowniczych stoczni miały miejsce w sierpniu 1986 r. Dotychczasowemu zastępcy dyrektora ds. ekonomiczno-finansowych, mgr Janowi Duszy, powierzone zostało stanowisko głównego księgowego, natomiast stanowisko zastępcy dyrektora ds.

ekonomicznych objął mgr Janusz Zagrodzki, który przeszedł do stoczni ze słupskiej Fabryki Maszyn Budowlanych „ZREMB” w Jezierzycach, gdzie pracował jako główny ekonomista. Wymienione zmiany kadrowe związane były z reorganizacją służby finansowo-księgowej.

Ostatecznie ustabilizowany w 1986 r. skład dyrekcji stoczni „Ustka” był następujący:

- Dyrektor Stoczni - mgr inż. Jacek Graczyk;
- Z-ca Dyrektora ds. Technicznych - mgr inż. Andrzej Siekierzycki;
- Z-ca Dyrektora ds. Produkcji - mgr inż. Roman Tatkowski;
- Z-ca Dyrektora ds. Zaopatrzenia i Kooperacji - mgr inż. Stanisław Zieliński;
- Główny Księgowy - mgr Jan Dusza;
- Z-ca Dyrektora ds. Ekonomicznych - mgr Janusz Zagrodzki.

Na przestrzeni roku 1986 dało się zauważyć duże ożywienie w działalności organizacji społecznych i środowiskowych w stoczni. I tak, 31 stycznia na ogólnym zebraniu zawiązało się Koło Emerytów i Rencistów Stoczni „Ustka”, którego zadaniem było inicjowanie i utrzymanie ścisłej więzi pomiędzy byłymi pracownikami, a zawodowo czynną załogą stoczni. Pierwszym przewodniczącym Koła wybrany został Kazimierz Prus.

Dążąc do konsolidacji działań stowarzyszeń i organizacji społecznych stoczni, 1 marca 1986 r. dyrektor stoczni powołał tzw. poszerzone kolegium, w skład którego weszli, oprócz członków dyrekcji, szefowie wszystkich organizacji politycznych, społecznych i środowiskowych działających w stoczni.

13 marca 1986 r. odbyło się zebranie założycielskie Zakładowego Koła Ligi Morskiej. Z inicjatywy 21 osobowej grupy założycielskiej powstało Zakładowe Koło Ligi Morskiej, którego przewodniczącym wybrano mgr inż. Andrzeja Siekierzyckiego.

15 kwietnia 1986 r. stocznia podpisała z Kuratorium Oświaty i Wychowania w Słupsku umowę patronacką nad Zespołem Szkół Zawodowych w Ustce (dawny Zespół Szkół Budowy Okrętów przy Stoczni „Ustka” patrz kronika stoczni „Ustka” rok 1983). W myśl tej umowy Kuratorium Oświaty i Wychowania przywróciło szkole dawną nazwę tj. Zespół Szkół Budowy Okrętów w Ustce zmieniając profil nauczania na typowo okrętowy. Od 1 września 1986 r. Zespół Szkół Budowy Okrętów kształcił uczniów wyłącznie na potrzeby Stoczni „Ustka”. Stocznia na swój koszt przywróciła tradycyjne umundurowanie uczniów, zapewniła szeroką pomoc finansową szkole oraz praktyki zawodowe w wydziałach produkcyjnych. Podpisanie tej umowy stało się nowym rozdziałem w historii szkoły wyznaczając jej profil na przyszłe lata.

8 kwietnia 1986 r. odbyła się konferencja zakładowej organizacji partyjnej PZPR Stoczni „Ustka”. Oto kilka liczb obrazujących życie społeczno-polityczne zakładu. Stocznia zatrudniała 1.354 pracowników. Organizacja partyjna liczyła 182 towarzyszy. Do związku zawodowego należało 143 towarzyszy, a więc 79% całości (677). W skład 16 osobowego Komitetu Zakładowego wchodziło 6 robotników. Egzekutywa składała się z 7 towarzyszy, w tym 3 robotników. Organizacja partyjna w KW reprezentowana była przez 7 towarzyszy. Z tego 2 wchodziło w skład egzekutywy. W KW PZPR było również 2 przedstawicieli, z tego 1 wchodził w skład egzekutywy. Ponadto kilku towarzyszy było radnymi MRN⁸⁸², a dwóch działało w IRCH⁸⁸³. Zdaniem egzekutywy KZ PZPR sytuacja społeczno-polityczna w zasadzie była poprawna.

⁸⁸² MRN – Miejska Rada Narodowa.

⁸⁸³ IRCH – Inspekcja Robotniczo-Chłopska - organ kontrolny powołany w roku 1984 w PRL przez PZPR.

27 czerwca 1986 r. załoga obchodziła uroczyste „Dzień Stoczniowca”, wręczono wieloletnim pracownikom odznaczenia państwowe. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski udekorowany został Waław Karpuk, 49 pracowników otrzymało Złote, Srebrne i Brązowe Krzyże Zasługi. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski udekorowany został również były kierownik Działu Handlowego Ryszard Jawień - rencista⁸⁸⁴.

79. Rok 1987

79.1. Plan sprzedaży produkcji i usług⁸⁸⁵

Sprzedaż wyrobów i usług w cenach realizacji ustalono na kwotę 3.170.000 tys. zł, w tym:

- produkcję okrętową w wysokości 1.594.055 tys. zł;
- wyposażenie okrętowe w wysokości 1.545.945 tys. zł;
- usługi przemysłowe i nieprzemysłowe w wysokości 30.000 tys. zł.

Asortyment produkcji zawierał następujące typy i grupy wyrobów⁸⁸⁶:

- B-275 – 5 szt. (od nr budowy 22 do nr budowy 26);
- B1000 wyposażone – 2 szt. (nr budowy 7 i 8);
- B-820 – 3 szt. (od nr budowy 1 do nr budowy 3);
- łodzie ratunkowe – 103 szt.;
- kutry robocze KR130 – 8 szt.;
- kutry ratunkowe 725R – 1 szt.;
- kutry komunikacyjne KK725 i KK7 – 11 szt.;
- kutry hydrograficzne 727 M – 3 szt.;
- trapy i kładki – 118 szt.;
- pływaki ratunkowe „Roś” – 25 szt.;
- zabieraki powietrza – 3000 szt.;
- kolumny akceleratora „Neptun 10P” – 6 szt.;
- szafy sterownicze – 12 szt.;
- chłodnie: C1 – 65 szt. i C2 – 42 szt.;

Decyzja o powołaniu nowego organu kontroli zapadła 22 grudnia 1984 roku. Jej głównym zadaniem była walka z tzw. spekulacją towarem. Organy inspekcji funkcjonowały przy komitetach terenowych PZPR. Obsadzanie stanowisk przedstawicielami robotników i chłopów miało na celu wykreowanie pozytywnego wydźwięku wśród społeczeństwa. W rzeczywistości wielu przedstawicieli inspekcji rekrutowało się spośród aparatczyków PZPR, emerytów MO i Ludowego Wojska Polskiego. W latach 80. XX wieku spekulanci byli obwiniani za powszechne niedobory towaru. Spekulantów wyłapywano, piętnowano w mediach, skazywano w procesach pokazowych. Początkowy entuzjazm społeczeństwa przygasł jednak, gdy okazało się, że półki sklepowe są nadal puste. Po 1989 inspekcja straciła rację bytu i przestała istnieć; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Inspekcja_Robotniczo-Chłopska [dostęp: 05.12.2022].

⁸⁸⁴ Biogram Ryszarda Jawienia zamieszczono w Aneksie.

⁸⁸⁵ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 210, Plan techniczno-ekonomiczny na 1987 rok.

⁸⁸⁶ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 210, Plan techniczno-ekonomiczny na 1987 rok, Harmonogram budowy statków na 1987 r. z 19.02.1987 r.

- pławy nawigacyjne: na głębokie wody - 16 szt., świetlne na płytkie wody – 1 szt., nieświetlne cygarowe – 1 szt.;
- osłony izolacyjne szyny prądowej i osłony izolacyjne węzła zamocowania – po 1200 szt.⁸⁸⁷;
- asortyment różny.

Wartość produkcji eksportowej na rok 1987 ustalono w wysokości 1.499.874,0 tys. zł, w tym:
I obszar – 1.366.818,0 tys. zł, II obszar – 133.056,0 tys. zł⁸⁸⁸.

Asortyment produkcji na eksport obejmował następujące wyroby⁸⁸⁹:

- B-275 – 5 szt. dla ZSRR;
- B-820 – 3 szt. dla ZSRR;
- łodzie ratunkowe ŁRT- L1sw – 2 szt. i ŁRT-L2sw – 8 szt. dla Czechosłowacji;
- łodzie ratunkowe Z7,5 – 4 szt. dla Bułgarii;
- kutry 727M – 3 szt. dla ZSRR;
- łodzie ratunkowe: Z7,5 – 2szt. i ratownicze R6,5 – 2 szt. dla Szwecji;
- łodzie ratunkowe Z7,5 – 4 szt. dla Turcji;
- łodzie ratunkowe Z8 – 4 szt. dla Grecji;
- trapy T9 - 8 szt. dla Malty;
- trapy T13,4 – 6 szt. dla Turcji;
- kładki K-6 – 4 szt. dla Malty;
- kładki K-6 – 2 szt. dla Turcji.

⁸⁸⁷ Produkcja tych wyrobów była wyjątkowym osiągnięciem technologicznym stoczni, gdyż były to wyroby przeznaczone dla budującego się metra w Warszawie; wyroby te spełniały wymagania kolejnictwa i uzyskały certyfikaty Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa (CNTK).

⁸⁸⁸ Plan eksportu w dalszym ciągu nie uwzględniał kontraktu na budowę MFB-16, z uwagi na brak jego uprawomocnienia.

⁸⁸⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 210, Plan techniczno-ekonomiczny na 1987 rok, Plan eksportu na 1987 r.

Ryc. nr 275. Łódź ratownicza typu R65 wg Solas 74/83.



Źródło: zbiory autora.

Wymiary klasyfikacyjne:

- długość całkowita – 6,62 m;
- długość klasyfikacyjna – 6,50 m;
- szerokość – 2,36 m;
- wysokość klasyfikacyjna – 0,86 m;
- wysokość całkowita – 2,80 m;
- rozstaw między hakami – 5,70 m;
- masa łodzi bez pasażerów – 2.280 kg;
- masa łodzi z pasażerami – 2.730 kg;
- max. liczba osób – 6 (w tym 1 osoba na noszach).

Ryc. nr 276. Łódź ratunkowa typu Z8 wg Solas 74/83.



Źródło: archiwum Mariana Lewandowskiego.

Wymiary klasyfikacyjne:

- długość całkowita – 8,07 m;
- długość klasyfikacyjna – 8,00 m;
- szerokość – 3,00 m;
- wysokość klasyfikacyjna – 1,18 m;
- wysokość całkowita – 3,29 m;
- rozstaw między hakami – 6,60 m;
- masa łodzi bez pasażerów – 3.725 kg;
- masa łodzi z pasażerami – 7.100 kg;
- max. liczba osób – 45.

79.2. Plan zatrudnienia i płac

Wielkość zatrudnienia przyjęto w wysokości 1.329 osób, co oznaczało zmniejszenie o 9 osób do 1986 r. Planowana struktura zatrudnienia była następująca:

- pracownicy bezp.- produkcyjni – 515 osób, tj., o 8 osób więcej niż w 1986 r.;
- pracownicy pośr.-produkcyjni – 486 osób, tj., o 8 osób więcej niż w 1986 r.;
- pracownicy umysłowi – 411 osób, tj., o 18 osób mniej niż w 1986 r.;
- straż. p.poż. – 28 osób, tj., o 1 osobę więcej niż w 1986 r.,
- straż przemysłowa – 27 osób, tj., o 5 osób więcej niż w 1986 r.;
- obsługa i grupa nieprzemysłowa – 27 osób, tj., o 6 osób więcej niż w 1986 r.

Średnia płaca z wypłatami z zysku była planowana w wysokości 32.063 zł, co oznaczało wzrost o 10,9 % w stosunku do roku 1986.

79.3. Realizacja kontraktu na budowę kutrów B-280

Na początku II kwartału 1987 r. w stoczni trwały przygotowania do produkcji zamówionych 14 statków B-280. Nie było jednak pewności, że zostaną one zbudowane do 1990 roku. Powodem były zasady finansowania budowy statków dla odbiorców krajowych, które przewidywały możliwość kredytowania przez bank tych zakupów, które po ich uchwaleniu w 1984 r. zostały zmodyfikowane w ten sposób, że przedsiębiorstwa państwowe były zmuszone zgromadzić znaczną część środków własnych. Dopiero wtedy bank mógł udzielić gwarancji kredytowych. Ponadto zdecydowano, że statki dla kraju będą nabywane według cen światowych. Ponieważ polskie stocznie budowały drożej, niż na świecie, budżet państwa zobowiązał się dotować budowę każdego statku, przy czym dotację miały otrzymać stocznie [...]. Związany z przemysłem okrętowym „Centromor” ustalił cenę światową jednostki B-280 na poziomie 840.000 USD, co stanowiło równowartość 230-240 mln zł za kuter. W rezultacie, wśród 5 państwowych przedsiębiorstw, tylko „Korab” w Ustce zgromadził wymaganą część własnych funduszy na zakup 3 nowych statków, otrzymując gwarancje bankowe. PPIUR „Koga” w Helu, które miało otrzymać prototypowy kuter B-280, nie przedstawiło w tym czasie ani gwarancji kredytowych, ani nie zapewniło dewiz na zakup urządzeń ze strefy dolarowej, co było drugim warunkiem zakupu kutra⁸⁹⁰.

Trzeba tu zaznaczyć, że system finansowy w okresie wdrażania reformy gospodarczej w PRL premiował przedsiębiorstwa eksportujące swoją produkcję, między innymi pozwalał im na zwiększanie wynagradzania bez płacenia podatków od ponadnormatywnych wypłat oraz stwarzał preferencje w zakresie zakupów materiałów na rynku krajowym.

80. Centralne Dni Morza Słupsk-Ustka. Nadanie imienia Eugeniusza Kwiatkowskiego

W trakcie uroczystości, które w tym roku obchodzono w Słupsku i Ustce, z udziałem Mariana Woźniaka – członka Biura Politycznego PZPR, wręczono odznaczenia państwowe zasłużonym ludziom morza. Wśród odznaczonych Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski był pracownik Stoczni „Ustka”, Benedykt Kubiak⁸⁹¹.

Członkowie delegacji przebywali także w Stoczni „Ustka”, co wiązało się z uroczystym nadaniem stoczni imienia Eugeniusza Kwiatkowskiego⁸⁹². Decyzję organu założycielskiego o nadaniu

⁸⁹⁰ „Głos Pomorza” 25-26.04.1987., nr 96.

⁸⁹¹ „Głos Pomorza” 29.06.1987 r., nr 149.

⁸⁹² O Eugeniuszu Kwiatkowskim pisaliśmy w tomie I.

imienia stoczni odczytał Stanisław Stańczykiewicz, I zastępca ministra hutnictwa i przemysłu maszynowego. Nastąpiło uroczyste odsłonięcie tablicy upamiętniającej ten fakt⁸⁹³.

Ryc. nr 277. Uroczystość nadania stoczni imienia Eugeniusza Kwiatkowskiego w dniu 27.06.1987 r.



Na zdjęciu, od prawej: Stanisław Siudek - I sekretarz KZ PZPR w Stoczni „Ustka”, Jacek Graczyk - dyrektor Stoczni „Ustka”, Marian Woźniak - sekretarz KC PZPR, Zygmunt Czarzasty - I sekretarz KW PZPR w Słupsku, Czesław Przewoźnik - wojewoda słupski (drugi z lewej).

Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 278. Brama główna Stoczni „Ustka” z imieniem patrona.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

⁸⁹³ „Głos Pomorza” 29.06.1987 r., nr 149.

Ryc. nr 279. Sekretarz KC PZPR Marian Woźniak dokonał "inspekcji" łodzi ratunkowej.



W trakcie pobytu na terenie stoczni uczestnicy uroczystości zwiedzili halę wydziału P-2, gdzie był realizowany proces wyposażenia łodzi ratunkowych według Solas 74/83.

Źródło:

<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=162943549680062&set=pb.100078932533300.-2207520000&type=3> [dostęp: 20.12.2022].

Ryc. nr 280. Uroczystość chrztu statku B-275/24 o nazwie „Donaks”.

Goście wzięli także udział w uroczystości chrztu 24 z kolei jednostki B-275, przeznaczonej dla ZSRR.



Na zdjęciu, od lewej: matka chrzestna Lidja Stiapanowna Jerozidzi, pracownica Komitetu Kontroli Ludowej w Rydze w towarzystwie budowniczego statku Eugeniusza Szczegielniaka⁸⁹⁴.

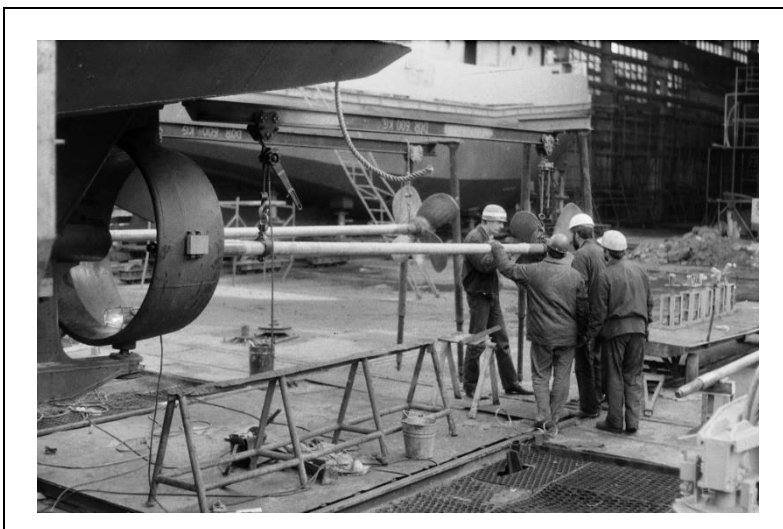
Źródło:

<https://www.facebook.com/UstkaNaPrzestrzeniWiekow/photos/pb.100078932533300.-2207520000/5436456163141904/?type=3> [dostęp: 20.12.2022].

⁸⁹⁴ „Głos Pomorza” 29.06.1987 r., nr 149.

81. Budowa i zdanie prototypu holownika redowo-portowego B-820/1 „Neptun”

Ryc. nr 281. Konsultacje techniczne przy wyciągniętych liniach wału B-820/1.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Zgodnie z planem techniczno-ekonomicznym na rok 1986 wodowanie jednostki B-820/1 miało nastąpić 31.12.1986 r. Z powodów technicznych, związanych z zastosowaniem prototypowego rozwiązania konstrukcyjnego w postaci pochwy wału śrubowego z tworzywa sztucznego, faktyczny termin nastąpił 28.02.1987 r, co oznaczało opóźnienie o 59 dni i wydłużenie cyklu od położenia stępki z ok. 3 miesięcy do ok. 5 miesięcy. Jeszcze gorsza sytuacja z realizacją harmonogramów budowy holowników B-820 w 1987 r. dotyczyła jednostek B-820/2 i B-820/3, w przypadkach

których przesunięcie terminów wodowania wyniosło, odpowiednio: 77 dni i 110 dni⁸⁹⁵.

Ryc. nr 282. Holownik B820/1 „Neptun” w gotowości do wodowania.

Na zdjęciu, od lewej: Aleksander Sułkowski (W-4), Ryszard Wiśniewski (BPK), Zbigniew Jaworski (technolog K-1), Andrzej Jakubowski (K-1), Kazimierz Gil (K-1), Ireneusz Adamczyk (kierownik K-1).



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Zakończenie budowy holownika B-820/1 „Neptun” nastąpiło 27.12.1987 r., tak więc cykl wyposażeniowy trwał 306 dni⁸⁹⁶. Opóźnienie terminu zdania wyniosło 160 dni w stosunku do planu techniczno-ekonomicznego, chociaż w stosunku do terminu umownego tylko 30 dni⁸⁹⁷.

⁸⁹⁵ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 234, Analiza działalności stoczni 1987-1988, Statki zwodowane w 1987 roku.

⁸⁹⁶ Średni cykl wyposażania seryjnych kutrów rybackich B-275 wynosił ok. 200-230 dni; zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 234, Analiza działalności stoczni 1987-1988, Cykle budowy statków zakończonych w 1987 r.

⁸⁹⁷ Tamże. Statki ukończone w roku 1987, podstawowe informacje.

Ryc. nr 283. Holownik B-820/1 „Neptun” przy nabrzeżu stoczni w dniu podniesienia bandery.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Realizacja kontraktu na budowę 22 holowników redowo-portowych B-820 trwała do 1990 roku, chociaż dwie ostatnie jednostki nie zostały fizycznie odebrane przez armatora radzieckiego i – po odpowiednich modyfikacjach – zostały w 1993 roku sprzedane dla Polskiej Marynarki Wojennej⁸⁹⁸.

Tabela nr 19. Lista holowników typu B-820 zbudowanych w Stoczni „Ustka” w latach 1987-1990.

L.p.	Typ	Nazwa	Armator	Data zdania
1.	B820/1	Neptun	Minrybchoz	31.12.1987
2.	B820/2	RB-820	MMF	30.06.1998
3.	B820/3 ⁸⁹⁹	Otzivchivy	MGR	31.08.1988
4.	B820/4	Bezopasny	Sudoimport	30.10.1988
5.	B820/5	PRB-7	Minsudprom	05.12.1988
6.	B820/6	Kantovschik	Sudoimport	23.12.1988
7.	B820/7	Dzierzkiy	Sudoimport	31.12.1988
8.	B820/8	Posylnyy	Sudoimport	31.01.1989
9.	B820/9	Kapitan Charkov	Sudoimport	31.03.1989
10.	B820/10	Viesielnyj	Sudoimport	31.05.1989
11.	B820/11	Kapitan Kartashov	Sudoimport	19.07.1989
12.	B820/12	Kapitan Jeganeshnikov	Sudoimport	12.09.1989
13.	B820/13	Kapitan Gajdaj	Sudoimport	31.10.1989

⁸⁹⁸ Były to holowniki, które otrzymały oznaki H-9 i H-10. Temat szerzej przedstawiono w Aneksie.

⁸⁹⁹ B-820/3 została zmodyfikowana i jest obecnie (2023) eksploatowana w Polsce jako statek wycieczkowy o nazwie „Ocean”; zob. Rejestr morski PRS 2022, nr rej. 210180.

14.	B820/14	Kapitan Jakovlev	Sudoimport	31.11.1989
15.	B820/15	Ohotchanin	Sudoimport	29.12.1989
16.	B820/16	Kapitan Lashkarevich	Sudoimport	31.01.1990
17.	B820/17	Mehanik Golubev	Sudoimport	30.04.1990
18.	B820/18	Mehanik Terentiev	Sudoimport	28.05.1990
19.	B820/19 ⁹⁰⁰	Mehanik Moshkin	Sudoimport	30.06.1990
20.	B820/20	Moskva-1	Sudoimport	23.08.1990
21.	B820/21	x	Sudoimport	28.09.1990
22.	B820/22	x	Sudoimport	30.11.1990
21.	B820/21	H-9	DMW Gdynia	07.04.1993
22.	B820/22	H-10	DMW Gdynia	07.04.1993

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Reference list of steel vessels built by Ustka Shipyard/Lista statków zbudowanych przez Stocznnię „Ustka” w Ustce”.

82. Wodowanie prototypu B-280, dwusetnego statku w Stoczni „Ustka”

17.11.1987 r. odbyło się wodowanie pierwszego z serii 14 statków typu B-280. Był to jednocześnie dwusetny statek w historii budownictwa okrętowego w Ustce⁹⁰¹.

Ryc. nr 284. Awers i rewers medalu 200. statek.

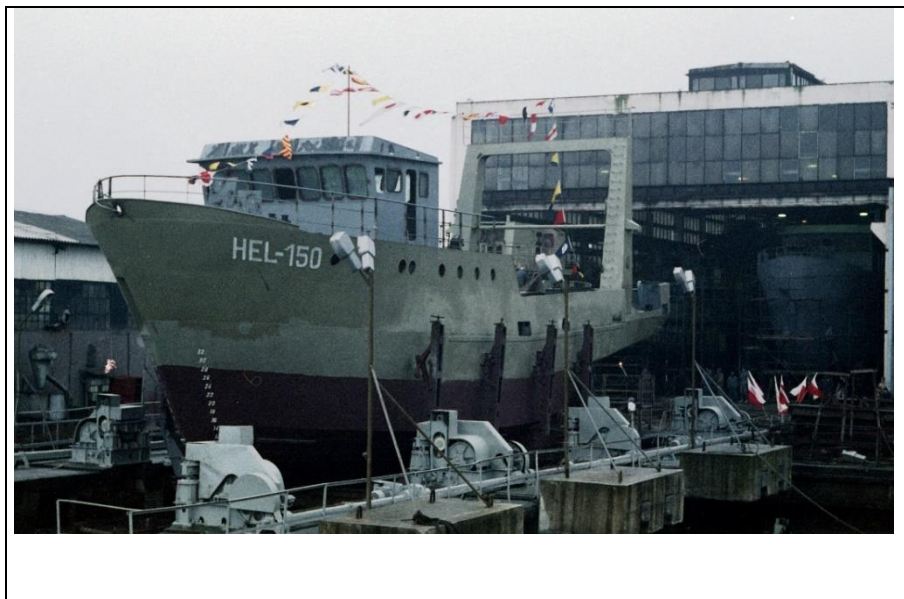


Źródło: zbiory autora.

⁹⁰⁰ B-820/19, a także B-820/20, zostały przez odbiorcę radzieckiego przekazane armatorowi kubańskiemu (wspomnienia autora).

⁹⁰¹ Początkowo 200-setnym statkiem miał być holownik B-820, którego wodowanie wyznaczono na czerwiec 1987 r.; taką datę nosi też medal okolicznościowy „200 statek – czerwiec 1987”.

Ryc. nr 285. Kadłub statku B-280 na zapadni wydziale K-1.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Uroczystość miała uroczysty charakter, w której uczestniczyła licznie załoga stoczni. Matką chrzestną była Wanda Byczkowska, główna księgowa PPIUR „Koga”.

Ryc. nr 286. Uroczystość wodowania B-280/1 budowanego dla PPIUR „Koga” w Helu.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

83. Analiza działalności stoczni w 1987 roku⁹⁰²**83.1 Realizacja sprzedaży**

Sprzedaż wyrobów i usług za 1987 r. wg cen realizacji wyniosła 2.964.527 tys. zł, co w odniesieniu do założeń planu stanowiło wykonanie na poziomie 93,5%, a w porównaniu do roku 1986 kształtowało dynamikę na poziomie 112,1%, w tym:

- sprzedaży produkcji okrętowej – 82,1 %;
- sprzedaży produkcji pozaokrętowej – 139,2%;
- sprzedaży usług przemysłowych – 2.121,9%;
- sprzedaży usług nieprzemysłowych – 125,8%.

Asortyment sprzedaży zawierał następujące grupy wyrobów:

- tabor rybołówstwa morskiego (B-275 od nr budowy 22 do nr budowy 26) – 5 szt.;
- tabor techniczny i specjalny morski oraz portowy – 18 szt., w tym: holownik B-820 - 1szt., kutry i motorówki – 17 szt.;
- kadłuby taboru wodnego i wyposażenia pokładowego: kadłub lodołamacza wyposażony B1000 – 1 szt., łodzie LPS – 106 szt., trapy i kładki – 130 szt., pławy nawigacyjne – 11 szt.

Struktura osiągniętej wartości sprzedaży była następująca:

- produkcja okrętowa – 39,8%;
- produkcja pozaokrętowa – 54,0%;
- usługi przemysłowe – 4%;
- usługi nieprzemysłowe – 2,2%.

Produkcja eksportowa w cenach realizacji wyniosła 1.401,287 tys. zł, co oznaczało wykonanie planu w 93,4%, w tym eksport do I obszaru – w 90,6%, do II obszaru – w 122,9%. Przyczyną niewykonania planu sprzedaży na eksport było nieprzekazanie odbiorcy holowników B-820/2 i B-820/3 z powodów technicznych. Udział eksportu w sprzedaży ogółem wyniósł 47,3%. Struktura i kierunki sprzedaży eksportowej przedstawiały się następująco:

- trawlerzy B-275 – 5 szt. dla ZSRR;
- holownik B-820/1 - 1 szt. dla ZSRR;
- łodzie ratunkowe – 27 szt., w tym: 10 szt. dla Czechosłowacji, 4 szt. dla Szwecji, 4 szt. dla Bułgarii, 4 szt. dla Turcji, 4 szt. dla Grecji, 1 szt. dla ZSRR;
- trapy – 12 szt., w tym: 8 szt. dla Malty, 4 szt. dla Turcji;
- kładki – 7 szt., w tym: 5 szt. dla Malty, 2 szt. dla Turcji.

⁹⁰² APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 234, Analiza działalności stoczni 1987-1988.

83.2. Zatrudnienie i płace

Średnioroczne zatrudnienie w 1987 r. wyniosło 1.299 osób, co stanowiło 97,7% założeń planowych i 97,1% wielkości zatrudnienia w 1986 r. W poszczególnych grupach zatrudnienie wynosiło:

- pracownicy grupy przemysłowej – 812 osób, w tym:
 - - robotnicy bezp. – produkcyjni – 455 osób;
 - - robotnicy pośr. – produkcyjni – 357 osób;
- pracownicy umysłowi – 408 osób;
- pozostali – 79 osób.

Średnia płaca miesięczna na jednego zatrudnionego wzrosła do poziomu 34.858 zł, tj. o 5.945 zł w stosunku do roku 1986 (dynamika 120,6%). W poszczególnych grupach zatrudnienia wysokość średniej płacy była następująca:

- pracownicy na stanowiskach nierobotniczych – 37.389 zł;
- robotnicy bezp. – produkcyjni – 38.313 zł;
- robotnicy pośr. – produkcyjni – 30.465 zł;
- pracownicy inżynieryjno-techniczni – 40.240 zł;
- pracownicy administracyjno-biurowi – 28.309 zł;
- pracownicy ekonomiczni – 31.840 zł.

83.3. Wyniki finansowe

Akumulacja finansowa na sprzedaży wyniosła (-) 56.104 tys. zł, a z całości działalności na poziomie (-) 17.618 tys. zł. Na jej wielkość wpływ miały dopłaty wyrównawcze do produkcji eksportowej, które wyniosły 617.669 tys. zł. Po ich uwzględnieniu wraz ze zwrotem cła importowego końcowy wynik finansowy wyniósł 607.684 tys. zł, od którego zapłacono podatek dochodowy w kwocie 280.210 tys. zł, a zysk do podziału 327.474 tys. zł, co oznaczało dynamikę 183,1% w stosunku do roku 1986. Na nagrody dla załogi przekazano kwotę 59.154 tys. zł (czyli średnio po 45.538 zł na osobę).

83.4. Inwestycje

Wartość kosztorysowa realizowanych inwestycji wyniosła na koniec 1987 r. 278.521 tys. zł, z czego poniesione nakłady inwestycyjne od początku realizacji wyniosły 81.368 tys. zł, w tym w samym 1987 roku 56.352 tys. zł. Wartość inwestycji oddanych do eksploatacji w 1987 r. wynosiła 19.058 tys. zł, na co składały się następujące zadania zrealizowane w tym roku:

- acetylenownia teren „B”;
- kotłownia przy U-5B;
- sprężarkownia U-16B;
- sieć gazów technicznych;
- zakup gotowych dóbr inwestycyjnych.

Przeważająca część nakładów inwestycyjnych była sfinansowana ze środków funduszu rozwoju w wysokości 55.902 tys. zł oraz inne fundusze (450 tys. zł). Z funduszu rozwoju zapłacono także raty kredytu zaciągniętego w latach 1974-1984, wynoszące 88.100 tys. zł.

84. Z życia załogi

Zarząd ZZ PSU na posiedzeniu 08.01.1987 r. podjął uchwałę o przychyleniu się do propozycji dyrekcji stoczni dotyczącej sprzedaży OW Świeszyno⁹⁰³.

Rada Pracownicza pozytywnie zaopiniowała propozycję przekazania kwoty 1 mln zł dla MZKS „Czarni” w Słupsku w celu reklamowania działalności stoczni w czasie meczów I ligi siatkówki i boksu⁹⁰⁴.

W ramach działalności spółdzielni „Stoczniowiec” rozpoczęto na osiedlu Walki Młodych inwestycję budowy domów wielorodzinnych. Przewidywany termin oddania pierwszych 32 mieszkań był ustalony na listopad 1988 r., a zakończenie inwestycji budowy łącznie 96 mieszkań, na koniec 1989 r. Spółdzielnia „Stoczniowiec” rozpoczęła także prace projektowe nad nowym zadaniem inwestycyjnym pn. Osiedle Beniowskiego - Kosynierów, gdzie planowano wybudować 140 mieszkań.

85. Plan produkcji na lata 1986-1995⁹⁰⁵

W III kwartale 1987 roku, zgodnie z Postanowieniem Prezydium Rządu nr 8/87 z 16.02.1987 r. został opracowany wariantowy harmonogram budowy statków od 1986 do 1995 roku. Wariant I programu budowy statków i kadłubów przewidywał następujące dostawy:

1. Statki i kadłuby zakontraktowane – 59 szt., w tym:
 - B-275 dla ZSRR – 12 szt., z dostawą do końca 1987 r.;
 - B-820 dla ZSRR – 22 szt., z dostawą w latach 1988-1990;
 - B-821 dla PRO Gdynia – 2 szt., z dostawą w 1988 r.;
 - B-280 dla krajowych przedsiębiorstw – 16 szt., z dostawą w latach 1988-1991;
 - kadłub B1000 dla Stoczni „Nauta” w Gdyni – 3 szt. dostarczony w 1986 r.;
 - wyposażony kadłub B1000 dla Stoczni „Nauta” w Gdyni – 4 szt., z dostawą w latach 1987-1988.
2. Statki niezakontraktowane – 87 szt., w tym:
 - holownik na bazie B-820 dla ZSRR – 40 szt., z dostawą w latach 1991-1995;
 - statek ratowniczy wg PA-5002⁹⁰⁶ dla STM Gdynia – 6 szt., z dostawą w latach 1990-1992;
 - stawiacz pław dla Urzędu Morskiego w Szczecinie – 3 szt., z dostawą w 1990 r.;
 - kuter hydrograficzny dla Urzędu Morskiego w Szczecinie – 2 szt., z dostawą w 1991 r.;

⁹⁰³ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 210, Plan techniczno-ekonomiczny na 1987 rok, Pismo ZZ/3/87 z 12.01.1987 r.

⁹⁰⁴ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 210, Plan techniczno-ekonomiczny na 1987 rok, Protokół nr 1/87 z posiedzenia Rady Pracowniczej w dniu 12.01.1987 r.

⁹⁰⁵ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 175, Plan techniczno-ekonomiczny na lata 1986-1995.

⁹⁰⁶ PA-5002 to statek ratowniczy B-823, który w liczbie 2 szt. zamówiło STM w Gdyni; szerzej w cz. VII, rozdz. 2, p. 96 i Aneksie.

- trawler B-280 dla krajowych przedsiębiorstw – 18 szt., z dostawą w latach 1992-1995;
- Eurokuter L-27 m dla PPiUR „Barka” w Kołobrzegu – 18 szt., z dostawą w latach 1992-1995.

W wariantcie II programu przewidywano dostawę 20 szt. sejnoro-trawlerów dla ZSRR zamiast B-280 i Eurokutrów L-27 m dla kraju, którego dostawę przesunięto na rok 1995.

Stan kontraktacji w tym okresie zapewniał ciągłość produkcji do 1989 r, a w roku 1990 w 60%. Na rok 1991 stocznia posiadała wówczas zamówienie na 2 jednostki B-280 dla SPRM „Bałtyk” w Kołobrzegu. Na etapie finalizacji rozmów techniczno-handlowych była dostawa 6 szt. statków ratowniczych PA-5002 dla STM Gdynia, a w trakcie uzgodnień dostawa stawiacza pław i kutrów hydrograficznych dla UM w Szczecinie. Stocznia posiadała „potwierdzonym przez PPiUR, „Koga”, „Kuter”, „Szkuner” i „Korab” zapotrzebowaniem na dostawy 18 szt. B-280 w latach 1991-1995 oraz zgłoszonym przez PPiUR „Barka” zapotrzebowaniem na 15 szt. Eurokutrów L-27 m na lata 1992-1995.

Dostawy planowane dla ZSRR były efektem I konsultacji delegacji PRL i ZSRR na szczeblu ministerstw w zakresie koordynacji planów przemysłu stocznioowego w latach 1991-1995.

Realizacja planu wg wariantu I (prawie w całości zakontraktowany) pozwoliłaby na osiągnięcie następujących efektów finansowych:

- zwiększenie akumulacji na sprzedaży z 233,6 mln zł w 1986 r. do 473 mln zł w 1990 r.;
- zmniejszenie dopłat wyrównawczych z 629,2 mln zł w 1986 r. do 180 mln zł w roku 1990;
- zwiększenie wyniku finansowego odpowiednio z 389,1 mln zł do 653 mln zł;
- zwiększenie zysku do podziału odpowiednio z 131,7 mln zł do 228,6 mln zł.

W związku z tym, że program produkcji w latach 1986-1990 w wariantcie II był prawie zbieżny z wariantem I, wyniki finansowe kształtowałyby się na zbliżonym poziomie.

Odnośnie planu na lata 1991-1995, przewidywano następujące efekty finansowe:

1. Dla wariantu I:

- akumulacja na sprzedaży i wynik finansowy – od 500 do 520 mln zł rocznie;
- zysk do podziału – od 175 do 182 mln zł rocznie;
- ulgi w podatku dochodowym – od 108,8 mln zł do 144 mln zł rocznie z tytułu eksportu.

2. dla wariantu II:

- akumulacja na sprzedaży i wynik finansowy – od 460 do 480 mln zł rocznie;
- zysk do podziału – od 161 do 169 mln zł rocznie;
- ulgi w podatku dochodowym – od 199 mln zł do 299 mln zł rocznie z tytułu eksportu.

W konkluzji opracowania programu budowy statków i kadłubów na lata 1986-1995 przyjęto następujące stwierdzenia, które miały uwzględnić ówczesne parametry ekonomiczno-finansowe:

- oparcie znacznej części programu produkcji statków na potrzebach armatorów krajowych;
- utrzymanie eksportu do ZSRR na poziomie zapewniającym uzyskanie dodatkowej akumulacji finansowej w skali przedsiębiorstwa;
- zintensyfikowanie działań mających na celu eksport statków do II obszaru płatniczego;
- niezwiększania potencjału wytwórczego w zakresie produkcji statków;

- zwiększanie stopnia wykorzystania zdolności produkcyjnych w zakresie produkcji z laminatów poliestrowo-szklanych.

86. Rok 1987 według Kroniki Stoczni⁹⁰⁷

Rok 1987 nie poskąpił zdarzeń, których większość zapisała się w kalendarium ponad 40-letnich dziejów naszej Stoczni. Oczywiście te zapisy uwzględniają fakty związane z uroczystym nadaniem przedsiębiorstwu imienia Eugeniusza Kwiatkowskiego, licznymi wizytami przedstawicieli najwyższych władz partyjnych i państwowych.

Rok 1987 zakończył się, ogólnie rzecz biorąc, pomyślnie. Wartość produkcji sprzedanej była większa (w cenach stałych) o 10%, niż w 1986 r. Dobry rezultat należało zawdzięczać przede wszystkim wydziałom produkcji łodzi z laminatów poliestrowo-szklanych, gdzie dynamika produkcji była większa o około jedną trzecią w porównaniu z rokiem 1986. Zbudowano 125 jednostek, nie licząc prawie dziesięciu prototypów.

Sprzedaż wyrobów i usług za 1987 r. wg cen realizacji wyniosła 2.964.527 tys. zł, co w odniesieniu do założeń planu stanowiło wykonanie na poziomie 93,5%. Sprzedaż roku 1987 w układzie grup asortymentowych kształtowała się następująco:

1. Tabor rybołówstwa morskiego - 5 szt.;
2. Tabor techn. i specjalny morski oraz portowy łącznie - 18 szt.; w tym:
 - holownik B820 - 1 szt.;
 - kutry i motorówki - 17 szt.
3. Kadłuby taboru wodnego i wyposażenie pokładowe, w tym:
 - kadłub lodolamacza B 1000 wyposażony - 1 szt.;
 - łodzie z LPS - 106 szt.;
 - trapy i kładki - 130 szt.;
 - pławy nawigacyjne - 11 szt.

Wracając do wyników w produkcji stalowej, dynamika była o 6% mniejsza, na co wpłynęło niesprzedanie 1 holownika B 820. Holowniki, których budowę rozpoczęto w 1986 roku, wydawały się być pozornie prostymi statkami, które nie powinny inżynierom nastroczać większych kłopotów. Jednakże prototyp holownika B 820/1 miał kwartalny „poślizg”, który spowodowany był perturbacjami technicznymi oraz błędami konstrukcyjnymi. 17 listopada [1987 r.] w stoczni miało miejsce uroczyste wodowanie trawlera B 280 - pierwszego z serii 16 jednostek⁹⁰⁸, a docelowo przewidywano wyprodukowanie 25 takich jednostek nowej generacji dla krajowych przedsiębiorstw rybackich w celu wymiany eksploatowanych dotychczas kutrów B-410. Pierwsze dwie jednostki w 1988 r. otrzymała helska „KOGA”.

W tym roku zakończono produkcję serii 26 trawlero-krewetkowców dla ZSRR. Miniony rok stał się rokiem pod znakiem prototypów i zmian produkcyjnych. Warto jeszcze dodać, że w 1987 r. stocznia podjęła się budowy dwóch jednostek pomocniczych typu B821 dla PRO.

⁹⁰⁷ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 238, Kronika Stoczni.

⁹⁰⁸ Faktycznie zamówionych było wówczas 14 jednostek B-280.

W 1987 r. zatrudnienie w stoczni zredukowano o 60 osób. Niekorzystna tendencja wystąpiła w grupie pracowników na stanowiskach robotniczych i pokrewnych, gdzie zmalało zatrudnienie pracowników z wykształceniem średnim i zawodowym o 57 osób. Największa fluktuacja dotyczy zawodów:

- malarz-konserwator;
- elektryk okrętowy;
- monter rurociągów okrętowych.

Pozytywny wynik finansowy Stoczni wpłynął na wielkość sumy zysku do podziału pozostającego w dyspozycji dyrekcji przedsiębiorstwa. Wyniósł on 327.474 tys. zł, w tym na nagrody dla załogi 59.154 tys. złotych.

W 1987 r. akcją wypoczynku urlopowego objęto łącznie 1.028 pracowników i członków rodzin, co stanowiło duży wzrost zainteresowania w stosunku do roku ubiegłego. W roku 1987 rozwinięto nową formę wypoczynku niedzielno-świętecznego, która cieszyła się dużym powodzeniem wśród załogi. Z akcji tej skorzystało 902 osoby. Z wczasów bezdewizowych w NRD skorzystało 49 osób, z wczasów tych korzystali pracownicy stoczni oraz członkowie rodzin.

87. Rok 1988⁹⁰⁹

87.1. Plan sprzedaży produkcji i usług

Stocznia widziała szanse na zbudowanie w 1988 r. 16 statków, czyli powrotu do liczby jednostek budowanych kilka lub kilkanaście lat wcześniej. Jednakże z powodu braku instrumentów ekonomicznych, które mogłyby obowiązywać w realizacji przynajmniej w okresie dłuższym niż dany rok, w stoczni rodziły się wątpliwości, czy będzie się opłacało realizować maksymalne zadania. Jak stwierdził w styczniu 1988 r. dyrektor stoczni Jacek Graczyk: - „centrum jeszcze nie uczyniło tak, aby w ciągu przynajmniej dwóch lat obowiązywały te same podstawowe parametry ekonomiczne [...] mamy znowu opóźnienia i wiele wątpliwości, czy dobrze uczyniliśmy w ubiegłym roku redukując zatrudnienie o 60 osób i czy w świetle zmian, dotyczących opodatkowania funduszu płac, nie okaże się to zabiegiem przedwczesnym?”⁹¹⁰.

Wielkość sprzedaży produkcji i usług na rok 1988 w cenach realizacji (po korekcie w październiku 1988 r.) ustalono w kwocie 5.324.900 tys. zł (wzrost o 79,6% w stosunku do roku 1987 w cenach bieżących i 30% w cenach stałych), z tego⁹¹¹:

- produkcja na kraj – 3.817.814 tys. zł;
- eksport 1.507.086 tys. zł.

Asortyment produkcji okrętowej, której wartość w cenach realizacji wynosiła 3.075.569 tys. zł, obejmował wykonanie następujących jednostek⁹¹²:

- B-1000 A - 3 szt. (od nr budowy 8 do nr budowy 10);
- B-820 - 6 szt. (od nr budowy 2 do nr 7);
- B-280 - 2 szt. (nr budowy 1 i 2);

⁹⁰⁹ Od 1988 r. do 2002 r.- z nieustalonych powodów - nie była tworzona lub złożona do archiwum kronika stoczni.

⁹¹⁰ „Głos Pomorza” 15.01.1988 r., nr 11.

⁹¹¹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 211, Plan techniczno-ekonomiczny na 1988 rok, Pismo nr EEP/62/88 z 19.10.1988 r.

⁹¹² Tamże. Zestawienie sprzedaży jednostek pływających na 1988 rok z podziałem na kwartały z 07.03.1988 r.

- B-821 - 2 szt.(nr budowy 1 i 2).

W zakresie produkcji pozaokrętowej, której wartość w cenach realizacji wynosiła 2.249.331 tys. zł, założono wykonanie następujących grup wyrobów⁹¹³:

- łodzie i kutry z LPS – 109 szt. (spadek o 14 szt. do roku 1987, natomiast wartościowo wzrost o 61,4%);

- trapy i kładki – 104 szt.(spadek o 26 szt. do roku 1987, natomiast wartościowo wzrost o 27,4%);

- pławy nawigacyjne - 16 szt. (wzrost o 5 szt., natomiast wartościowo wzrost o 256,3%).

W ramach realizacji programu Solas 74/83 do produkcji planowano wdrożenie kolejnych łodzi ratunkowych, wśród których były następujące jednostki:

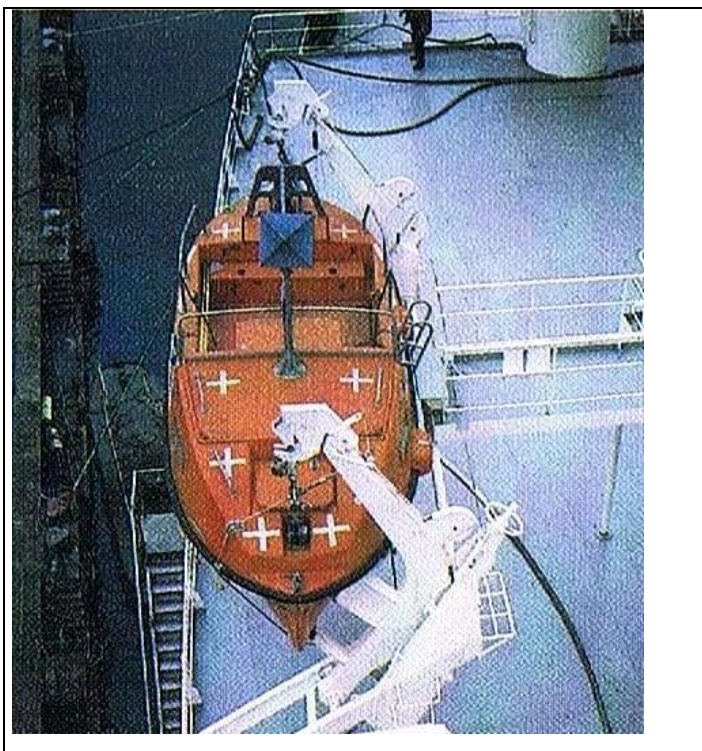
- częściowo zakryte: P-65 i P-8;

- zamknięte: Z-9 i Z-10;

- łodzie ognioodporne T-75;

- kutry KR-65.

Ryc. nr 287. Łódź ratunkowa częściowo-zakryta typu P-65 wg Solas 74/83.



Źródło: zbiory autora.

Wymiary klasyfikacyjne:

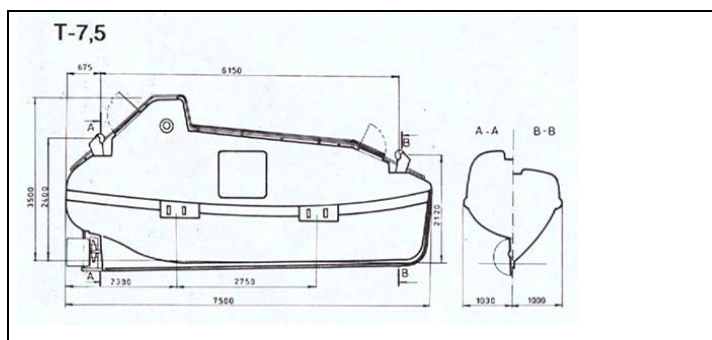
- długość całkowita – 6,50 m;
- długość klasyfikacyjna – 6,62 m;
- szerokość – 2,36 m;
- wysokość klasyfikacyjna – 0,86 m;
- wysokość całkowita – 2,69 m;
- rozstaw między hakami – 5,70 m;
- masa łodzi bez pasażerów – 2.380 kg;
- masa łodzi z pasażerami –3.880 kg;
- max. liczba osób –20.

⁹¹³ Tamże. Podstawowe wielkości planu produkcji na 1988 r.

Wymiary klasyfikacyjne:

- długość całkowita – 7,50 m;
- długość klasyfikacyjna – 7,50 m;
- szerokość – 2,72 m;
- wysokość klasyfikacyjna – 1,16 m;
- wysokość całkowita – 3,32 m;
- rozstaw między hakami – 6,15 m;
- masa łodzi bez pasażerów – 4.575 kg;
- masa łodzi z pasażerami – 7.200 kg;
- max. liczba osób – 35.

Ryc. nr 288. Plan ogólny łodzi ogniodopornej typu T75 wg Solas 74/83.



Źródło: zbiory autora.

W zakresie produkcji pław nawigacyjnych założono seryjną budowę pław głębokiego kotwiczenia oraz budowę prototypów: pławy płytkiego kotwiczenia i pławy cygarowej (oba typy jako „poślizgi” z 1987 r.) oraz pławy stożkowej⁹¹⁴.

87.2. Plan eksportu

W skorygowanym planie eksportu na rok 1988 ujęto następujące wyroby⁹¹⁵:

- holowniki redowo-portowe B-820 – 6 szt. (od nr budowy 2 do nr budowy 7)⁹¹⁶;
- łRT-L4sw – 4 szt. dla Wietnamu;
- Z-7,5 – 2 szt. dla Bułgarii;
- kutry hydrograficzne 727M – 12 szt. dla ZSRR;
- łódź ratunkową łRT-L1sw – 1 szt. dla RFN;
- łodzie ratownicze R65 – 2 szt. dla Turcji;
- łodzie ratunkowe: Z7,5 – 2 szt., Z-8/II – 4 szt., Z-8/II – 4 szt. dla Turcji;
- Z-8/II – 4 szt. dla Grecji;
- trapy T7,5 – 4 szt., T13,4 – 2 szt. i T18 – 4 szt. dla Turcji;
- kładki K-6 – 1 szt. dla Turcji;
- kładki K-6 – 2 szt. dla Malty.

87.3. Plan zatrudnienia

⁹¹⁴ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 211, Plan techniczno-ekonomiczny na 1988 rok, Część opisowa do planu produkcji na 1988 rok.

⁹¹⁵ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 211, Plan techniczno-ekonomiczny na 1988 rok, Skorygowany plan eksportu na 1988 r. z 13.10.1988 r.

⁹¹⁶ W tym, skorygowanym w dniu 13.10.1988 r. planie eksportu, zmniejszono liczbę B-820 z 7 do 6 szt., co wynikało z możliwości wykonawczych wydziału wyposażeniowego W-2 oraz zmian konstrukcyjnych koniecznych do wprowadzenia od jednostki nr B-820/2; zob. APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 211, Plan techniczno-ekonomiczny na 1988 rok, Pismo dotyczące korekty plany T-E (bez numeru) z 17.03.1988 r.

W roku 1988 planowano średnioroczne zatrudnienie w wysokości 1.277 osób, tj. o 22 osoby mniej w stosunku do 1987 r., w tym⁹¹⁷:

- robotnicy bezpośr. – produkcyjni – 431 osób (bez zmian do 1987 r.);
- poza bezpośr.-produkcyjnymi – 846 osób (zmniejszenie o 24 osoby w stosunku do 1987 r.).

87.4. Plan postępu techniczno-ekonomicznego⁹¹⁸.

Plan zakładał wykonanie następujących [ważniejszych] przedsięwzięć:

- opracowanie dokumentacji konstrukcyjnej i technologicznej na trawler B-280;
- statek ratowniczy 5002;
- MFB-16;
- kuter L=27 m dla „Barki” Kołobrzeg;
- B-820 – nowa koncepcja;
- KTT-16/II;
- łódź motorowa „Safari”;
- kuter L19 m dla „Kutra” Darłowo;
- opracowanie konstrukcyjne łodzi ratunkowych: Z10, Z8.5, ZK8.5, T-75;
- rozpoznanie oraz wnioski kierunkowe światowego stanu techniki w zakresie nowych środków ratunkowych z uwzględnieniem łodzi zrzutowych (we współpracy z CTO, Politechniką Gdańską, Instytutami Naukowymi);
- opracowanie konstrukcyjne łodzi ratunkowej Z8-III z silnikiem z NRD.

88. Rozpoczęcie budowy kutrów rybackich MFB-16

W styczniu 1988 r. uprawomocnił się kontrakt na dostawę 10 szt. wielofunkcyjnych kutrów rybackich typu MFB-16 dla Angoli. Rozpoczęcie budowy zaplanowano od II kwartału 1988 r., natomiast ich dostawę w okresie od stycznia do listopada 1989 roku⁹¹⁹.

89. Przekazanie prototypu trawlera bałtyckiego B-280/1 „Hel-150”

15.07.1988 roku odbyła się uroczystość podniesienia bandery na pierwszym trawlerze rufowym zbudowanym dla PPIUR „Koga” na Helu. W uroczystości uczestniczyli przedstawiciele władz wojewódzkich z I sekretarzem KW PZPR Zygmuntem Czarzastym oraz przedstawiciele armatora i innych przedsiębiorstw połowowych z Władysławowa, Darłowa, Kołobrzegu i Ustki. Jednostkę przekazano 3.5 miesiąca przed terminem umownym⁹²⁰.

⁹¹⁷ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 211, Plan techniczno-ekonomiczny na 1988 rok, Podstawowe wielkości planu produkcji na rok 1988 z 17.03.1988 r.

⁹¹⁸ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 211, Plan techniczno-ekonomiczny na 1988 rok, Plan postępu techniczno-ekonomicznego na rok 1988 z 11.1987 r.

⁹¹⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 211, Plan techniczno-ekonomiczny na 1988 rok, Harmonogram budowy kutrów MFB-16 z 22.02.1988 r.

⁹²⁰ „Głos Pomorza” 16-17.07.1988 r., nr 165.

Ryc. nr 289. Podniesienie bandery na trawlerze B-280/1 „HEL-150”.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 290. B-280/1 „Hel-150” w porcie w Ustce.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

We wrześniu 1988 r. pojawiły się pierwsze informacje prasowe na temat osiągnięć połowowych kutra „Hel-150” który uzyskiwał bardzo dobre wyniki – w ciągu niespełna miesiąca złowił ponad 100 ton śledzi, co w okresie słabszych wydajności z powodów przyrodniczych, należało uznać za wynik znakomity. Armator liczył, że jeden B-280 zastąpi między innymi dwa lub trzy trawlerzy B-410. Trawler B-280 z uwagi na swe walory eksploatacyjne, ale także z powodu wyjątkowo, jak na statek rybacki, eleganckiej sylwetki, zyskał sobie miano „Mister Bałtyku”⁹²¹.

⁹²¹ „Głos Pomorza” 19.09.1988 r., nr 218.

Tabela nr 20. Lista trawlerów bałtyckich B-280 zbudowanych w Stoczni „Ustka” w latach 1988-1993.			
Lp.	Nazwa	Armator	Termin dostawy
1.	HEL-150	Koga Hel	30.06.1988
2.	HEL-151	Koga Hel	31.10.1998
3.	HEL-152	Koga Hel	28.02.1989
4.	WŁA-310	Szkuner Władysławowo	28.04.1989
5.	DAR-314	Kuter Darłowo	30.06.1989
6.	DAR-315	Kuter Darłowo	29.08.1989
7.	UST-204	Korab Ustka	16.12.1989
8.	UST-205	Korab Ustka	28.02.1990
9.	UST-206	Korab Ustka	06.04.1990
10.	WŁA- 311	Szkuner Władysławowo	15.06.1990
11.	WŁA- 312	Szkuner Władysławowo	31.09.1990
12.	DAR-316	Kuter Darłowo	21.10.1990
13.	HEL-153	Koga Hel	03.12.1990
14.	HEL-154	Koga Hel	31.12.1990
15.	KOŁ-6	Bałyk Kołobrzeg	26.05.1990
16.	KOŁ-7	S. C. Nava	27.11.1992
17.	KOŁ-120	S. J. Parzychowie Kołobrzeg	05.03.1993
18.	KOŁ-121	J. M. Pielaszkiwicz Kołobrzeg	10.03.1993
Źródło: opracowanie własne na podstawie „Reference list of steel vessels built by Ustka Shipyard/ Lista statków zbudowanych przez Stocznnię „Ustka” w Ustce”.			

Ryc. nr 291. B-280 UST-204 w morzu.



Nagrody dla projektu B-280

Za wybitne osiągnięcia w dziedzinie techniki w roku 1988 zespół autorski otrzymał „I nagrodę za opracowanie dokumentacji technicznej trawlera typu B-280”. Nagrodę przyznała Rada Wojewódzka Naczelnej Organizacji Technicznej w Słupsku⁹²².

Stocznia „Ustka” była także wśród laureatów dorocznych nagród ministra - kierownika Urzędu Postępu Naukowo-Technicznego za osiągnięcia w nauce i technice za rok 1989. Nagroda została przyznana za opracowanie kutra B-280 o wysokiej zdolności połowowej i obniżonej energochłonności⁹²³.

Źródło: zbiory Stanisława Pelczara.

90. Zespołowy system wynagrodzeń

W lutym 1988 r. na wydziałach W-1 i W-2 wdrożono zespołowy system wynagrodzeń pracowniczych. Mechanizm systemu polegał na uzależnieniu płacy od pracy, dający jednocześnie wydziałom wiele autonomii i samodzielności w kształtowaniu wynagrodzeń. Po pierwszych miesiącach funkcjonowania tego systemu wydajność pracy wzrosła o ok. 20%, nastąpiło sporo korzystnych zmian w organizacji pracy i strukturze zatrudnienia, rokujących w niedalekiej przyszłości pełną jej racjonalizację. Poza tym, absencja chorobowa zmniejszyła się dwukrotnie. W obu wydziałach, mających wcześniej niedobory zatrudnienia i przez to będących „wąskimi gardłami”, na W-1 wzrosło zatrudnienie o 6%, a na W-2 został zahamowany jego spadek. Badanie funkcjonowania nowego systemu płac potwierdziło jego słuszność i dlatego zdecydowano o jego wprowadzeniu na pozostałych wydziałach od 01.09.1988 roku⁹²⁴. W opinii pracowników „lepiej byłoby tak, jak dotychczas, żeby każdy odpowiadał za swoją robotę [...]. Nowy system winduje zarobki mistrzom, a nie robotnikom”⁹²⁵.

⁹²² „Głos Pomorza” 16.05.1989 r., nr 114.

⁹²³ „Głos Pomorza” 28.02.1990 r., nr 50.

⁹²⁴ „Głos Pomorza” 8.09.1988 r., nr 209.

⁹²⁵ Tamże.

91. Budowa statków ratowniczych B-821 dla PRO Gdynia

Po serii jednostek rybackich, lodołamaczach i holownikach Stocznia „Ustka” zawarła umowę z Polskim Ratownictwem Okrętowym w Gdyni na projekt i wykonanie statku specjalistycznego B-821. Podpisana w 1985 roku umowa przewidywała przekazanie armatorowi dwóch jednostek tego typu w 1988 roku. Holownik — baza nurków o symbolu B-821 była zaprojektowana przez stoczniove biuro projektowo-konstrukcyjne pod kierunkiem mgr inż. Włodzimierza Podrucznego. W projekcie technicznym tych jednostek wykorzystano kadłub holownika redowo-portowego B-820, budowanego w tym okresie dla armatorów ZSRR. Statek został zaprojektowany do wykonywania prac nurkowych na głębokościach do 60 metrów oraz prac holowniczych, obsługi statków w portach oraz przewozu 2,5 ton ładunku na pokładzie głównym⁹²⁶.

91.1. Opis techniczny jednostek B-821⁹²⁷

Jednostka B-821 to morski wielozadaniowy statek ratowniczy służący do zwalczania zanieczyszczeń olejowych na akwenach portowo-redowych i przybrzeżnych (do 20 mil morskich). Jednostka, oprócz zestawu do ratownictwa medycznego, została wyposażona w bogaty zestaw sprzętu specjalistycznego do zwalczania zanieczyszczeń olejowych. Gotowość do akcji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń olejowych - 120 min. Do zwalczania zanieczyszczeń olejowych służyły:

-aktywny system szczotkowy LAMOR do usuwania zanieczyszczeń olejowych z powierzchni wody:

a. szerokość zbierania: 18 m;

b. maks. wydajność: 2 x 20 m³/h;

c. pojemność składowania zebranego oleju: 20 m³;

-zapory przeciwolejowe: EXPANDI 4300: 340 m;

-zbieracze olejowe: KOMARA 12k (filtr olejowy), wydajność maks. ok. 12 m³/h;

-system dyspergujący: VICOSPRAY 1000, wydajność 4,2 m³/h;

-zbiornik przenośny o pojemności 5 m³.

Pozostały sprzęt: zestaw do ratownictwa medycznego PSP R-1.

Podstawowe dane jednostki:

Długość -21,9 m;

Szerokość -6,0 m;

Zanurzenie -2,36 m;

Moc -2 x 120 kW;

Prędkość maksymalna - 9 węzłów;

Załoga - 5 osób;

Rejon działania - wody portowe i przybrzeżne (do 20 Mm).

Pierwsza jednostka o nazwie „Czesław II” była zwodowana w lutym 1988 roku, a chrztu nowego statku dokonała pracownica Kopalni Węgla Kamiennego „Borynia” w Jastrzębiu Pani Irena Hupka. Kapitanem jednostki został Czesław Marcinkiewicz⁹²⁸.

⁹²⁶ „Głos Pomorza” 10.02.1988 r., nr 33.

⁹²⁷ <https://www.sar.gov.pl/pl/equipment/morski-statek-ratowniczy/>

⁹²⁸ „Głos Pomorza” 10.02.1988 r., nr 33.

Ryc. nr 292. Uroczystość wodowania B-821/1 „Czesław II”.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 293. Uczestnicy uroczystości wodowania B-821/1 „Czesław II”.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Oddanie eksploatacji nastąpiło 30.06.1988 r .

Ryc. nr 294. B-821/1 „Czesław II” w kanale portowym w Ustce.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Drugą jednostką o nazwie „Jerzy II” stocznia przekazała armatorowi 30.09.1988 r.

Ryc. nr 295. B-821/2 „Jerzy II” w kanale portowym w Ustce.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

92. Dostawa kutrów MFB-16 dla Angoli

Ryc. nr 296. Prototypowa jednostka wypływa w próby morskie.



Źródło: zbiory Andrzeja Siekierzyckiego.

Po długim okresie oczekiwania na uprawomocnienie kontraktu z klientem z Angoli, w 1988 r. rozpoczęto budowę serii 10 szt. wielofunkcyjnych kutrów rybackich MFB-16. Prototyp jednostki przekazano odbiorcy w grudniu 1988 r.

Ryc. nr 297. Przedstawiciel nadzoru armatorskiego Rui Villela z Andrzejem Siekierzyckim.

Rui Villela reprezentował firmę portugalską „Navaltic”, wynajętą przez armatora angolańskiego do sprawowania nadzoru nad budową kutrów w Stoczni „Ustka”.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 298. Załadunek jednostki MFB-16 na pokład statku w Gdańsku.



Źródło: zbiory Andrzeja Siekierzyckiego.

Kutry były załadowywane na statki transportowe w Porcie w Gdańsku, a następnie przeładowywane w Hamburgu, zanim trafiły do Luandy, Angola.

Pozostałe 9 szt. kutrów MFB-16 były dostarczone w następujących terminach:

- w 1989 roku – 7 szt.;
- w 1990 roku – 2 szt.

93. Z życia załogi

W lutym 1988 r. honorowi krwiodawcy-stoczniowcy obchodzili 15 rocznicę powołania Klubu Honorowych Dawców Krwi przy Stoczni „Ustka”. Pielęgniarki: Czesława Kulik i Iwona Czauderna oraz Lech Aleksander skupili wokół klubu 25 osób pragnących popularyzować idee humanitaryzmu propagowane przez Polski Czerwony Krzyż. Klub stoczniowców oddał 1.560 l krwi. Wielu członków klubu otrzymało za swą postawę wysokie wyróżnienia państwowe i resortowe. Szczególne zasługi w rozwoju klubu mieli: Marian Szymkowiak, Leszek Smołuch, Mieczysław Dys, Jacek Olczyk, Leszek Kapustka. W trakcie uroczystości dyrektor Jacek Graczyk w imieniu załogi przekazał Klubowi HDK ufundowany przez stocznię, sztandar⁹²⁹.

94. Analiza działalności stoczni w 1988 roku

Sprzedaż wyrobów i usług za 1988 r. wg cen realizacji wyniosła 5.338.837 tys. zł, co w odniesieniu do założeń planu stanowiło wykonanie na poziomie 111,9%, a w porównaniu do roku 1987 kształtowało dynamikę na poziomie 139,1%, w tym:

- sprzedaży produkcji okrętowej – 176,3 %;
- sprzedaży produkcji pozaokrętowej – 114,6%;
- sprzedaży usług przemysłowych – 51,3%;
- sprzedaży usług nieprzemysłowych – 79,2%.

Asortyment sprzedaży zawierał następujące grupy wyrobów:

- tabor rybołówstwa morskiego – 3 szt., w tym: B-280 - 2 szt., MFB-16 - 1 szt.;
- tabor techniczny i specjalny morski oraz portowy - 37 szt., w tym: holownik B-820 - 6szt. holownik B-821 - 2 szt., kutry - 29 szt.;
- kadłuby taboru wodnego i wyposażenia pokładowego: kadłub lodołamacza B1000 – 3 szt., łodzie LPS – 73 szt., trapy i kładki – 104 szt.

Struktura osiągniętej wartości sprzedaży była następująca:

- produkcja okrętowa – 57,2%;
- produkcja pozaokrętowa – 40,1%;
- usługi przemysłowe – 1,5%;
- usługi nieprzemysłowe – 2,2%.

Produkcja eksportowa w cenach realizacji wyniosła 1.618.414 tys. zł, co oznaczało wykonanie planu w 120,6%, w tym eksportu do I obszaru – w 112,1%, do II obszaru – w 166,2%. Udział eksportu w sprzedaży ogółem wyniósł 30,3%. Struktura i kierunki sprzedaży eksportowej przedstawiały się następująco:

- holowniki B-820 - 6 szt. dla ZSRR;
- kutry 727M – 12 szt. dla ZSRR;
- MFB-16 – 1 szt. dla Angoli;
- łodzie ratunkowe – 13 szt., w tym: 8 szt. dla Turcji, 2 szt. dla Bułgarii, 2 szt. dla Grecji, 1 szt. dla RFN

⁹²⁹ „Głos Pomorza” 10.02.1988 r., nr 33.

- trapy – 14 szt., w tym: 10 szt. dla Turcji, 4 szt. dla Malty;
- kładki – 3 szt., w tym: 2 szt. dla Malty, 1 szt. dla Turcji.

94.1. Zatrudnienie i płace

Średnioroczne zatrudnienie w 1988 r. wyniosło 1.235 osób, co stanowiło 97,0% założeń planowych i 95,0% wielkości zatrudnienia w 1987 r. W poszczególnych grupach zatrudnienie wynosiło:

- pracownicy grupy przemysłowo-rozwojowej – 772 osób, w tym:
 - - robotnicy bezp. – produkcyjni – 418 osób;
 - - robotnicy pośr. – produkcyjni – 354 osób;
- pracownicy techniczni – 241 osób;
- pracownicy ekonomiczni i administracyjni - 142 osoby;
- pozostali (straż p.poż., straż przemysłowa, prac. obsługi) – 80 osób.

Średnia płaca miesięczna na jednego zatrudnionego wzrosła do poziomu 61.665 zł, tj. o 26.807 zł w stosunku do roku 1987 (dynamika 176,9%). W poszczególnych grupach zatrudnienia wysokość średniej płacy była następująca:

- pracownicy na stanowiskach nierobotniczych – 66.648 zł;
- robotnicy bezp. – produkcyjni – 69.260 zł;
- robotnicy pośr. – produkcyjni – 52.485 zł;
- robotnicy grupy nieprzemysłowej – 41.139 zł;
- pracownicy techniczni – 71.424 zł;
- pracownicy administracyjni – 48.678 zł;
- pracownicy ekonomiczni – 57.068 zł.

Przeciętne wynagrodzenie w gospodarce uspołecznionej w Polsce wynosiło w 1988 roku 53.090 zł⁹³⁰.

94.2. Wyniki finansowe

Akumulacja finansowa na sprzedaży wyniosła 904.362 tys. zł, w tym: na sprzedaży krajowej – 1.085.486 tys. zł, a na sprzedaży eksportowej (-) 181.124 tys. zł. Do produkcji eksportowej w 1988 r. stocznia otrzymała dopłatę w wysokości 465.238 tys. zł. Po jej uwzględnieniu oraz salda strat i zysków nadzwyczajnych końcowy wynik finansowy wyniósł 1.335.779 tys. zł, od którego zapłacono podatek dochodowy w kwocie 828.953 tys. zł, a zysk do podziału wyniósł 506.826 tys. zł, co oznaczało dynamikę 154,8% w stosunku do roku 1987. Na nagrody dla załogi przekazano kwotę 78.086 tys. zł (czyli średnio po 63.228 zł na osobę).

94.3. Inwestycje

Wartość nakładów inwestycyjnych poniesionych od początku realizacji wyniosła 246.559 tys. zł, natomiast w samym roku 1988 poniesiono nakłady w wysokości 184.249 tys. zł. Wartość inwestycji oddanych do eksploatacji w 1988 r. wynosiła 150.680 tys. zł, na co składały się następujące zadania zrealizowane w tym roku:

⁹³⁰ <https://www.zus.pl/baza-wiedzy/skladki-wskazniki-odsetki/wskazniki/przecietne-wynagrodzenie-w-latach>

- acetylenownia teren „B”;
- kotłownia przy U-5B;
- sieć gazów technicznych;
- modernizacja domku letniskowego nr 7 w OW Świeszyno;
- zakup gotowych dóbr inwestycyjnych.

Przeważająca część nakładów inwestycyjnych była sfinansowana ze środków funduszu rozwoju oraz funduszu socjalnego i kredytu bankowego.

94.4. Działalność mieszkaniowa

W roku 1988 liczba osób oczekujących na mieszkania określona na podstawie złożonych wniosków mieszkaniowych wynosiła 100 osób. W grudniu 1988 r. spółdzielnia „Stoczniowiec” oddała do eksploatacji na osiedlu Walki Młodych pierwszy blok z 31 mieszkaniami. Kolejna 2 bloki po 32 mieszkania planowano oddać w latach 1989-1990. Spółdzielnia „Stoczniowiec” rozpoczęła także prace projektowe nad nowym zadaniem inwestycyjnym pn. Osiedle Beniowskiego - Kosynierów, gdzie planowano wybudować 140 mieszkań.

95. Rok 1989

95.1. Projekt planu produkcji na rok 1989

Według pierwszych opracowań planistycznych z marca 1988 r. plan produkcji okrętowej zakładał budowę 7 szt. holowników B-820/9-15, w tym jednostki 9-12 przechodzące z 1988 r., 7 trawlerów B-280 (jednostki 3-9) oraz uruchomienie budowy prototypowej jednostki dla Szefostwa Techniki Morskiej PMW, oznaczonej jako PK-5002/ B-823, której budowę planowano na głównej linii montażu K-1. Na linii bocznej, po zakończeniu budowy B-820, przewidywano natomiast uruchomienie budowy 19-metrowych kutrów rybackich dla armatorów rybackich, wśród nich: „Kutra” Darłowo i „Barki” Kołobrzeg. Z uwagi na prototypowy charakter produkcji, uwzględniając konieczność przeprowadzenia prób modelowych, zakładano ich wykonanie w II kwartale 1992 roku. Trwały także prace projektowe nad jednostką opartą na kadłubie trawlera B-280, wg założeń „Barki” Kołobrzeg.

Rozpoczęcie budowy tej jednostki planowano od 01.10.1990 roku, a dostawę w 1991 roku. Przy takim wariantcie, w celu dociągnięcia K-1, zakładano konieczność budowy na K-1 pław nawigacyjnych⁹³¹.

W zakresie produkcji łodzi przewidziano wykonanie dwóch prototypów: łodzi ratunkowej częściowo-zakrytej typu P-115 i łodzi ratunkowej TN8 o właściwościach ognioodpornych z komorą dekompresyjną, przeznaczoną dla nurków⁹³².

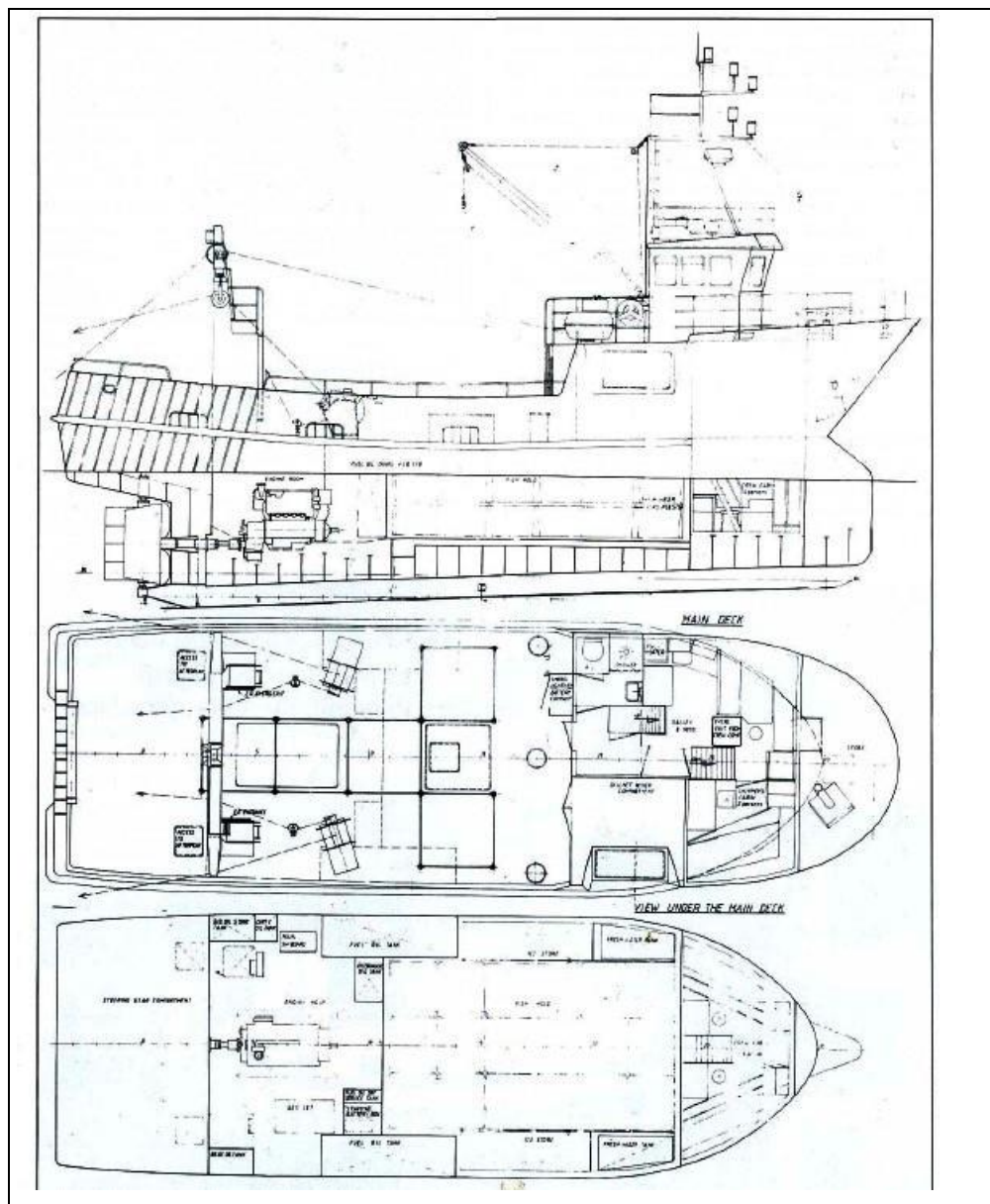
Plan budowy statków został następnie uzupełniony o statek rybacki typu B-289 zakontraktowany przez „Centromor” dla armatora islandzkiego Steing’a Gardarssona. Pierwotny termin zakończenia budowy ustalono na kwiecień 1989 r.⁹³³

⁹³¹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 212, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1989, Pismo EEP/16/88 z 15.03.1988 r.

⁹³² Tamże.

⁹³³ Tamże. Harmonogram budowy statków z 02.05.1988 r.; w harmonogramie tym przesunięto też na rok 1990 jednostkę B-280/9.

Ryc. nr 299. Plan ogólny B-289.



Źródło: „Aegir” nr 2/90 s. 91.

Charakterystyka B-289.

Maksymalna długość – 19,52 m;

Długość między pionami – 16,00 m;

Szerokość – 5,80 m;

Wysokość – 2,95 m;

Zanurzenie – 2,50 m.

95.2. Plan produkcji na 1989 rok⁹³⁴

Wielkość sprzedaży produkcji i usług na 1989 rok ustalono w wysokości 5.869.000 tys. zł, co stanowiło wzrost o 6,5% w odniesieniu do roku 1988.

W zakresie produkcji okrętowej zaplanowano do wykonania i przekazania do eksploatacji 13 jednostek, w tym:

- B-820/8-14 – 7 szt., dla ZSRR;
- B-280/3-6 – 4 szt., dla armatorów krajowych.

Wielkość sprzedaży produkcji okrętowej była planowana w wysokości 2.745.575 tys. zł, co oznaczało spadek o 11,3% w stosunku do roku 1988.

W zakresie produkcji pozaokrętowej założono sprzedaż w wysokości 3.071.603 tys. zł (wzrost o 34,7% w stosunku do 1988 r.). W planie przewidywano wykonanie następujących grup wyrobów:

- kutrów rybackich MFB-16 – 7 szt. (wzrost o 6 szt. w stosunku do roku 1988);
- kutrów i łodzi z LPS – 108 szt. (wzrost wartości sprzedaży o 7,5% w stosunku do 1988 r.);
- trapów i kładek – 112 szt. (zmniejszenie wartości sprzedaży o 19,8% w stosunku do 1988 r.);
- pław nawigacyjnych – 34 szt. (spadek wartości sprzedaży o 9,7% w stosunku do 1988 r.);
- asortyment różny (wzrost o 56,2% w stosunku do 1988 r.);
- usługi (spadek o 62,2% w stosunku do 1988 r.).

Wśród jednostek z LPS planowano wykonanie nowych projektów łodzi ratunkowych wg Solas 74/83: T-75, Z8.5, ZK8.5, TN8, P12 i Z8IV.

Produkcja eksportowa była zaplanowana w wysokości 2.004.270 tys. zł (wzrost o 23,9% w stosunku do 1988 r.), z tego:

- I obszar – 1.241.281 tys. zł (spadek o 2,2% w stosunku do 1988 r.);
- II obszar – 762.998 tys. zł (wzrost o 118,8% w stosunku do 1988 r.).

Eksport do I obszaru obejmował 7 szt. holowników B-820 i 4 kutry 727M dla ZSRR, a do II obszaru – 7 szt. kutrów MFB-16 dla Angoli i 2 łodzie ratunkowe Z8/II dla Grecji.

95.3. Próba zdolności przejścia łodzi ratunkowej T-75 przez strefę ognia

W związku z realizacją projektu łodzi ognioodpornej spełniającej wymogi Solas 74/83 stocznia była zobowiązana przeprowadzić kolejną już w historii próbę potwierdzającą zdolność do przebycia strefy palącej się ropy. Taka próba odbyła się w marcu 1989 r. w basenie węglowym portu w Ustce.

⁹³⁴ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 212, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1989, część opisowa do planu produkcji na 1989 rok z 06.12.1988 r. oraz Zestawienie podstawowych wielkości planu na 1989 rok z 29.11.1988 r.; w tej wersji planu nie ujęto jednostki z B-289 dla Islandii z powodu braku dostaw armatorskich, przy czym statek ten figurował w harmonogramie budowy statków na 1989 rok, wydanym 24.11.1989 r.

Ryc. nr 300. Łódź ratunkowa T-75 przed próbą ognioodporności.



Fot. Włodzimierz Podruczny

Ryc. nr 301. Łódź T-75 w ogniu.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 302. Łódź T-75 po próbach.



95.4. Prezentacja projektu B-280 zagranicą

W ramach działalności marketingowej prowadzonej we współpracy z jednostkami handlu zagranicznego „Centromor” i „Navimor” stocznia promowała projekt B-280, który tak udanie został wdrożony do realizacji w 1988 roku. Jedną z form promocji był udział w imprezach wystawienniczych, gdzie wykorzystywano do tego celu modele statku. Do najbardziej ważnych wystaw należały wówczas wystawy rybackie w Oslo, Trondheim, Glasgow i Kopenhadze. Ta ostatnia, która odbyła się w czerwcu 1989, na której prezentowano model jednostki B-280, stała się impulsem wizyty w stoczni redaktora branżowego czasopisma „Europort” z Holandii. Jej efektem był artykuł pt. „Polska na rynku eksportowym z trawlerem bałtyckim”, zamieszczony w wydaniu czasopisma w listopadzie 1989 roku.

Ryc. nr 304. Kadłub kutra B289.

Na zdjęciu po prawej stronie: Włodzimierz Podruczny – projektant statku i Jerzy Józwiak (w kasku) – budowniczy jednostki.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 305. B-289 „Jokull” przy nabrzeżu wyposażeniowym stoczni.



Fot. Włodzimierz Podruczny

95.6. Przekształcenia organizacyjne i prawne w Stoczni „Ustka”⁹³⁶

Począwszy od 1988 roku w stoczni realizowany był plan reorganizacji systemu zarządzania, którego podstawowym założeniem było dążenie do usamodzielniania się stanowisk mistrzów i szefów produkcji, działów i wydziałów. Do kwietnia 1989 r. zlikwidowano 25 stanowisk kierowniczych, z 27 do 15 zmniejszono liczbę etatów w zakładowej straży pożarnej, w straży przemysłowej z 27 do 23. W planach dyrekcji stoczni było przede wszystkim stworzenie warunków do podniesienia płac w stoczni poprzez obniżkę kosztów i inne rozwiązania. Został zapoczątkowany proces zmian i redukcji zatrudnienia, który miał objąć trzy spore działy nieprodukcyjne: transport, zatrudniający około 100 osób, służby utrzymania ruchu – a więc dalsze około 150 osób oraz całe ponad 100-osobowe Biuro Projektowo-Konstrukcyjne. W tym ostatnim przypadku chodziło nie o „cięcie” kadrowe, ale o stworzenie większych możliwości zarobku tej grupie pracowników.

⁹³⁶ „Zbliżenia” 20.04.1989 r., nr 16.

Plany dyrekcji były popierane przez I sekretarza KZ PZPR Stanisława Siudka oraz przewodniczącego związku zawodowego Kazimierza Stuczkę, który popierał redukcję etatów, jednak wyrażał obawy, że nie wszyscy zwolnieni znajdą w Ustce pracę. Przewodniczący Komitetu Organizacyjnego „Solidarności” Jerzy Borzyszkowski twierdził wprost, że „redukcją w 1989 r. nie powinny objąć tylko 10% ogółu zatrudnionych, jak się planuje – a co najmniej 30%”. Według jego opinii „niektórzy bali się pracy fizycznej i woleli mniej pracować i mniej zarabiać, a potem narzekać”. Stocznia zaś, „każdemu kto przekwalifikuje się i podejmie pracę w bezpośredniej produkcji jako tokarz lub spawacz, gdzie istniała możliwość zarobku do 100 tys. miesięcznie, proponowała jeszcze 200 tys. bezzwrotnej pożyczki”.

Na tych działach i wydziałach, które były przewidziane do redukcji zamierzano zorganizowanie spółek. Takie zadania kierownictwo stoczni wydało szefowi Biura Projektowo-Konstrukcyjnego oraz szefowi służby utrzymania ruchu. Z powodu braku chętnego, nie wyznaczono osoby do organizacji spółki transportowej, ale znaleziono inne rozwiązanie, polegające na wydzierżawieniu części samochodów kierowcom. Warunkiem dzierżawy było pierwszeństwo świadczenia usług dla stoczni oraz comiesięczna opłata w wysokości od 150 do 300 tys. zł, w zależności od stopnia zużycia samochodu. Jednocześnie dyrekcja stoczni odrzuciła wariant polegający na wyprzedazy środków i urządzeń transportowych i zwolnienie kierowców.

Według stanu na początek kwietnia 1989 roku, organizator spółki w BPK, Cezary Kosecki stwierdził, że chęć wstąpienia do spółki wyraziła większość pracowników biura. Głównym udziałowcem przyszłej spółki w wysokości 60% udziałów miała być stocznia, a 40% miało przypaść osobom prywatnym.

W tym okresie w stoczni już istniała jedna spółka, którą była firma „Topmar”. Jej dyrektorem był kierownik działu Organizacyjnego, Spraw Osobowych i Kontroli Gospodarczej w stoczni, Krzysztof Kołbik. Według jego danych, tylko w ciągu dwóch miesięcy swojej działalności przysporzyła ona stoczni co najmniej 8,5 mln zł oszczędności. **Przedmiotem jej działalności było wykonywanie wszystkich prac, których nie byli w stanie wykonać w normalnych godzinach pracy pracownicy stoczni. Pracownicy ci, wykonywali te prace po godzinach, tylko pod szyldem spółki... i za inne pieniądze⁹³⁷.**

Podejście szefów organizacji związkowych było zróżnicowane. Jerzy Borzyszkowski uważał, że spółki napędzą pieniądze do prywatnych portfeli, ale - być może - były „wymogiem chwili”. Kazimierz Stuczka twierdził, że problem tkwił nie tylko w przerostach administracyjnych, ale głównie w polityce gospodarczej i podejściu do spraw stoczni, oraz że „stocznie są niedochodowe, bo takie warunki im stworzono”, chociażby przez fakt dopłat do eksportu lub politykę państwa wobec rybołówstwa krajowego, którego efektem było pozbawienie przedsiębiorstw połowowych środków na zakup nowych statków w celu zastąpienia przestarzałej floty kutrów.

95.7. Dyrektor Jacek Graczyk reorganizuje stocznię

W trzecim roku sprawowania funkcji dyrektora zakładu Jacek Graczyk rozpoczął proces reorganizacji stoczni poprzez tworzenie holdingu stoczniowego o charakterze pionowym, wg kryterium przedmiotowego. Podstawą do utworzenia nowego przedsiębiorstwa wewnątrz stoczni był istniejący już, ukształtowany przez lata, branżowy układ produkcyjny: przetwórstwo stali, przetwórstwo tworzyw sztucznych i przetwórstwo aluminium. Dysponując rzadką w przemyśle okrętowym możliwością wykorzystywania i reagowania na sytuację rynkową, zarówno bieżącą, jak i perspektywiczną (koncentracji środków finansowych, technicznych i ludzkich na produkcji znajdującej zbyt), stocznia posiadała trzy niezależne „nogi” pozwalające na relatywnie elastyczne reagowanie na trendy rynkowe. W czasie wysokiej koniunktury na produkcję okrętową te trzy wspomniane branże

⁹³⁷ Twierdzono, że takie efekty były skutkiem płacenia niższych podatków przez spółki, chociaż nie wspomniano o konsekwencjach dla efektywności pracy w normalnych godzinach pracy pracowników.

mogły w łatwy sposób współdziałać w procesie technologicznym „pożyczając” sobie wzajemnie pracowników w zależności od potrzeb. W okresie dekonunktury w budownictwie okrętowym, co zdarzało się w stoczni cyklicznie, ze szczególnym nasileniem na początku lat 80., ekonomika stoczni mogła oprzeć się na produkcji laminatowej i aluminiowej.

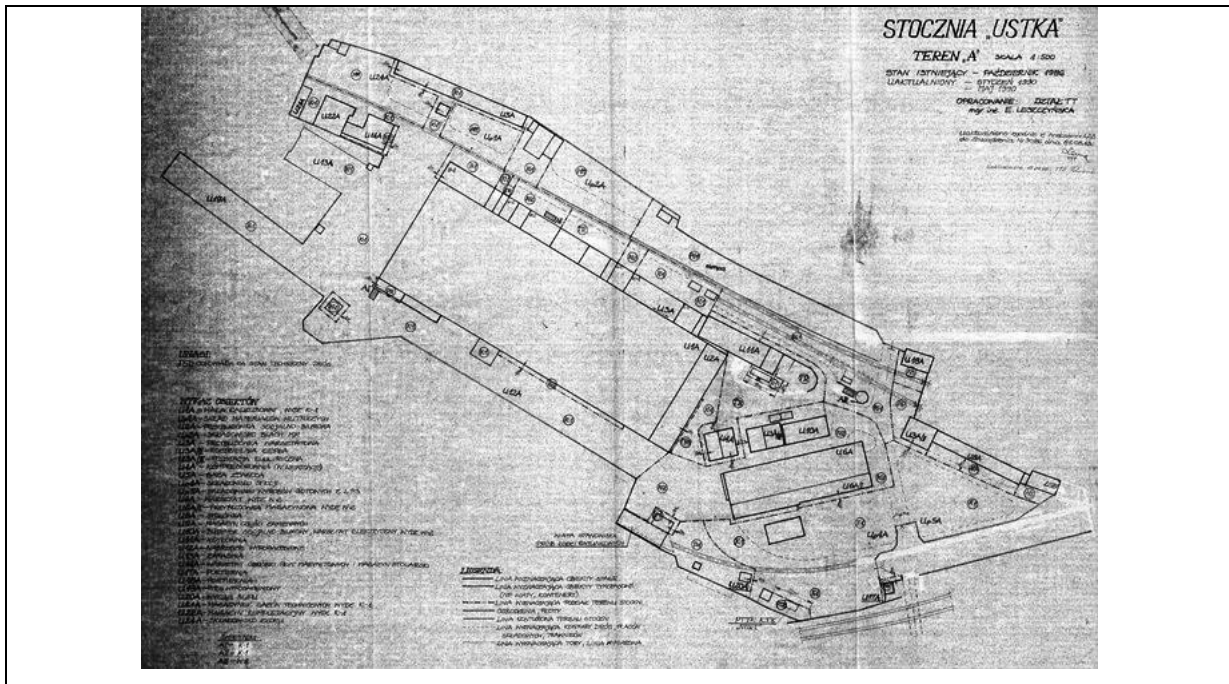
Ryc. nr 306. Stocznia „Ustka” w Ustce.



Stocznia „Ustka” w Ustce; od lewej: teren „A” – hala kadłubowni K-1 z przybudówkami, zapadnia, pirs i nabrzeże wyposażeniowe, budynek dyrekcyjny, malarnia, baza zdawcza, warsztat wydziału W-2, przybudówka magazynowa W-2, stołówka, warsztat elektryczny, kotłownia, wyciąg slipu, magazyn gazów technicznych, magazyn kompletacyjny K-1; w górnej części po prawej widoczny teren „B” – obiekty P-1, P-2, W-1, magazyny, cynkownia, budynek dyrekcyjny, plac składowy modeli i form łodzi i kutrów. Po drugiej stronie „Słupi” widoczne są tereny PPIUR „Korab”.

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

Ryc. nr 307. Plan terenu „A” Stoczni „Ustka”.



Źródło: zbiory autora.

W drugiej połowie dekady lat 80. wystąpiły objawy pogarszającej się sytuacji w dziedzinie budownictwa okrętowego, tak podstawowe, jak:

- trudności w zaopatrzeniu materiałowym, w tym stali okrętowej, profili i kształtowników, ale także materiałów chemicznych do produkcji z laminatów poliestrowo-szklanych;
- załamanie „więzi” kooperacyjnych, wynikające głównie z braku środków dewizowych i funkcjonowania systemu rekompensaty „wsadu dewizowego” w skali całej gospodarki;
- znaczące dla rozwoju stoczni bardzo wysokie raty i odsetki od kredytów zaciągniętych w latach 70., skutkujące brakiem środków na modernizację stoczni, a wręcz na bieżące utrzymanie gotowości produkcyjnej środków trwałych;
- całkowite załamanie rynku radzieckiego, pomimo prowadzonych ustaleń międzyrządowych na szczeblu komisji planowania dotyczących dostaw statków, w tym: kontynuacji dostaw zmodernizowanych B-275, zmodernizowanych KTT16 i nowych jednostek stalowych (chłodniowców) i laminatowych (kutrów dowódcy i łodzi ratunkowych);
- brak źródeł finansowania budowy kutrów rybackich dla polskiego rybołówstwa.

Wśród wewnętrznych, zależnych od stoczni czynników, była niewłaściwa struktura zatrudnienia, z czego zdawano sobie sprawę nie tylko w kierownictwie stoczni.

Utworzenie spółek zależnych to jedna z możliwości zainteresowania pracowników i udziałowców poprawą efektywności przedsiębiorstwa, stąd dążenie dyrektora Graczyka do reorganizacji stoczni. Podstawową sprawą, niezbędną do rozpoczęcia procesu przeobrażeń, było uzyskanie akceptacji Rady Pracowniczej Stoczni „Ustka”. Jej wiceprzewodniczący Piotr John uważał, że „rada bardziej była związkiem zawodowym niż samorządowym przedstawicielstwem załogi. Każdy z jej członków bardziej pilnował partykularnych interesów swoich wyborców niż interesu przedsiębiorstwa. Nie była więc kompetentnym partnerem dyrektora w sprawach gospodarczych [...]. Piotr John uważał, że „Jacek Graczyk zarządzał stocznia autokratycznie, co raz było dobre, a raz złe” [...], „z pewnością był kompetentnym dyrektorem i umiał przekonywać radę do swoich racji na tyle, by w tej czy innej sprawie wykluło się w miarę zbliżone stanowisko”⁹³⁸.

Zapewne dlatego, Rada Pracownicza przyjęła argumenty dyrektora i wyraziła zgodę na tworzenie spółek w oparciu o majątek stoczni. Przeciwno tym planom zaprotestowały natomiast związki zawodowe, które na argumenty „o racjonalnym wykorzystaniu tą drogą sił i środków” podnosiły kwestię o „uwłaszczeniu nomenklatury” [...] Przewodniczący stoczniowej „Solidarności” Ireneusz Opuchlik utrzymywał, że „związek był przeciwko spółkom, bo one, omijając przepisy – napędzały inflację, a dyrekcja nie czyniła innych ruchów zmierzających do poprawy organizacji pracy, jak w kierunku spółek”. Zdaniem Ireneusza Opuchlika potwierdzeniem tezy o „uwłaszczeniu nomenklatury pod płaszczykiem spółek” było przypuszczenie, że „kierownikami spółek stawałyby się kierownicy działów lub biur” (np. BPK – u.a.)⁹³⁹.

⁹³⁸ „Głos Pomorza” 21.11.1989 r., nr 270.

⁹³⁹ Tamże. W tym czasie na wydziale laminatów trwał protest kierowany przez NSZZ „Solidarność” związany między innymi z żądaniem skrócenia czasu pracy do 6 godzin dziennie, wprowadzenia wszystkich wolnych sobót, przyznania dodatkowego urlopu wypoczynkowego i o inne, pomniejsza świadczenia. Sprawa toczyła się od kilku lat zanim w czerwcu 1989 r. wydział znalazł się w stanie pogotowia strajkowego. Dyrektor miał zlekceważyć postulaty laminarzy, przekazane mu w roku 1988 za pośrednictwem działaczy rady pracowniczej, co tych ostatnich skłoniło do nawiązania w tej sprawie korespondencji z ministrem przemysłu. „Uwieńczyło ją odkrycie, iż ministerstwo dysponowało fałszywymi danymi z badań stężenia styrenu w hali produkcyjnej, zaniżonymi na niekorzyść załogi. Potem wyszło jeszcze na jaw, że wielu pracowników miało niekorzystny wynik badania na zawartość kwasu migdłowego w moczu, co też utajniono. Ludzi oburzyło takie postępowanie i ogłosili pogotowie strajkowe”. Wg opinii dyrektora Graczyka, warunki panujące w hali – wymiana powietrza

Pierwsza spółka – transportowa – rozpoczęła działalność we wrześniu [1989 r]. Spółkę o nazwie „Stokor” założyły dwa przedsiębiorstwa: SPRM „Korab” (30% udziałów) i Stocznia „Ustka” (70% udziałów).

95.8 Wykonanie planu sprzedaży produkcji i usług w 1989 r.⁹⁴⁰

Sprzedaż wyrobów i usług w cenach realizacji ogółem wyniosła 85.751.587,0 tys. zł, w tym:

- produkcja okrętowa – 56.140.496,0 tys. zł;
- produkcja pozaokrętowa – 27.752.662,0 tys. zł;
- usługi – 1.858.429,0 tys. zł.

Asortyment sprzedaży produkcji okrętowej obejmował następujące wyroby:

- B-280 – 5 szt.;
- B-820 – 8 szt.;
- B-289 – 1 szt.

W zakresie produkcji pozaokrętowej wykonano następujące wyroby:

- MFB-16 – 7 szt.;
- łodzie i kutry – 100 szt.;
- trapy i kładki – 96 szt.;
- pławy nawigacyjne – 15 szt.

Sprzedaż eksportowa wyniosła 32.840.319,0 zł ogółem (udział w sprzedaży ogółem stanowił 38,3%), w tym:

- do I obszaru – 13.772.145,0 tys. zł;
- do II obszaru – 19.063.174,0 tys. zł.

95.9. Zatrudnienie i płace⁹⁴¹.

Zatrudnienie wyniosło 1.105 osób, w tym:

- robotnicy bezp.-produkcyjni – 399 osób;
- robotnicy pośr.-produkcyjni – 296 osób;
- pracownicy umysłowi – 348 osób;
- pracownicy obsługi i grupy nieprzemysłowej – 20 osób;

dziesięć razy na godzinę i środki ochrony osobistej – były wszystkim, co można było zrobić. Dyrektor nie wierzył bardzo niekorzystnym wynikom badania stężenia styrenu w hali, „bo wystarczyło skoncentrować pracę w pobliżu czujników lub dodać do żywicy więcej rozcieńczalnika, niż trzeba”. Uważał, że cały problem został nieco rozduży, gdyż „zawsze jakaś grupa pracowników chce uzyskać wyższe płace”. Ostatecznie strony doszły do porozumienia.

⁹⁴⁰ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 213, Plan techniczno-ekonomiczny 1990, Zestawienie podstawowych wielkości planu 1989-1990 z 06.02.1990 r. Wielkości nominalne wykonania sprzedaży są diametralnie różne od wielkości planistycznych, co wynika ze wzrostu cen towarów i usług w 1989 roku, którego wskaźnik wynosił 739,6 (grudzień 1989 do grudnia 1988); zob. <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/wskazniki-cen/wskazniki-cen-towarow-i-uslug-konsumpcyjnych-pot-inflacja-/miesieczne-wskazniki-cen-towarow-i-uslug-konsumpcyjnych-od-1982-roku/>

⁹⁴¹ Tamże. Plan zatrudnienia na 1990 r.

- strażę – 37 osób;
- pozostali – 5 osób.

96. Rok 1990

96.1. Plan sprzedaży wyrobów i usług na 1990 r.⁹⁴²

Plan, którego wartość wynosiła 95.500.000,0 tys. zł (wzrost o 11,4% w stosunku do wykonania sprzedaży w 1989 r.) obejmował następujące wyroby⁹⁴³:

- trawlerzy B-280/8-14 – 7 szt. dla odbiorców krajowych;
- kadłuby kutrów rybackich NLB – 2 szt. dla Holandii;
- kadłub kutra rybackiego A-219 – 1 szt. dla Finlandii;
- holowniki B-820/16-22 – 7 szt. dla ZSRR;
- kutry rybackie MFB-16/9-10 – 2 szt. dla Angoli;
- kutry i łodzie z LPS typu: KK-7, KR-130, KR-725, KR-65, 727M, PB-90E – 19 szt. dla stoczni i armatorów polskich (PLO);
- łodzie ŁW-50 - 7 szt. dla UM w Koszalinie;
- łodzie ratunkowe wg Solas 74 – 10 szt. dla stoczni polskich;
- łodzie ratunkowe wg Solas 74/83 – 61 szt. dla stoczni polskich i PŻM;
- trapy i kładki – 96 szt. dla polskich stoczni, PLO i Morskiego Portu Handlowego;
- tratwy kablowe dla Finlandii (Stocznia Wartsila w Helsinkach);
- zabieraki powietrza -3000 dla Spomaszu Sokółka;
- kolumny ALN-76 – 6 kpl dla IBJ w Świerku;
- osłony szyny prądowej i zamocowania węzła – po 300 szt. dla Elektromontażu Warszawa;
- pławy nawigacyjne - 54 szt. dla UM w Gdyni i Szczecinie;
- pływaki ratunkowe Roś – 4 szt. dla stoczni polskich.

Wśród łodzi ratunkowych spełniających wymogi Solas 74/83 znalazły się największe w typoszeregu łodzie typu P-12, przeznaczone dla 150 osób⁹⁴⁴.

Charakterystyka łodzi P-12⁹⁴⁵

- długość całkowita – 12,10 m;
- długość klasyfikacyjna – 12,00 m;
- szerokość – 4,20 m;

⁹⁴² APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 213, Plan techniczno-ekonomiczny 1990.

⁹⁴³ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 213, Plan techniczno-ekonomiczny 1990, Plan sprzedaży wyrobów i usług na 1990 rok z 06.02.1990 r.

⁹⁴⁴ Łodzie były przeznaczone na promy towarowo-pasażerskie typu B561/1-2, które Stocznia Szczecińska zbudowała dla Indii.

⁹⁴⁵ Wg katalogu łodzi Stoczni „Ustka” (w posiadaniu autora).

- wysokość klasyfikacyjna – 1,60 m;
- wysokość całkowita – 3,55 m;
- rozstaw między hakami – 10,80 m;
- masa łodzi bez pasażerów – 8.750 kg;
- masa łodzi z pasażerami – 20.000 kg;
- max. liczba osób –150.

W związku z zawarciem umowy licencyjnej na łodzi zrzutowe z firmą niemiecką Robert Hatecke Export GmbH, pismem nr EEP/29/30 z dnia 02.05.1990 wprowadzono do planu laminowania formy łodzi FFB-7,40 i FFB-8,20, łodzi zrzutowe FFB-7,40–2 szt. oraz formy i łodzi FFB5,75–1 szt.⁹⁴⁶

96.2. Inne jednostki stalowe planowane do budowy w 1990 roku

Poza statkami i kadłubami statków ujętymi w planie sprzedaży w roku 1990, harmonogram budowy statków na 1990-1991 zawierał następujące jednostki⁹⁴⁷:

- B-280/15-22 dla państwowych przedsiębiorstw rybackich, z dostawą od 1991 roku, w tym jednostki do nr budowy 18 jako zakontraktowane;
- statki ratownicze B-823/1-2 dla STM PMW, z dostawą, odpowiednio: B-823/1 - we wrześniu 1991 r., B-823/2 – w grudniu 1991 r.;
- holownik H2-960B/1 dla Morskiego Portu Handlowego, z dostawą w 1991 r.;
- holowniki H-420N/1-5 dla Zarządu Portu w Rostocku, z dostawą od 1991 r.;
- statki rybackie B-291/1-2 dla spółdzielczych przedsiębiorstw rybackich, z dostawą od 1991 r.

Ryc. nr 308. Model kutra B-291.



Charakterystyka techniczna kutra⁹⁴⁸:

Długość całkowita – 19,90 m;
 Długość między pionami – 17,00 m;
 Szerokość – 7,00 m;
 Wysokość boczna – 5,50 m;
 Zanurzenie – 2,80 m;
 Pojemność ładowni – 80 m³;
 Silnik MAN typu D2840LE o mocy 346 kW;
 Prędkość – 9,5 węzła;
 Załoga – 6 osób.

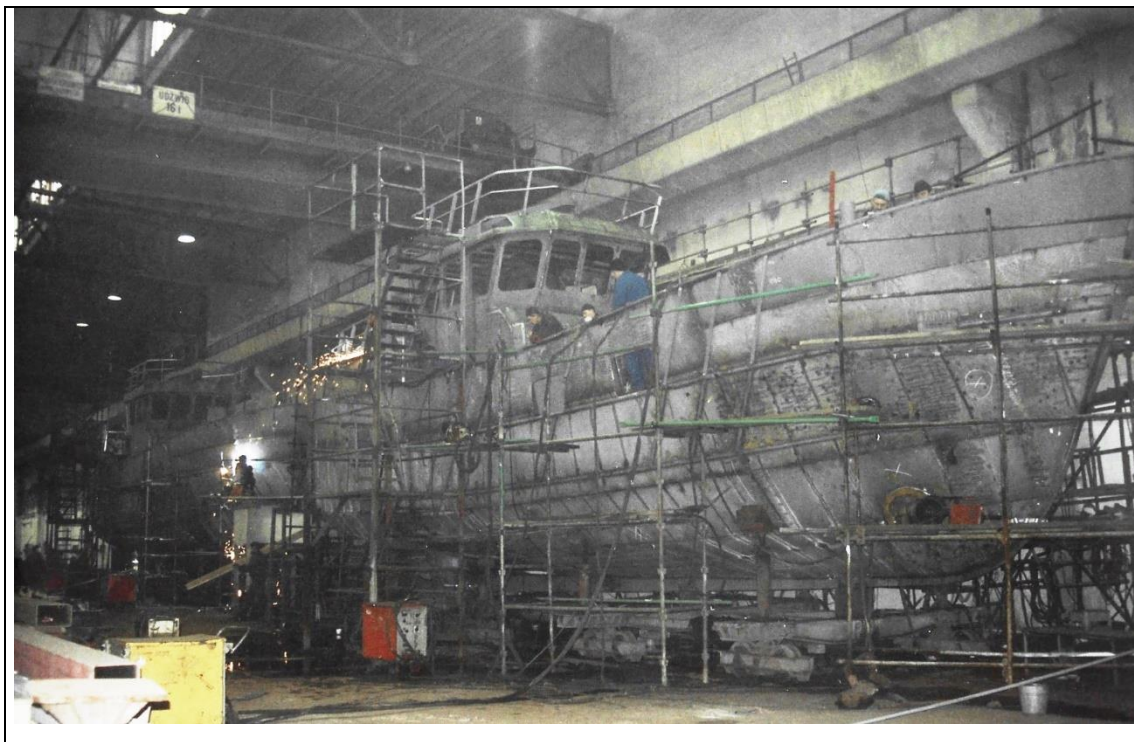
⁹⁴⁶ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 213, Plan techniczno-ekonomiczny 1990, Harmonogram laminowania na 1990 r. i I kw. 1991 r.

⁹⁴⁷ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 213, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1990, Harmonogram budowy statków na 1990 rok z 22.05.1990 r., wprowadzony do realizacji pismem EEP/33/90 z 24.05.1990 r. (korekta była spowodowana powstaniem poważnych opóźnień w zakresie montażu kadłubów na K-1).

⁹⁴⁸ Plan ogólny nr B-291-PT/0101-1 (w posiadaniu autora).

Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Ryc. nr 309. Kadłub B291 w trakcie budowy.



Źródło: archiwum Stanisława Pelczara

96.3. Plan eksportu⁹⁴⁹

Plan zawierał następujące wyroby:

- holowniki B-820/16-22 – 7 szt. dla ZSRR;
- kutry 727M – 4 szt. dla ZSRR;
- kadłuby kutrów rybackich BN NLB/1-2 – 2 szt. dla Holandii;
- kadłub statku rybackiego A-219 – 1 szt. dla Finlandii;
- kutry MFB 16/9-10 – 2 szt. dla Angoli;
- tratwy kablowe (aluminiowe) – 2 szt. dla Finlandii.

Wartość eksportu do I obszaru wynosiła 12.124.350,0 tys. zł (spadek o 12% w stosunku do 1989 r.) i 11.111.770,0 tys. zł do II obszaru (spadek o 41,7% w stosunku do 1989 r.).

Przekazanie armatorowi holenderskiemu pierwszego kadłuba NLB/1 odbyło się 14.07.1990 r.

⁹⁴⁹ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 212, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1989, Plan eksportu na 1990 rok z 06.02.1990 r.

Ryc. nr 310. Kadłub kutra NLB dla odbiorcy z Holandii.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Ryc. nr 311. Uczestnicy uroczystości wodowania kadłuba dla odbiorcy z Holandii.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Na zdjęciu, od lewej: NN, Teresa Iwanowska, Ryszard Sej, przedstawiciele armatora; pierwszy z prawej stoi właściciel stoczni holenderskiej Maaskant Shipyards p. Maaskant.

Ryc. nr 312. Statek rybacki „Silva” zbudowany z użyciem kadłuba A-219⁹⁵⁰.



Źródło: zbiory autora.

96.4. Uruchomienie produkcji łodzi ratunkowych swobodnego zrzutu typu FFB⁹⁵¹

Łodzie swobodnego zrzutu, nazywane też łodziami zrzutowymi, to kolejne z wyzwań, z jakim musiała zmierzyć się Stocznia „Ustka”, aby sprostać nowemu trendowi w dziedzinie środków ratunkowych. Stocznia wybrała drogę licencyjną, podpisując umowę z niemieckim producentem R.Hatecke GmbH, który produkcję łodzi zrzutowych uruchomił w 1983 r. Stocznia, wspólnie z Centromorem Gdańsk, prowadziła też rozmowy z innymi europejskimi producentami łodzi FFB, w tym norweską firmą Joergensen et Vik. Ze względu na warunki techniczne i finansowe Stocznia wybrała ofertę firmy R. Hatecke GmbH. Zakres projektów zakupionych w ramach umowy licencyjnej obejmował następujące typy łodzi: FFB-5,75, FFB-6,65, FFB-7,40 i FFB-8,20.

Oprócz odmiennego systemu wodowania łodzi zrzutowych, odróżniających je od łodzi tradycyjnych, zastosowanie na statkach handlowych łodzi zrzutowych spowodowało zmianę lokalizacji urządzeń służących do wodowania, które z burt statku musiały być montowane na rufie. Były to specjalne konstrukcje wyposażone w układ rolek z tworzywa sztucznego, umożliwiające zjazd łodzi do wody, a także jej podnoszenie z wody i umieszczenie w miejscu stałej lokalizacji. Ich produkcję także podjęto w Stoczni „Ustka”, zapewniając odbiorcom kompletny zestaw ratunkowy.

⁹⁵⁰ Przekazanie kadłuba A-219 dla Fisk,Co, Finlandia, nastąpiło 20.04.1990 r.

⁹⁵¹ Zob. https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC_2393_14/5/ [dostęp: 17.12.2022]. FFB – Free Fall Boats. Zgodnie z Międzynarodowym kodeksem środków ratunkowych (Rezolucja IMO MSC 48(66), rozdział 3, Reg. 4.7), oprócz ogólnych wymagań dotyczących łodzi ratunkowych, dodatkowo łodzie ratunkowe typu free-fall muszą spełniać dodatkowe wymagania, takie jak:

- pojemność łodzi ratunkowej zrzutowej to liczba osób, której można zapewnić siedzenie bez ingerencji w środki napędowe lub działanie jakiegokolwiek wyposażenia łodzi ratunkowej;
- szerokość siedzenia ma wynosić co najmniej 430 mm; wolna przestrzeń przed oparciem ma wynosić co najmniej 635 mm; całe oparcie ma wystawać co najmniej 1000 mm ponad miejsce siedzenia;
- każda łódź ratunkowa zrzutowa musi uzyskać dodatni postęp [ruch do przodu] natychmiast po wejściu do wody i nie może zetknąć się ze statkiem po zrzuceniu przy przegłębieniu do 10° i przechylenie do 20° w każdą stronę od wysokości certyfikacyjnej;
- każda łódź ratunkowa zrzutowa musi mieć wystarczającą wytrzymałość, aby wytrzymać, przy obciążeniu pełnym zestawem osób i wyposażenia, wodowanie z wysokości co najmniej 1,3 x wysokość certyfikowanego zrzutu;
- każda łódź ratunkowa zrzutowa ma być wyposażona w system zwalniania.

Ryc. nr 313. Zrzut łodzi FFB-8.20.



Źródło: zbiory Stanisława Pelczara.

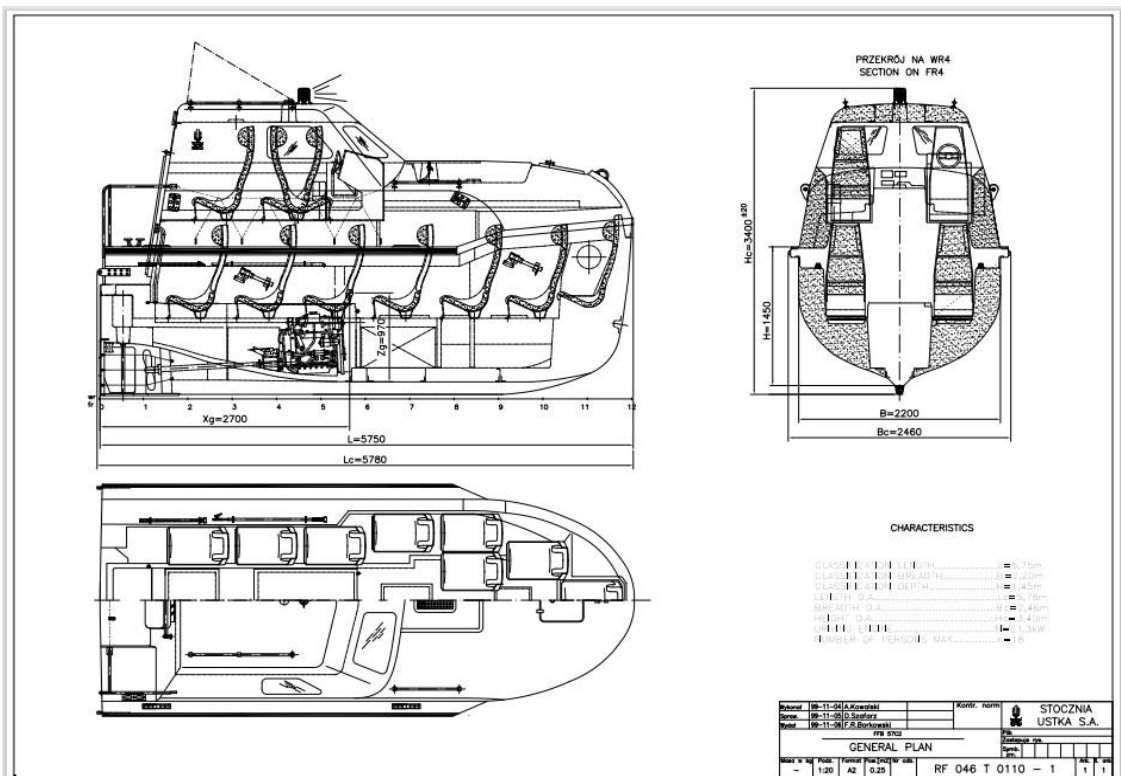
Ryc. nr 314. Łódź ratunkowa zrzutowa podczas podnoszenia.



Źródło: zbiory autora.

Wydany 02.05.1990 r. harmonogram laminowania uwzględnił już wykonanie oprzyrządowań i kilku reprezentantów łodzi zrzutowych, w tym łodzi typu FFB 5.75, przeznaczonej dla 18 osób.

Ryc. nr 315. Plan ogólny łodzi FFB 5,75⁹⁵².



Źródło: <https://en.stoust.com.pl/wp-content/uploads/2019/06/FFB57C2a.pdf>

⁹⁵² Wersja rysunku wykonanego w 1999 roku.

Z powodu zastosowania na statku łodzi ratunkowych zrzutowych, statki należało dodatkowo wyposażać w sprzęt spełniający funkcję łodzi ratowniczej. Dlatego, w celu uzupełnienia zakresu dostawy, stocznia uruchomiła także produkcję łodzi ratowniczych typu MOB-4,20, które po wydłużeniu o 20 cm otrzymały oznaczenie R-44.

Ryc. nr 316. Łódź ratownicza typu R-44.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Łódź ratownicza MOB⁹⁵³ – szybka, niewielka łódź używana na statkach, wykorzystywana do:

- ratowania osób, które wypadły za burtę,
- podejmowania rozbitków z innych statków,
- szybkiego transportu chorych na brzeg,
- grupowania tratw ratunkowych.

Łódź ratownicza powinna mieć długość od 3,8 do 8,5 m oraz mieć miejsce na pięć miejsc siedzących i jedno leżące. Łódź powinna móc płynąć przez 6 godzin z prędkością 6 węzłów, a jej prędkość holowania winna wynosić co najmniej 2 węzły dla największej statkowej tratwy w pełni obciążonej. Łódź ratownicza musi

być opuszczona na powierzchnię wody w nie więcej niż 5 minut.

Produkcja łodzi zrzutowych była stopniowo wdrażana wraz z potrzebami stoczni polskich i możliwościami otrzymania zamówień ze stoczni zagranicznych. Pierwszymi sprzedanymi na eksport łodziami były łodzie FFB-8,20, które zamówiła Stocznia Harland&Wolf w Belfaście.

Ryc. nr 317. Model łodzi FFB-8,20.



Sukcesywnie, zakres produkowanych łodzi zrzutowych ulegał rozszerzeniu, w tym o łodzie w wersji ognioodpornej do stosowania na zbiornikowcach, chemikaliowcach oraz platformach wiertniczych.

Źródło: zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

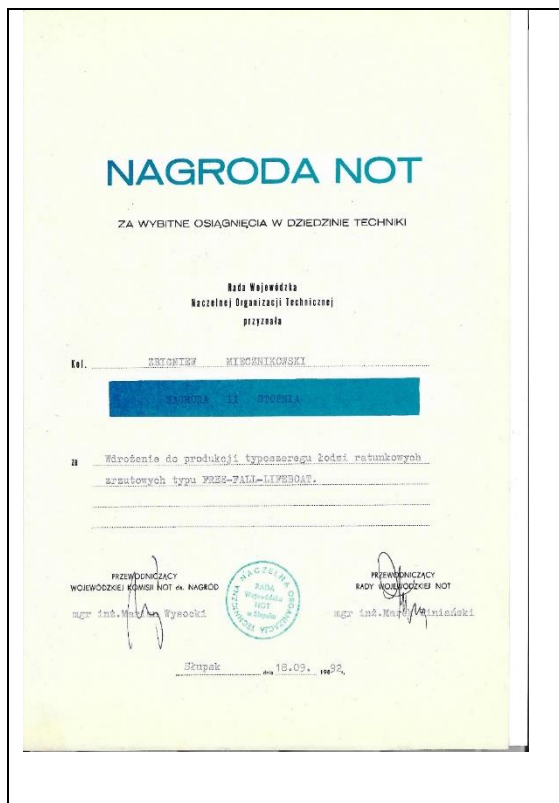
⁹⁵³ [https://pl.wikipedia.org/wiki/%C5%81%C3%B3d%C5%BA_ratownicza_\(ratownictwo_morskie\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/%C5%81%C3%B3d%C5%BA_ratownicza_(ratownictwo_morskie)) [dostęp: 17.12.2022].

Ryc. nr 318. Łódź zrzutowa do przejścia strefy ognia w trakcie prób.



Źródło: zbiory Stanisława Pelczara.

Ryc. nr 319. Nagroda za wdrożenie do produkcji łodzi FFB.



Źródło: zbiory autora.

W roku 1992 Rada Wojewódzka NOT w Słupsku przyznała nagrody za wybitne osiągnięcia w dziedzinie techniki za wdrożenie do produkcji typoszeregu łodzi ratunkowych typu Free-Fall-Lifeboat. Nagrody otrzymali pracownicy Stoczni „Ustka” ze wszystkich komórek organizacyjnych, uczestniczący w procesie przygotowania i uruchomienia produkcji łodzi.

96.5. Wodowanie B-823/1 „Zbyszko”

Pomimo, iż plan budowy statków z 22.05.1990 r. przewidywał wodowanie B821/1 w październiku 1990 r., wodowanie nastąpiło 22.12.1990 r. Jednostka otrzymała nazwę „Zbyszko”.

Ryc. nr 320. Statek B-823/1 „Zbyszko” na zapadni K-1.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

W uroczystości wzięli udział przedstawiciele Szefostwa Techniki Morskiej z Gdyni.

Ryc. nr 321. Uczestnicy uroczystości wodowania B-823/1 „Zbyszko”.



Na zdjęciu, od lewej: przedstawiciel STM Gdynia, dyrektor Jacek Graczyk, główny projektant Włodzimierz Podruczny, matka chrzestna, kierownik K-1 Ireneusz Adamczyk, przedstawiciele STM Gdynia.

Fot. Włodzimierz Podruczny.

96.6. Wyniki finansowe za rok 1990

W roku 1990 stocznia osiągnęła dodatni wynik finansowy, który przez wyniósł 52.168 mln zł. Po zapłaceniu podatku dochodowego w kwocie 21.162 mln zł, podatku od wzrostu wynagrodzeń w kwocie 46 mln zł, odpis na fundusz przedsiębiorstwa wyniósł 21.241 mln zł⁹⁵⁴.

98.7. 45-lecie Stoczni „Ustka”

W związku z obchodami 45-lecia Stoczni „Ustka” 26.10.1990 r. Rada Pracownicza na wniosek kierownictwa stoczni rozszerzyła listę osób wyróżnionych odznaką „Zasłużony dla Stoczni Ustka”. Kolektywy wydziałowe wytypowały 11 kandydatur, wśród których był dyrektor Jacek Graczyk. W głosowaniu jawnym, z którego wyłączono dyrektora, rada przyznała odznakę następującym pracownikom: Kazimierz Kowalik, Tadeusz Olech, Adam Bińkowski, Tadeusz Szwarz, Jan Zawadzki, Władysław Kuligowski, Ryszard Sej, Stanisława Swacha, Wojciech Duch, Tadeusz Przewoźny.

Nad kandydaturą dyrektora Jacka Graczyka rada głosowała w sposób tajny, w którym 5 głosami „za”, 6 głosami „przeciw” i 2 głosami „wstrzymującymi się” nie przyznała dyrektorowi odznaki „Zasłużony dla Stoczni Ustka”⁹⁵⁵.

Z okazji obchodów rocznicy powstania stoczni został wydany okolicznościowy medal.

Ryc. nr 322. Medal wydany z okazji 45-lecia Stoczni „Ustka”.



Źródło: zbiory autora.

96.7. Działalność Rady Pracowniczej w 1990 roku

71 pracowników wydziału W-2 podpisało petycję w sprawie funduszu socjalnego, proponując utworzenie dla każdego pracownika indywidualnego konta. Rada Pracownicza ustaliła, aby sprawę rozpatrzyć przy zatwierdzaniu planu wydatków z funduszu socjalnego⁹⁵⁶.

⁹⁵⁴ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 191, Sprawozdanie finansowe 1991, Sprawozdanie F-06 o podziale zweryfikowanego wyniku finansowego za rok 1990; w materiałach archiwalnych APK OS, nie znajdują się sprawozdania z wykonania planu za rok 1990, ani analizy działalności, które były wcześniej sporządzane w stoczni.

⁹⁵⁵ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 215, Protokoły posiedzeń rady pracowniczej, Protokół nr 20/90 z posiedzenia Rady Pracowniczej Stoczni „Ustka” odbytego 26.10.1990 r.

⁹⁵⁶ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 125, Protokoły posiedzeń rady pracowniczej, Protokół nr 1/90 z posiedzenia rady pracowniczej Stoczni „Ustka” odbytego 08.01.1990 r.

W posiedzeniach Rady Pracowniczej od 29.01.1990 r. zaczęli uczestniczyć przedstawiciele związków zawodowych: NSZZ „Solidarność”, ZZPSU i ZLIITSU⁹⁵⁷.

Po wprowadzeniu zmian, rada jednogłośnie uchwaliła nowy regulamin przyznawania odznaki „Zasłużony dla Stoczni Ustka”⁹⁵⁸.

Przy omawianiu planu techniczno-ekonomicznego na rok 1990 r. dyrektor ekonomiczny stwierdził, że „trudna sytuacja finansowa krajowych armatorów zmusza stocznię do szukania armatorów na B-280 za granicą Polski”. Dyrektor stoczni stwierdził, że „głównymi problemami są produkcja z LPS oraz zbyt B-280. Okres jest trudny i trzeba go przejść bez większej szkody dla stoczni”. Rada jednogłośnie uchwaliła plan techniczno-ekonomiczny na 1990 rok w wersji proponowanej przez kierownictwo stoczni⁹⁵⁹.

W związku ze zmianą ustawy o przedsiębiorstwach państwowych, opublikowanej 09.03.1990 r. w „Rzeczpospolitej”, podjęto temat konkursu na dyrektora. Ustalono, że decyzję w sprawie terminu konkursu rada podejmie po zapoznaniu się z materiałami kierownictwa stoczni w sprawie planu produkcji do końca 1991 roku i organizacji służb stoczni, w terminie do 31.05.1990 r.⁹⁶⁰

Na posiedzeniu 02.05.1990 r. rada pozytywnie zaopiniowała umowę licencyjną na łodzie zrzutowe - 14 członków rady było „za”, 3 członków wstrzymało się od głosu. Przed głosowaniem dyrektor ekonomiczny stwierdził, że niedobór zamówień na wyroby z LPS to między innymi skutek likwidacji Stoczni Gdańskiej⁹⁶¹, która była odbiorcą około 40% produkcji LPS i wynik załamania się eksportu statków z innych stoczni dla ZSRR. Z tych powodów stocznia znalazła się w bardzo trudnej sytuacji. W związku z brakiem zapotrzebowania na łodzie oferowane przez stocznię, stocznia była zmuszona do szukania innych rozwiązań, w wyniku czego powstała koncepcja zakupu licencji na łodzie zrzutowe. Na tym samym posiedzeniu omawiano sytuację na P-1 w związku z „wnioskiem komisji „NSZZ”, która dotyczyła szkodliwych warunków pracy i skrócenia czasu pracy do 6 godzin, oraz zwolnienia 40 pracowników wydziału. Rada zgodziła się z propozycją, że „decyzje dotyczące redukcji w tym na wydziale P-1 należy podjąć po przedstawieniu przez kierownictwo stoczni uaktualnionych zadań produkcyjnych na rok 1991 i generalnej koncepcji organizacji Stoczni „Ustka”. Rada nie rozpatrzyła wniosku pracowników P-1 o odwołanie dyrektora produkcji⁹⁶².

Na posiedzeniu rady 18.05.1990 r. dyrektor ekonomiczny poinformował, że armator z NRD (Zarząd Portu w Rostocku – u.a.) zwrócił się z zapytaniem „**czy istnieje szansa wycofania się z kontraktu na holowniki (H-420N – u.a.) bez ponoszenia jakichkolwiek kosztów?**”. „Stocznia odpowiedziała, że taka możliwość nie istnieje”⁹⁶³.

⁹⁵⁷ Tamże. Protokół nr 2/90 z 29.01.1990 r.

⁹⁵⁸ Tamże. Protokół nr 4/90 z 28.02.1990 i 05.03.1999 r.

⁹⁵⁹ Tamże.

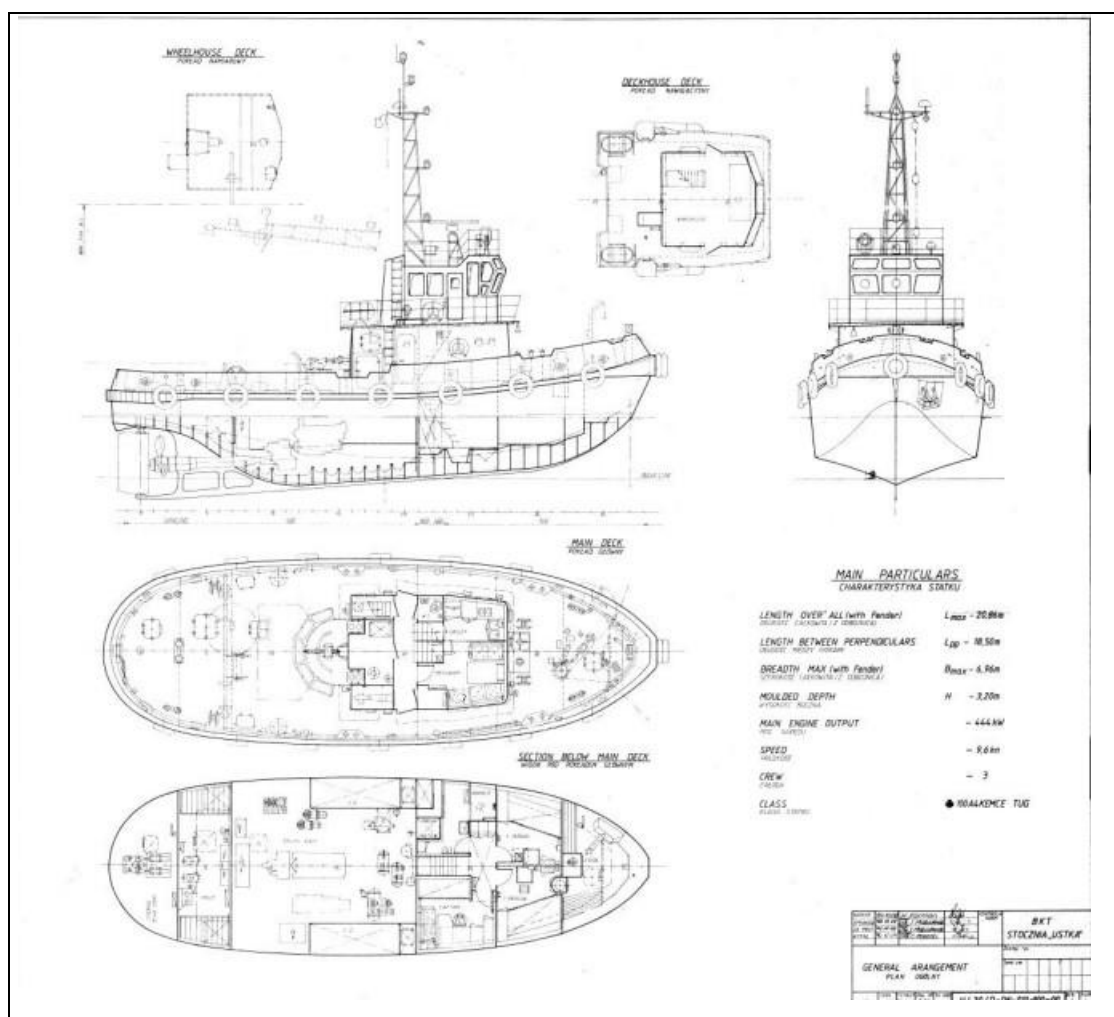
⁹⁶⁰ Tamże. Protokół nr 8/90 z 25.04.1990 r.,

⁹⁶¹ 1 listopada 1988 mimo najlepszych wyników ekonomicznych ze wszystkich liczących się stoczni polskich, Stocznia Gdańska została postawiona w stan likwidacji przez rząd premiera Mieczysława Rakowskiego pod pretekstem słabych wyników ekonomicznych; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Stocznia_Gdańska [dostęp: 18.12.2022].

⁹⁶² APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 125, Protokoły posiedzeń rady pracowniczej, Protokół nr 9/90 z posiedzenia rady pracowniczej Stoczni „Ustka” odbytego 02.05.1990 r.

⁹⁶³ Tamże. Protokół nr 10/90 z 18.05.1990 r.

Ryc. nr 323. Plan ogólny holownika H-420 (B-825).



Źródło: archiwum Jerzego Przybycienia.

Plan produkcji na rok 1991 omówiono na posiedzeniu rady 08.06.1990 r. Dyrektor stoczni poinformował członków rady o rozmowach prowadzonych z prywatnym armatorem w sprawie zakupu 1 szt. B-280, o rozmowach z irańskim armatorem na temat dostawy 3 szt. B-280 w 1991 i 7 szt. podobnych jednostek w latach następnych. W związku z zapowiedzią strony niemieckiej dotyczącej zerwania kontraktu na budowę holowników H-420N, dyrektor stwierdził, że w takim przypadku ich budowa byłaby zastąpiona budową kutrów B-291 dla spółdzielczości. Uzupełnieniem produkcji miałyby być także remonty klasowe kutrów B-25sA i B-410. Z powodu mniejszego zainteresowania na jednostki rybackie stocznia zamierzała koncentrować się na rynkach RPA i Iranu oraz budowie kadłubów dla klientów z Holandii i Finlandii. W opinii dyrektora sytuacja w zakresie produkcji pozaokrętowej była bardziej złożona. Ograniczone zamówienia w 1990 roku zmuszały stocznnię do uruchomienia produkcji wyrobów takich, jak: kioski gastronomiczne, drobne łodzie rybackie, kajaki, czy też kosze na śmieci. I chociaż ta produkcja nie przynosiła zysku, to pozwalała utrzymać zatrudnienie na stałym poziomie. Po uruchomieniu produkcji łodzi zrzutowych w skali 20 szt. rocznie i wznowieniu produkcji osłon szyn prądowych dla metra w Warszawie oraz zbiorników ekologicznych miało zapewnić produkcję dla 94 pracowników na wydziale P-1. Rada zaakceptowała przedstawiony przez dyrektora plan⁹⁶⁴.

⁹⁶⁴ Tamże. Protokół nr 11/90 z 08.06.1990 r.

Ryc. nr 324. Kiosk gastronomiczny typu Ryc. nr 325. Kosze na śmieci.
KM-63.



Fot. Włodzimierz Podruczny

Fot. Włodzimierz Podruczny

Na tym samym posiedzeniu rady (08.06.1990 r.) dyrektor stoczni przedstawił projekt nowej struktury organizacyjnej. Główne założenia były następujące:

- likwidacja pionu dyrektora ds. zaopatrzenia i kooperacji i utworzenie pionu dyrektora ds. handlowych;
- przekształcenie biura projektowego w dział lub zakład;
- zintegrowanie służb technologicznych;
- utworzenie służby głównego technologa – głównego inżyniera stoczni;
- przekształcenie szefostwa ruchu, który realizowałby swoje zadania poprzez kooperację zewnętrzną;
- podporządkowanie kontroli jakości głównemu technologowi;
- stworzenie wielozawodowego zespołu mistrzowskiego;
- wprowadzenie dniówki premiowej w miejsce akordu.

Po dodatkowych wyjaśnieniach dyrektora stoczni i w wyniku dyskusji, rada 13 głosami „za”, 1 głosem „przeciw” i 3 głosami „wstrzymującymi się” zaakceptowała przedstawione „Propozycje zmiany systemu organizacyjnego Stoczni Ustka im. E. Kwiatkowskiego”, zgłaszając jednocześnie swoje wątpliwości i zastrzeżenia, mianowicie:

1. wątpliwości, czy stocznia spełnia wszystkie kryteria i wymogi właściwego funkcjonowania dniówki, a dotyczące organizacji pracy w powiązaniu z wykorzystaniem dnia pracy:
 - właściwej bazy do rzetelnego planowania i rozliczania zadań;
 - kadry mistrzowskiej, nowych wymogów co do jej umiejętności organizacyjnych;
2. brak określenia efektów ekonomicznych;
3. brak wyraźnych mechanizmów dyscyplinujących jakość i koszty wytwarzania;
4. istnienie uchwały nr 119 RM, podporządkowującej kontrolę jakości dyrektorowi przedsiębiorstwa;
5. słabe zaangażowanie kadry kierowniczej we wdrażaniu projektu⁹⁶⁵.

Na posiedzeniu 26.09.1990 r. rada 11 głosami „za” i 1 głosem „przeciw” zaakceptowała powołanie spółki „Baltprojekt” na bazie pracowników BPK Stoczni „Ustka” oraz 8 głosami „za” i 4 „wstrzymującymi się” utworzenie pionu technicznego wg propozycji dyrektora stoczni w ramach programu reorganizacji stoczni, polegającej na integracji służby technologicznej i uwzględniającej jej powiązania wynikające z utworzenia „Baltprojektu” i zmian organizacyjnych⁹⁶⁶.

⁹⁶⁵ Tamże.

⁹⁶⁶ Tamże. Protokół nr 17/90 z 26.09.1990 r. Obowiązki zastępcy ds. technicznych powierzono Andrzejowi Grossowi. Prezesem spółki „Baltprojekt” został Bernardyn Marciniak, a wiceprezesem Cezary Koseski.

Przedmiotem posiedzenia rady było także omówienie „zgłoszonego przez załogę i związki zawodowe problemu związanego z brakiem poczucia bezpieczeństwa, co do pełnego frontu robót na wydziałach produkcyjnych w IV. kw. 1990 roku i perspektywy na 1991 rok”. Dyrektor poinformował członków rady, że w 1991 roku główną produkcją będą następujące jednostki i zadania:

- B-823 dla Marynarki Wojennej;
- H-420 dla Niemiec;
- B-280/15-16 dla SPRM „Bałtyk” Kołobrzeg;
- B-280/17 i 18 dla „Kogi” Hel;
- B-291 dla spółdzielczości i ewentualnie na eksport;
- kadłub częściowo wyposażony dla Holandii;
- kadłub dla Finlandii;
- remonty gwarancyjne B-280;
- remonty klasowe B-410.

Prowadzone były rozmowy z armatorem norweskim w sprawie budowy transportowca o długości 43 m. W przypadku utrzymywania się trudności z uzyskaniem nowych kontraktów na budowę nowych jednostek w pełni wyposażonych, planowano zwiększenie mocy przerobowej K-1 i przyjęcie zamówienia na budowę kadłubów i konstrukcji stalowych.

Odnosnie produkcji z LPS zapotrzebowanie na te wyroby było małe, ale perspektywicznie sytuacja była lepsza, niż na produkcji stalowej. Na wydziale W-1 planowano przeniesienie części pracowników do produkcji z aluminium, ponieważ było duże zapotrzebowanie na produkcją sterówek i innego wyposażenia ze stopów aluminiowych.

Rada pracownicza przyjęła wyjaśnienia dyrektora i jednocześnie zobowiązała go do przedstawienia tych informacji załodze stoczni poprzez radiowęzeł zakładowy⁹⁶⁷.

Dyrektor przedstawił radzie sprawozdanie z ostatnich wyjazdów służbowych. Zasygnalizował duże trudności spowodowane nieufnością partnerów zachodnich, co do możliwości produkcyjnych stoczni oraz niepewną sytuacją polityczną w Polsce⁹⁶⁸.

Nowy system wynagrodzenia w formie czasowo-premiejowej na wydziałach P-1 i W-2 był przedmiotem dyskusji na posiedzeniu rady 03.10.1990 r. Negatywnie nowy system zaopiniował NSZZ „S”, ZZPSU pozytywnie z uwagami i bez uwag ZZliTSU. W trakcie dyskusji, w której dominował temat niskiej kwalifikacji kadry mistrzowskiej, przedstawiciel W-2 stwierdził, że **„co miesiąc wykazuję 70 nadgodzin, co oczywiście jest fikcją, bo ja po godzinach nie pracuję”** oraz **„od czasu gdy sami dzielimy pieniądze za wykonaną pracę, to nie przepracowaliśmy ani 10% nadgodzin z tego co zostało wykazane; dlatego, za nadgodziny powinna stocznia płacić tylko w uzasadnionych wypadkach, a nie pozostawiać tego w gestii mistrza”**. Rada w głosowaniu odrzuciła propozycję dyrektora, głosując w następujący sposób: 2 głosy „za”, 3 głosy „przeciw”, 10 głosów „wstrzymujących się”⁹⁶⁹.

Po wprowadzeniu korekt w systemie wynagradzania, w tym: podwyższenie funduszu płac zespołów mistrzowskich o 10%, podwyższenie osobistego zaszeregowania robotników o 10% oraz rozszerzenie tabeli stawek godzinowych, rada 12 głosami „za” i 5 głosami „wstrzymującymi się”

⁹⁶⁷ Tamże.

⁹⁶⁸ Tamże.

⁹⁶⁹ Tamże. Protokół nr 18/90 z 03.10.1990 r.

zatwierdziła wprowadzenie z dniem 01.11.1990 r. nowych zasad wynagradzania na P-1 i W-2 na okres trzech miesięcy z możliwością przeprowadzenia wcześniejszej analizy efektów wynikłych z jego wprowadzenia i rozszerzenia na stałe we wszystkich wydziałach produkcyjnych⁹⁷⁰.

W związku z ogłoszeniem pogotowia strajkowego na wydziale P-1, dyrektor stoczni przedstawił członkom rady skutki realizacji 10 postulatów zgłoszonych przez pracowników wydziału laminatów. Część z nich, w tym żądanie skrócenia czasu pracy, wymagały decyzji Rady Ministrów, która po porozumieniu z ogólnokrajowymi organizacjami związkowymi, mogła ustalić rodzaj prac, przy których możliwe było stosowanie skróconego czasu pracy. Inne, płacowe, były możliwe do realizacji po wynegocjowaniu zapisów w zakładowym systemie wynagrodzeń. Rada jednogłośnie opowiedziała się za załatwieniem postulatów komitetu strajkowego, zobowiązując między innymi dyrekcję do zwiększenia funduszu bazowego o 20% dla wszystkich pracowników stoczni. Ponadto rada zwróciła się do związków zawodowych, „aby w przyszłości nie nagłaśniały na całą Polskę podobnych problemów stoczni, gdyż może to być szkodliwe dla wiarygodności nowej firmy u kontrahentów krajowych z zagranicznych”⁹⁷¹

96.8. Działania Rady Pracowniczej i NSZZ Solidarność zmierzające do odwołania dyrektora Stoczni „Ustka”

Rozmowy z dyrektorem stoczni w sprawie konkursu na dyrektora Rada Pracownicza odbyła w czerwcu 1990 r., gdzie uzgodniono, że konkurs powinien być przeprowadzony w roku 1990, chociaż ustawa z 09.03.1990 r. o przedsiębiorstwach państwowych wymagała przeprowadzenie konkursu do marca 1992 r. 26.10.1990 r. na spotkaniu prezydium Rady z dyrektorem stoczni ustalono, że optymalnym terminem będzie styczeń 1991 r. Zgodnie trybem przeprowadzenia konkursu było uchwalenie i przedstawienie ministrowi [przemysłu] wniosku o odwołanie dyrektora i powołanie tymczasowego kierownika przedsiębiorstwa. Rada 10 głosami „za” i 3 głosami „przeciw” ustaliła przeprowadzenie konkursu w styczniu 1991 r.⁹⁷²

14.11.1990 r. przewodniczący Rady Pracowniczej zapoznał członków rady z treścią pisma nr RP/14/90, przygotowanym przez prezydium rady, dotyczącego odwołania dyrektora stoczni Jacka Graczyka z dniem 01.01.1991 r. Rada jednogłośnie zaakceptowała treść pisma⁹⁷³. W uzasadnieniu zaznaczono, że dyrektor pełnił swą funkcję z wyboru w drodze konkursu i zgodnie z ustawą miał zapewnioną pracę do marca 1992 roku. W piśmie podano, że „planowane zadania produkcyjne w okresie czerwiec 1991 - marzec 1992, wynikające z kontraktów, przewidują budowę między innymi trzech statków prototypowych. Realizacja tych zadań będzie wymagała dużego wysiłku technicznego i organizacyjnego, a także pełnego zaangażowania ze strony załogi i kierownictwa stoczni”⁹⁷⁴.

Ministerstwo zareagowało na ten wniosek teleksem, w którym zażądało odpowiedzi na kilka pytań dotyczących produkcji, po czym przewodniczący Rady Krzysztof Asztemborski otrzymał odpowiedź na wniosek o odwołanie dyrektora. Ministerstwo wskazało (pismo nr DK3236/90 – u.a.): **„Stocznia Ustka uzyskuje bardzo dobre wyniki ekonomiczne. Asortyment wyrobów jest urozmaicony, o wysokim poziomie technicznym i cieszy się dobrą opinią u odbiorców zagranicznych i krajowych. Te aspekty przemawiają za tym, aby stocznię szybko sprywatyzować”**. I dalej: **„Odwoływanie dyrektora naczelnego i organizowanie w styczniu konkursu może spowodować przesunięcie przynajmniej na pół roku prac związanych z prywatyzacją stoczni”**. 12 grudnia 1990 r. odbyło się posiedzenie rady pracowniczej, na którym omawiano między innymi problem prywatyzacji. Rada wstrzymała się z podjęciem decyzji o przekształceniu stoczni w

⁹⁷⁰ Tamże. Protokół nr 19/90 z 09.10.1990 r.

⁹⁷¹ Tamże. Protokół nr 21/90 z 14.11.1990 r.

⁹⁷² Tamże. Protokół nr 20/90 z 26.10.1990 r.

⁹⁷³ Tamże. Protokół nr 21/90 z 14.11.1990 r.

⁹⁷⁴ „Głos Pomorza” 23-24.03.1991 r., nr 70.

jednoosobową spółkę skarbu państwa do czasu przeprowadzenia rozmów w Ministerstwie Przemysłu, do których delegowała swoich trzech przedstawicieli oraz dyrektora Graczyka⁹⁷⁵.

W przypadku, gdyby rada zaakceptowała propozycję ministerstwa, to rozpisywanie konkursu na dyrektora stoczni miałyby się z celem, bo zgodnie z ustawą o prywatyzacji z chwilą przekształcenia przedsiębiorstwa w spółkę, dyrektor i jego zastępcy zostaliby odwołani ze stanowisk. Nowy zarząd spółki byłby powołany przez radę nadzorczą, w której 1/3 stanowiliby przedstawiciele załogi, a pozostałe 2/3 było zarezerwowane dla Skarbu Państwa⁹⁷⁶. W trakcie dyskusji dyrektor przekazał informacje na temat planu roku 1991 – „na wyroby z LPS jest duże zapotrzebowanie, dlatego chcemy zwiększyć zatrudnienie na wydz. P-1 oraz uruchomić II zmianę; w produkcji okrętowej mamy podpisane kontrakty na 3 holowniki dla Niemiec, 4 kutry B-291, 2 jednostki B-823 oraz B280/17 i 18; ponadto będziemy wyposażać jednostkę dla Holandii”⁹⁷⁷.

Rada, 9 głosami „za”, 1 głosem „przeciw” i 5 głosami „wstrzymującymi się”, przyjęła uchwałę o wstrzymaniu się z podjęciem decyzji o przekształceniu Stoczni Ustka w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa do czasu przeprowadzenia rozmów w ministerstwie przemysłu, na które delegowano: Krzysztofa Asztemborskiego – przewodniczącego, Adama Kleinszmidta i Zbigniewa Weidebacha – zastępców przewodniczącego rady. Jednocześnie do udziału w tych rozmowach rada zaprosiła dyrektora Jacka Graczyka⁹⁷⁸.

W tydzień po tym posiedzeniu dyrektor Jacek Graczyk otrzymał z ministerstwa zaproszenie na spotkanie przedstawicieli Rady Pracowniczej i NSZZ „S” w związku — jak napisano — „pismami z dnia 11 grudnia 1990 r. w sprawie odwołania J. Graczyka”. Pismo to było wystosowane przez zakładową „S”, czytamy w nim między innymi: **„Zamiast spodziewanej decyzji o odwołaniu ze stanowiska dyrektora stoczni mgr inż. J. Graczyka Rada Pracownicza otrzymała pismo, którego treść jest w największym stopniu nie na temat i jest odebrana jako świadome i celowe odwlekanie decyzji. Rada Pracownicza nie prosiła o dobre rady na temat prywatyzacji, a tylko i wyłącznie o odwołanie dyrektora” (...)**⁹⁷⁹. Podpisał przewodniczący KZ NSZZ „S” — Ireneusz Opuchlik. Pismo nosiło datę 11 grudnia 1990 r.

Sprawę wysłanego przez KZ NSZZ „S” pisma omawiała rada na posiedzeniu 19.12.1990 r. Wtedy okazało się, że do ministerstwa wysłano więcej niż jedno pismo, co wynikało z treści teleksu nr 129 z 18.12.1990 r, jaki ministerstwo przesłało do stoczni z propozycją spotkania stron w Warszawie 20.12.1990 r. Na pytanie dyrektora Jacka Graczyka, co było treścią pisma rady nr RP/14/90, czy odwołanie dyrektora, czy rozpisanie konkursu na dyrektora, przewodniczący Rady potwierdził, że Rada wносиła o rozpisanie konkursu „ale zgodnie z ustawą, trzeba najpierw odwołać dyrektora, a następnie rozpiąć konkurs”. Dyrektor Graczyk zwrócił jednak uwagę, że „zgodnie z treścią teleksu [spotkanie] będzie miało za główny cel odwołanie dyrektora, a nie temat prywatyzacji”. Działania „S” zostały jednoznacznie skrytykowane przez przedstawicieli: ZOI, ZZiI, EHC, W-2 [nazwy wg określeń zawartych w protokołach Rady]. Przedstawiciel W-2 zwrócił się do przedstawiciela „S” zapytaniem, czy Rada może otrzymać kopię pisma, w którym była zawarta ocena stoczni przez związek, na co otrzymał odpowiedź, że o tym może zdecydować tylko komisja zakładowa. Podczas posiedzenia dyrektor Jacek Graczyk wygłosił oświadczenie następującej treści: **„w zaistniałej sytuacji chcę powiedzieć w imieniu wszystkich zastępców dyrektora w naszej stoczni, że w takich warunkach**

⁹⁷⁵ Tamże.

⁹⁷⁶ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 125, Protokoły posiedzeń rady pracowniczej, Protokół nr 22/90 z posiedzenia rady pracowniczej Stoczni „Ustka” odbytego 12.12.1990 r.

⁹⁷⁷ Tamże.

⁹⁷⁸ Tamże.

⁹⁷⁹ W piśmie tym, przewodniczący stwierdził także, że „kondycja ekonomiczna stoczni nie zależy od bardzo dobrych wyników roku bieżącego [1990]/lat ubiegłych”, ale „w najwyższym stopniu zależy od portfela zamówień ma rok następny i lata przyszłe” i dalej „kto będzie ponosił odpowiedzialność, jeżeli w 1992 r. nastąpi krach ekonomiczny i finansowy naszego zakładu?” (kopia pisma w posiadaniu autora).

gdzie pewna grupa ludzi dla własnych celów manipuluje Radą Pracowniczą i dezinformuje załogę, nasza dalsza praca staje się bezcelowa. W przypadku odwołania dyrektora stoczni wszyscy zastępcy złożą rezygnację z zajmowanych stanowisk. Rada Pracownicza ma prawo wnioskować o odwołanie dyrektora i jego zastępców, ale to musi być zgodne z obowiązującymi przepisami⁹⁸⁰.

W wyniku głosowania: 11 głosami „za”, 3 głosami „wstrzymującymi się” Rada postanowiła wystąpić do ministerstwa telexem o następującej treści: - „ W odpowiedzi na telex nr 129 z 18.12.1990 r. informujemy, że treść pism z dnia 11.12.1990 r. nie jest znana radzie i załodze stoczni, w związku z powyższym rada nie podejmuje tematu i nie weźmie udziału w proponowanym spotkaniu 20.12.1990 r. Jednocześnie informujemy, że uchwałą z dnia 12.12.1990 r. Rada Pracownicza postanowiła przyjąć zaproszenie ministerstwa do rozmów na temat prywatyzacji, jest to nasza odpowiedź na pismo DK.3236/90. Tym samym sprawa konkursu zostaje odłożona do czasu podjęcia decyzji dot. przekształcenia stoczni w spółkę. Do rozmów wydelegowano trzech przedstawicieli rady i zaproszono dyrektora Jacka Graczyka. Prosimy o wyznaczenie spotkania⁹⁸¹.

W tej sytuacji Jacek Graczyk również odmówił wyjazdu do stolicy. 20 grudnia 1990 roku doszło jednak do spotkania w Ministerstwie Przemysłu. Przybyli nań przedstawiciele stoczniowej „Solidarności” oraz poseł Jan Król. Ustalono, że minister skieruje do stoczni odpowiednią komisję, która zbada zarzuty. **Jednocześnie Departament Kadr i Szkolenia Ministerstwa Przemysłu podtrzymał swoje stanowisko, że w związku z decyzją Rady Pracowniczej o przekształceniach własnościowych nie widzi powodu do rozpisywania konkursu na dyrektora.** Powód widziała KZ NSZZ „S”, o czym zawiadomiła ministra Tadeusza Syryjczyka w kolejnym piśmie⁹⁸². **„W związku z negatywną odpowiedzią dot. wniosku Rady Pracowniczej do Ministerstwa o odwołanie dyrektora naczelnego naszej stoczni (...) NSZZ „Solidarność” przy Stoczni Ustka wyraża swoje zdziwienie tą decyzją, mimo że zapewnił ob. minister na posiedzeniu Obywatelskiego Klubu Parlamentarnego w końcu ubiegłego roku, że nie będzie Pan stawiał sprzeciwów decyzjom rad pracowniczych w sprawie odwołania dyrektorów wywodzących się ze starej nomenklatury, a takim jest obecny dyrektor stoczni i całe jej kierownictwo. Nadmieniamy, że powołany on został na stanowisko w 1986 r. w wyniku konkursu. Jednak sposób jego przeprowadzenia budzi duże zastrzeżenia, gdyż decyzją byłego KW PZPR główny konkurent na to stanowisko — wybitny organizator przemysłu okrętowego, Stanisław Skrobot⁹⁸³, na podstawie fikcyjnych zarzutów nie został dopuszczony do konkursu”.**

Dalej dowiedzieliśmy się, że kto tylko rozmawiał ze S[tanisławem] Skrobotem był represjonowany i musiał odejść z pracy, zaś obecny dyrektor tak zastraszył załogę, że aż kadra

⁹⁸⁰ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 125, Protokoły posiedzeń rady pracowniczej, Protokół nr 23/90 z posiedzenia rady pracowniczej Stoczni „Ustka” odbytego 19.12.1990 r.

⁹⁸¹ Tamże.

⁹⁸² Pismo KZ NSZZ Solidarność, bez numeru, z 11.12.1990 r.; w piśmie tym postawiono zarzuty zastraszania załogi przez dyrektora Graczyka „tak że bała się ona cokolwiek wykonać, coś co było niezgodne z polityką dyrektora. Wprowadziło to apatię załogi, przede wszystkim wśród kadry inżynieryjno-technicznej, czego efektem jest całkowity brak projektów statków, które stocznia mogłaby zaoferować armatorom. Ostatnim znaczącym projektem statku jest trawler rufowy typu B-280, wdrożony do produkcji w 1988 r. Produkcja tego kutra wniosła decydujący wkład w aktualnie osiągnięte wyniki, zyski. Tzw. „bardzo dobre wyniki ekonomiczne” są właśnie głównie efektem z produkcji tego statku, a co nie jest zasługą obecnej dyrekcji stoczni, a tym bardziej dyrektora J. Graczyka” (kopia pisma w posiadaniu autora);

⁹⁸³ Stanisław Skrobot to był dyrektor generalny ZPO, w latach 1976-1977 zastępca dyrektora ds. produkcji w Stoczni „Ustka”, zwolniony ze stoczni z powodu konfliktu z dyrektorem Leszkiem Dulskim. W roku 1982 Prokuratura Wojewódzka w Koszalinie wniosła akt oskarżenia przeciwko Stanisławowi Skrobotowi, który „pełniąc w swoim czasie obowiązki dyrektora PZPS „Alka” [zakłady obuwnicze w Słupsku zatrudniające kilka tysięcy pracowników] dla celów prywatnych zagarnął usługi stolarskie o wartości 17 tys. zł, natomiast kosztami obciążono na polecenie T. Szoldry PHZ „Torimex” w Warszawie. Szkoda w toku śledztwa została wyrównana”; zob. „Głos Pomorza” z 21.01.1982, nr 15.

inżynieryjno-techniczna popadła w apatię. Z obszernego pisma wynikało, że dyrektor Graczyk przez cały czas walczył ze swoimi oponentami i spowodował widmo bankructwa stoczni w 1991 r.⁹⁸⁴

Swoją rolę w działaniach KZ NSZZ Solidarność odegrał także Jan Władysław Król⁹⁸⁵, poseł na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, który 13.12.1990 roku wystosował pismo do ministra przemysłu Tadeusza Syryjczyka, w którym prosił ministra o „ **możliwie pilne zajęcie stanowiska w przedłożonej sprawie, a w przypadku odmiennego stanowiska o umożliwienie spotkania przedstawicieli Komisji Zakładowej i Rady Pracowniczej z Panem Ministrem lub upoważnionym przez Pana przedstawicielem resortu**”.

96.9. Posiedzenie rady pracowniczej 28.12.1990 r.

W dniu tym rada, na podstawie pisma KTiR i twórców projektu nr 44/88 pt. „Kuter rybacki B-280”, postanowiła przyznać **nagrody za współdziałanie przy wdrażaniu** tego wniosku racjonalizatorskiego. Wnioskodawcy przedstawili podział środków wynikających z przepisów prawa o realizacji projektów racjonalizatorskich na poszczególne pionery oraz indywidualnie dla dyrektora stoczni w kwocie 6.400 tys. zł⁹⁸⁶. Ogólna kwota nagród wynosiła 370.000 tys. zł. Rada 10 głosami „za” i 2 głosami „wstrzymującymi się” przyznała dyrektorowi nagrodę we wnioskowanej wysokości⁹⁸⁷.

Należy przy tym zwrócić uwagę, że fakt przyznania nagrody dyrektorowi Jackowi Graczykowi w tym przypadku można uznawać za dowód odrzucenia argumentacji użytej w piśmie KZ NSZZ „Solidarność”, o którym mowa w przypisie nr 982.

Rada zapoznała się z projektem planu techniczno-ekonomicznego na rok 1991, który zakładał sprzedaż produkcji i usług w wysokości 165 mld złotych. Przewodniczący rady oznajmił, że zebranie miało charakter informacyjny i decyzja o zatwierdzeniu [planu] zostanie podjęta na następnym posiedzeniu, aby członkowie rady mieli czas na konsultacje z załogą⁹⁸⁸.

⁹⁸⁴ „Głos Pomorza” 23-24.03.1991 r., nr 70. Jednym z argumentów zawartych w piśmie KZ NSZZ Solidarność z 11.12.1990 r. była „nieefektywna akwizycja” prowadzona przez kierownictwo stoczni, czego przykładem było załamanie się planu produkcji stalowej „poprzez wycofanie się armatorów z zakupu 4 trawlerów rufowych oraz prawie wszystkich planowanych do produkcji na przyszły rok [1991] kutrów dla spółdzielczości rybackiej, gdzie mimo naszych ostrzeżeń nie rozpoczęto negocjacji zawartej w umowie ceny, która jest niższa niż 10% aktualnych kosztów, czekano do samego końca i okazało się, że spółdzielnie wycofały się z umowy”. W konkluzji pisma poinformowano ministra Syryjczyka, że „uzyskałiśmy zgodę osoby, która została niedopuszczona do konkursu w 1986 r. na stanowisku dyrektora stoczni i jesteśmy przekonani, że będzie ona w stanie jeszcze uratować kondycję zakładu oraz posiada poparcie załogi stoczni” (pismo w posiadaniu autora).

⁹⁸⁵ Jan Władysław Król (ur. 24 czerwca 1950 w Mielcu) – polski ekonomista i polityk. Poseł na Sejm X, I, II i III kadencji (1989–2001), w latach 1997–2001 wicemarszałek Sejmu III kadencji. ; W latach 1989–2001 sprawował mandat posła na Sejm X kadencji z ramienia Komitetu Obywatelskiego, uzyskiwał reelekcję z list Unii Demokratycznej i Unii Wolności. Reprezentował okręg słupski, koszalińsko-słupski i słupski. W 2001 bez powodzenia ubiegał się o reelekcję. Był członkiem założycielem Ruchu Obywatelskiego Akcja Demokratyczna, a następnie UD i UW. zob. [https://pl.wikipedia.org/wiki/Jan_Kr%C3%B3l_\(ur._1950\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/Jan_Kr%C3%B3l_(ur._1950))

⁹⁸⁶ Przeciętne wynagrodzenie w grudniu 1990 roku wynosiło 12 355 644 zł w skali roku; zob. <https://www.zus.pl/baza-wiedzy/skladki-wskazniki-odsetki-wskazniki/przecietne-wynagrodzenie-w-latach>.

⁹⁸⁷ APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 125, Protokoły posiedzeń rady pracowniczej, Protokół nr 24/90 z posiedzenia rady pracowniczej Stoczni „Ustka” odbytego 28.12.1990 r.

⁹⁸⁸ Tamże. W materiałach zgromadzonych w APK OS brak jest projektu planu omawianego w dniu 28.12.1990 roku przez radę pracowniczą, a jak również planu techniczno-ekonomicznego na rok 1991.

ANEKS

Życiorysy zasłużonych pracowników stoczni publikowane jako uznanie ich pracy⁹⁸⁹ i życiorysy pracowników stoczni z innego źródła niż źródło stoczniowe.

Adamczyk Władysław

Szcutnik.

Urodzony 4 września 1921 roku w miejscowości Ninków.

Pracował w Stoczni od 3 kwietnia 1946 roku.

Długoletni pracownik Stoczni. Zatrudniony został w 1946 roku przy budowie łodzi i kutrów rybackich jako przyuczony szcutnik, a potem na wydziale produkcji łodzi ratunkowych i trapów aluminiowych. Obecnie jest wydawcą narzędzi. Jako wzorowy pracownik udzielał się również w pracy społecznej.

Posiada Brązowy (1957 r.), Srebrny (1965 r.) i Złoty (1973 r.) Krzyż Zasługi oraz Odznakę Honorową „Za zasługi w rozwoju woj. koszalińskiego” (1974 r.).

Chomicz Stefan



Szcutnik i mistrz stolarski.

Urodzony 21 marca 1922 roku w miejscowości Rudnia, ZSRR.

Pracował w Stoczni od 19 marca 1947 r.

Długoletni pracownik Stoczni. Zatrudniony w 1947 roku przy remontach i budowie kutrów rybackich jako szcutnik, a następnie jako monter kadłubowy łodzi aluminiowych. Po uzyskaniu mistrza stolarskiego w 1964 r. pracował na Wydziale W-2, a od 1968 r. jest zatrudniony w NKJ. W okresie lat swej pracy w Stoczni cieszył się dobrą opinią i zaufaniem, był dobrym fachowcem i pracował społecznie m.in. w Oddziale Straży Pożarnej. Podczas okupacji współpracował z partyzantką radziecką a od lipca 1944 r. został powołany na front w Wojsku Polskim. Po zakończeniu wojny brał udział w rozminowaniu Zaolzia.

Posiada odznaczenia:

- Medal X-lecia PRL (1955 r.),
- Medal XXX-lecia PRL (1974 r.),
- Brązowy (1953 r.), Srebrny (1957 r.) i Złoty (1965 r.) Krzyż Zasługi,
- Odznaka Honorowa „Za zasługi w rozwoju woj. koszalińskiego” (1968 r.),
- Srebrny Medal za Zasługi dla Pożarnictwa (1973 r.),
- Medale pamiątkowe Stoczni i miasta Ustki.

⁹⁸⁹ Opracowane przez Dział Kadr Stoczni „Ustka” w 1975 roku z okazji obchodów XXX-lecia; źródło: Muzeum Ziemi Usteckiej.

Ciebia Julian

Mistrz ślusarski.

Urodzony 11 stycznia 1927 roku w miejscowości Niechobrz, powiat Rzeszów.

Pracuje w Stoczni od 1 lipca 1959 r. Członek PZPR.

Jeden z długoletnich pracowników Stoczni. Początkowo w 1959 r. zatrudniony został jako ślusarz na Wydziale Aluminiowym, a potem od 01.09.1960 r. awansował na mistrza tego wydziału, następnie od 1965 r. na starszego mistrza Wydziału Tworzyw Sztucznych. W roku 1969 wybrany został Przewodniczącym Rady Zakładowej i stanowisko to pełni przez długie

lata.

W latach 1948 do 1957 oficer Wojska Polskiego, następnie oficer rezerwy. W roku 1969 otrzymał Dyplom i nagrodę Przewodniczącego Komitetu Nauki i Techniki za udział w pracach przy budowie i próbach prototypu łodzi ratunkowej z tworzyw sztucznych, dostosowanej do przejścia strefy ognia. Na przestrzeni przepracowanych lat w Stoczni dał się poznać jako wyjątkowo oddany pracownik sprawom Stoczni, o czym świadczyć może jego stały awans. Nie szczędził swych sił, a mając umiejętności organizacyjne i zawodowe w sposób twórczy wypracował osiągnięcia dla Stoczni. Nadto usilnie pracował społecznie. Powierzone zadania zawsze wypełniał ku zadowoleniu przełożonych, cieszył się uznaniem załogi.

Posiada liczne odznaczenia:

- Brązowy Medal „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny” (1956 r.),*
- Brązowy Medal „Za Zasługi o Obronności Kraju” (1970 r.),*
- Brązowy (1970 r.) i Srebrny (1974 r.) Krzyż Zasługi,*
- Medal 30-lecia PRL (1974 r.),*
- Odznakę Honorową „Za zasługi w Rozwoju Województwa Koszalińskiego” (1972 r.),*
- Srebrną odznakę „Zasłużony działacz ZZM” (1973 r.),*
- Medal pamiątkowy PMRN „Za zasługi w rozwoju miasta Ustki” (1972 r.),*
- Medal 25- lecia Stoczni Ustka (1972 r.).*

Ćwikła Marian

Mistrz mechanik.

Urodzony 15 stycznia 1926 roku w miejscowości Ujazd k/ Łodzi.

Pracował w Stoczni od 23 stycznia 1946 r.

Jeden z pierwszych pracowników Stoczni. Od chwili zatrudnienia w 1946 r. do okresu obecnego pracuje jako monter silnikowy. Cechowała go wyjątkowa sumienność i dyscyplina pracy, był bardzo dobrym specjalistą silnikowym, wielu pracowników przyuczał do zawodu, racjonalizator i wzorowy pracownik; członek ZOS – Poż. Podczas okupacji w latach 1943- 45 pracował w Fabryce w Niewiadowie.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy (1953 r.), Srebrny (1956 r.) i Złoty (1965 r.) Krzyż Zasługi,*
- Złota Odznaka X-lecia działalności ZOS-Pož (1973 r.),*
- Medal pamiątkowy XXV-lecia Stoczni.*

Dąbrowski Lechosław

Mistrz ślusarski.

Urodzony 28 września 1940 r. w miejscowości Ninkowo (Końskie)

Pracował w Stoczni od 13 kwietnia 1959 r., członek PZPR.

Długoletni pracownik Stoczni. W roku 1959 zatrudniony został jako ślusarz, a następnie awansował na brygadzystę, w 1971 roku został mistrzem na Wydz. Budowy kutrów stalowych, gdzie pracował do chwili przejścia na emeryturę. Dzięki stałemu zdobywaniu praktyki i podnoszeniu swych kwalifikacji zawodowych, powierzane miał coraz bardziej odpowiedzialne zadania, z których wywiązywał się bez zastrzeżeń. Dał się poznać jako dobry organizator, wzorowy pracownik, cieszący się szacunkiem otoczenia i uznaniem zwierzchników. Oddany sprawom Stoczni, udzielał się również pracy społecznej. Złożył szereg wniosków racjonalizatorskich, które zostały wdrożone. Był członkiem Rady Robotniczej i Egzekutywy KZ PZPR. Za osiągnięcia w Stoczni został wyróżniony listem pochwalnym od I-go Sekretarza KC PZPR tow. E. Gierka i Prezesa R. Min. P. Jaroszewicza w roku 1974.

Posiada odznaczenia:

- Srebrny Krzyż Zasługi,*
- Odznakę honorową „Za zasługi w rozwoju Województwa Koszalińskiego.*

Delicki Zdzisław

Technik elektryk i mechanik

urodzony 26 marca 1931 roku w m. Konstantynów k. Łodzi

Pracuje w Stoczni od 3 marca 1956 r.

Jeden z długoletnich i wzorowych pracowników Stoczni.

W roku 1953 ukończył Technikum Energetyczne w Łodzi, a w roku 1967. Technikum Budowy Maszyn w Słupsku.

Zatrudniony w 1956r. na stanowisku Gł. Mechanika od razu wykazał się dużymi umiejętnościami zawodowymi i organizacyjnymi w swej odpowiedzialnej działalności. Dzięki zdolnościom i pracy 1.01.1967 r. powołany został na stanowisko Szefa Produkcji, które pełnił do 1972r., a następnie, na skutek reorganizacji w Stoczni powierzono mu stanowisko rozbudowanego Działu Gł. Mechanika, które pełni do chwili obecnej. W okresie długoletniej pracy w Stoczni wykazał się na powierzonych stanowiskach dużymi osiągnięciami zarówno jako Gł. Mechanik jak i Szef Produkcji. Sprawy problemowe rozbudowy i rozwojowe Stoczni zawsze leżały w sferze osobistych zainteresowań i osobistego wkładu pracy. Angażował się i wkraczał w najtrudniejsze sprawy występujących bieżąco trudności technicznych i organizacyjnych. Dzięki dotychczasowemu wkładowi pracy zasłużył sobie na uznanie Dyrekcji Stoczni, a wśród załogi cieszy się dużym szacunkiem i autorytetem.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy/1958 r./ i Srebrny /1958r. / Krzyż Zasługi.
- odznakę Honorową „Za zasługi w rozwoju woj. koszalińskiego.

Flakowicz Jerzy

Technik budowlany.

Urodzony 13 czerwca 1918 roku w miejscowości Tomaszów Lubelski.

Pracował w Stoczni od 1 kwietnia 1946 r. do 30 stycznia 1954 r. Członek PZPR. Zginął w wypadku motocyklowym w Gdańsku w 1962 r. Jeden z pionierów w tworzeniu Stoczni. W okresie pierwszych lat po wyzwoleniu odznaczał się wielką operatywnością i oddaniem w pracach inwestycyjnych w Stoczni. Przyczynił się w znacznej mierze w budowaniu nowych obiektów i adaptacji istniejących budynków i urządzeń. Podczas okupacji pracował w ruchu oporu.

Odznaczony był Brązowym, Srebrnym i Złotym Krzyżem Zasługi.

Fryza Józef



Mistrz ślusarski.

Urodzony 11 stycznia 1914 roku w miejscowości Wanne, Niemcy.

Pracował w Stoczni od 6 kwietnia 1960 roku. Członek PZPR.

Od chwili zatrudnienia w Stoczni w 1960 r. do 1962 r. pracował jako ślusarz. Dzięki zdolnościom zawodowym i pedagogicznym od 1962 r. powierzono mu stanowisko instruktora w Zasadniczej Szkole Zawodowej przy Stoczni. Przyczynił się swoją pracą w wychowaniu młodej kadry warsztatowców dla Stoczni. Szeroko i aktywnie udzielał się w pracach społecznych a głównie jako I-szy Sekretarz Zakł. Organ. Partyjnej w latach 1970 do 1975 r.

Podczas okupacji pracował przymusowo przy okopach i fortyfikacjach na Kujawach, współdziałał z Ruchem Oporu.

Posiada odznaczenia:

- Srebrny (1969 r.) i Złoty (1974 r.) Krzyż Zasługi,
- Odznakę Honorową „Za zasługi w rozwoju woj. koszalińskiego” (1965r.),
- Medal pamiątkowy miasta Ustki (1972 r.).

Górajek Henryk

Mistrz ślusarski.

Urodzony 19 grudnia 1924 roku w miejscowości Złaków-Borowy, pow. Łowicz.

Pracował w Stoczni od 1 października 1947 roku. Członek SD.

Jeden z długoletnich pracowników Stoczni. Zatrudniony w 1947 roku jako ślusarz w Warsztatach Mechanicznych. Znany był specjalnie jako tokarz precyzyjny, co przy wykonawstwie oprzyrządowania miało duże znaczenie. Odznaczał się sumiennością i dyscypliną w pracy, wielu pracowników przyuczał do zawodu. W okresie późniejszym pracował jako brakarz w Dziale Kontroli Technicznej, a po ukończeniu Studium Pedagogicznego dla Nauczycieli Szkół Zawodowych w Słupsku w 1965 r., powołany został na instruktora w Zasadniczej Szkole Zawodowej przy Stoczni i tam dotychczas tj. do 1975 roku, pełnił tę funkcję. Podczas okupacji pracował jako uczeń w warsztacie rzemieślniczym.

Posiada Brązowy (1953 r.) i Srebrny (1957 r.) Krzyż Zasługi.

Grażulis Władysław

Stolarz, szkutnik.

Urodzony 1 stycznia 1899 r. w miejscowości Druskienniki pow. Grodno.

Pracował w Stoczni od 24 kwietnia 1946 roku 1965 roku, przeszedł na emeryturę.

Jeden z pionierów Stoczni. W roku 1915 ukończył 4 klasy Gimnazjum w Druskiennikach. W latach 1920 do 1930 pracował w Dyrekcji Lasów Państwowych w Wilnie, a następnie podczas okupacji w latach 1940-45 w Zakładach Stolarskich w Druskiennikach. Po przyjeździe do Ustki zatrudniony został w Stoczni jako brygadzysta przy remontach i budowie łodzi i kutrów rybackich, potem jako mistrz kadłubowy i w ostatnich latach jako brakarz w Dziale Kontroli Technicznej. Odznaczał się wielką sumiennością, był wzorowym pracownikiem, cieszył się uznaniem na warsztacie, szkolił innych pracowników. Oddany był sprawom Stoczni.

Posiada Brązowy (1953 r.), Srebrny (1956 r.) i Złoty (1963 r.) Krzyż Zasługi.

Hertlein Józef

Mistrz stolarski i ciesielski.

Urodzony 19 marca 1910 roku w miejscowości Druskienniki k. Wilna.

Pracował w Stoczni od 1 października 1946 roku do 30 kwietnia 1975 roku, przeszedł na emeryturę.

Jeden z najstarszych pracowników Stoczni.

Zatrudniony został w 1946 roku przy pracach szkutniczych jako wykwalifikowany rzemieślnik, bardzo szybko awansował. W pierwszych latach był mistrzem na kadłubowni, a następnie Głównym Technologiem, Szefem Produkcji i wreszcie Kierownikiem Sekcji Normowania aż do chwili przejścia na emeryturę. Był pracownikiem wzorowym, ofiarnym i bardzo oddanym sprawom Stoczni. Dzięki posiadanym zdolnościom organizacyjnym i znajomości zawodu z nałożonych odpowiedzialnych zadań zawsze wywiązywał się z powodzeniem. Nadto dbał o sprawy socjalne i warunki pracy załogi.

Udział się w pracach społecznych. Zyskał sobie wysoki autorytet pośród pracowników Stoczni i uznanie dyrekcji. Podczas okupacji pracował przymusowo w zawodzie ciesielskim.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy, Srebrny i Złoty Krzyż Zasługi,
- Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski,
- Srebrną Odznakę Z.Z.M.

Horbacz Michał



Ślusarz.

Urodzony 13 października 1920 roku w miejscowości Wola Korzenicka.

Pracował w Stoczni od 14 lipca 1960r. Członek PZPR.

Długoletni pracownik Stoczni. Zatrudniony został jako ślusarz i w tym zawodzie pracuje do chwili obecnej, awansując na stanowisko brygadzysty. W roku 1938 ukończył Szkołę Zawodową, a następnie poprzez długoletnią praktykę i podniesienie swych kwalifikacji zdobył stopień czeladnika. Podczas swej pracy wykazał się wielką sumiennością, znajomością zawodu i dobrą robotą. Cechował się zdyscyplinowaniem i oddaniem sprawom Stoczni a nadto udzielał się w pracy społecznej. Za swoje osiągnięcia dla Stoczni został wyróżniony listem pochwalnym od I-go Sekretarza KC PZPR tow. E. Gierka i Prezesa RM P. Jaroszewicza w 1975 r. Jako były żołnierz frontowy odznaczony został Brązowym Krzyżem „Zasłużony na Polu Chwały” za Warszawę, Odrę, Nysę, Bałtyk i zdobycie Berlina. Nadto posiada Srebrny Krzyż Zasługi.

Janczulewicz Jan



Technolog warsztatowy.

Urodzony 21 listopada 1910 roku w miejscowości Druskienniki.

Pracował w Stoczni od 10 sierpnia 1946 r. do 30 listopada 1975 r. Obecnie emeryt.

Jeden z najstarszych pracowników Stoczni.

Szkołę Powszechną 7-mio klasową ukończył w Druskiennikach w 1926 r. Podczas okupacji pracował w Druskiennikach przy budowie dróg i zieleńców jako drogomistrz. Powołany do Wojska Polskiego brał udział w walkach frontowych i przeszedł szlak bojowy przez Wał Pomorski – do Berlina. W Stoczni rozpoczął pracę początkowo przy budowie łodzi i kutrów, a następnie dzięki swej pracowitości został technologiem wydziałowym na produkcji. W dotychczasowej pracy wyróżniał się sumiennością, dyscypliną a przede wszystkim dużą pracowitością. Z dniem 30.11.75 r. odszedł na emeryturę.

Posiada odznaczenia: Brązowy, Srebrny i Złoty Krzyż Zasługi.

Jawień Ryszard

Pracownik umysłowy.

Urodzony 5 lutego 1924 roku w m. Stryj - ZSRR

Pracował w Stoczni od 1 września 1948 r.

Jeden z najstarszych pracowników Stoczni.

Początkowo zatrudniony był w Stoczni Rybackiej w Darłowie w okresie od 1 czerwca 1946 r. do 30 sierpnia 1948 r. na stanowisku księgowego. Po zlikwidowaniu tamtejszej stoczni został służbowo przeniesiony do Stoczni w Ustce i tu kolejno miał powierzane odpowiedzialne stanowiska. Od 1 września 1948 r. do 1950 pracował jako st. księgowy, a następnie od 1951 r. do 1964 r. jako Kierownik Działu Zaopatrzenia i Kooperacji i wreszcie od 1964 r. jako Kierownik Działu Handlowego. Na przestrzeni minionego okresu dał się poznać jako zdolny organizator, sumienny pracownik, darzony zaufaniem przełożonych i szanowany przez otoczenie. Z powierzonej pracy na poszczególnych odcinkach wywiązywał się wzorowo, służył przykładem wielkiego przywiązania i oddania sprawom Stoczni. Między innymi zorganizował w Stoczni od podstaw Dział Zaopatrzenia i Kooperacji w okresie trudności kadrowych. W roku 1966 ukończył średnie Studium Gospodarki Materiałowej, a nadto wszechstronnie podnosił swoje kwalifikacje do bieżących potrzeb pełnionych kolejno stanowisk. Nadto w bardzo dużym stopniu pracował społecznie.

Dobrze zasłużył się Stoczni Ustka.

Jedliński Adam

Magazynier.

Urodzony 10 grudnia 1910 roku w miejscowości Kłubowiec, ZSRR.

Pracuje w Stoczni od 13 grudnia 1945 r.

Jeden z pierwszych i najstarszych pracowników Stoczni.

Ukończył Szkołę Podstawową. Podczas okupacji przebywał w niewoli niemieckiej. Przyjęty do pracy w 1945 r. jako magazynier, wykazał się pracowitością i zdyscyplinowaniem. Na stanowisku tym pracuje do chwili obecnej.

Odnaczony Brązowym Krzyżem Zasługi (1969r.),

Posiada również medal pamiątkowy XXV-lecia Stoczni.

Jadziński Jan

Kierowca.

urodzony 3 czerwca 1912 roku w m. Fiałki woj. bydgoskie

Pracuje w Stoczni od 8 stycznia 1946 r. Członek PZPR.

Jeden z pierwszych pracowników Stoczni.

Zatrudniony został w 1946 r. jako kierowca samochodowy. W zawodzie tym pracował do 1962 roku, a następnie przeniesiony został jako specjalista do obsługi sprzężarek, gdzie pracuje od 1962 r. do chwili obecnej. W okresie swej długoletniej i odpowiedzialnej pracy na powierzonych stanowiskach

wywiązywał się ze swych obowiązków bez zastrzeżeń, dzięki czemu zyskał sobie poszanowanie i uznanie przełożonych. Oddany sprawom Stoczni, przywiązany do swego zakładu, stał się wzorowym pracownikiem.

Podczas okupacji przebywał w Hannowerze, Niemcy jako jeńiec wojenny.

Posiada Srebrny Krzyż Zasługi i Medal 25-lecia PRL.

Jędryszek Antoni



Traser.

Urodzony 10 czerwca 1911 roku w miejscowości Lwów.

Pracował w Stoczni od 8 listopada 1945 r. do 31 grudnia 1974r. Obecnie emeryt.

Jeden z niewielu pionierów i grona najstarszych pracowników Stoczni.

Kwalifikacje stolarza, ślusarza i lotniczego mechanika silnikowego zdobył we Lwowie w okresie przedwojennym. W Stoczni zatrudniony został 8 listopada 1945 r. tj. w miesiąc po oficjalnym utworzeniu w Ustce Delegatury Morskiego Instytutu Rybackiego jako Stoczni Rybackiej. Początkowo pracował jako szkutnik, a od 1947 r. do chwili odejścia na emeryturę w grudniu 1974 r. zatrudniony był jako traser. W pracy od razu dał się poznać jako wyjątkowo zdolny pracownik i dlatego powierzono mu trudne prace traserskie, które przy pomocy specjalisty z Gdyni szybko opanował i ku zadowoleniu wydziałów produkcyjnych wywiązywał się ze swych obowiązków bez zastrzeżeń aż do momentu przejścia na emeryturę. Nadto cechowała go wysoka kultura zawodowa, uczynność i pomoc w rozwiązywaniu problemów konstrukcyjnych na stanowiskach budowy jednostek pływających z różnych tworzyw. Szkolił także swoich następców, udzielał rad i wskazówek współpracownikom. Cechowała go również wyjątkowa sumienność i zdyscyplinowanie oraz szacunek dla przełożonych. Wielce zastrzyżony był swojej Stoczni, bo tak ją zawsze nazywał z racji wyjątkowego do niej przywiązania do ostatnich dni swej pracy. Podczas okupacji w latach 1943 do 1944 walczył w Oddziałach Armii Krajowej we Lwowie.

W uznaniu położonych zasług został odznaczony:

- Brązowym /1953 r./, Srebrnym /1957 r./ i Złotym /1965 r./ Krzyżem Zasługi,
- Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski /1974r./.

a nadto posiada:

- Odznakę Honorową „ Za Zasługi w Rozwoju woj. koszalińskiego” /1972r./,
- medal pamiątkowy XXV-lecia Stoczni Ustka /1971r./,
- medal za zasługi w rozwoju m. Ustki /1972r./,
- medal z okazji XXX rocznicy wyzwolenia m. Ustki /1975r./.

Karlikowski Władysław

Ślusarz.

Urodzony 21 września 1918 roku w miejscowości Chlewiska, woj. kieleckie.

Pracuje w Stoczni od 13 grudnia 1945 r.

Jeden z pierwszych i najstarszych pracowników Stoczni.

W latach 1945 do 1955 pełnił funkcję Komendanta Straży Przemysłowej, a następnie do 1958r. technika BHP. Po przeszkoleniu został zatrudniony jako ślusarz kadłubowy przy budowie łodzi aluminiowych i trapów. W zawodzie tym pracuje do chwili obecnej. Na powierzonych odcinkach wykazywał się wielką pracowitością, sumiennością i dyscypliną. Po przeszkoleniu w Stoczni stał się wartościowym fachowcem.

Podczas okupacji brał udział w walkach z okupantem w oddziale wydzielonego Wojska Polskiego po dowództwem mjr. Hubala, a następnie do chwili wyzwolenia w formacjach Armii Krajowej na terenie Chlewisk woj. kieleckie.

Posiada odznaczenia:

- Srebrny Krzyż Zasługi /1969 r./,*
- Medal X-lecia PRL /1955 r. /,*
- Medal XXX-lecia PRL /1974 r./,*
- Odznaka Honorowa „ Za Zasługi w Rozwoju woj. koszalińskiego” /1973 r./,*
- Złoty Krzyż Zasługi /1975 r./.*

Kowalczuk Aleksander

Ekonomista.

Urodzony 22 marca 1926 roku w miejscowości Hniszów, pow. Chełm Lubelski.

Pracuje w Stoczni od 15 lutego 1955 r. Członek PZPR.

Długoletni pracownik Stoczni.

Uprzednio pracował głównie w administracji: od września 1947 r. do grudnia 1948 r. jako Z-ca Sekretarza Gminnego w Głównyczach, w 1949-50 jako Prezes Rej. Spółdz. Samopomocy Chłop. – Głównicyce, 1950-53 jako Sekr. P.M.R.N. w Ustce, 1953-55 Sekr. P.P.R.N. w Słupsku. Pracę w Stoczni rozpoczął w lutym 1955 r. na stanowisku Kier. Działu Kadr. Do 1964 r. prowadził dodatkowo sprawy płacowe, a od 1965r sprawy szkolenia zawodowego. W okresie swej pracy wykazał się wyjątkową pracowitością, sumiennością i oddaniem sprawom Stoczni. Dzięki trosce o podniesienie swych kwalifikacji podjął studia zaoczne na Politechnice Szczecińskiej na Wydziale Inż. - Ekonom., który ukończył w 1969 r., uzyskując tytuł dyplomowanego ekonomisty. Podczas okupacji przebywał przy rodzicach.

Posiada odznaczenia:

- Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski /1974 r./,*
- Srebrny /1962 r./ i Złoty /1968 r./ Krzyż Zasługi,*

- Odznaka Honorowa „ Za Zasługi w Rozwoju woj. koszalińskiego” /1965 r./,
- Srebrna Odznaka Zw. Zaw. Metalowców,
- Srebrna Odznaka Centr. Zw. Doskonalenia Zawodowego,
- Medale pamiątkowe i dyplomy stoczniowe i m. Ustki.

Kubiak Benedykt

Mistrz ślusarski.

Urodzony 22 kwietnia 1934 roku w miejscowości Giebałtówka koło Łodzi.

Pracuje w Stoczni od 1 lipca 1950 r. Członek PZPR.

Jeden z najstarszych pracowników Stoczni.

Zatrudniony w 1950 r. jako ślusarz stopniowo podwyższał swoje kwalifikacje zawodowe. W roku 1952 ukończył średnią Szkołę Zawodową oraz uzyskał dyplom mistrzowski. W Stoczni awansował na brygadzystę, a potem powierzono mu stanowisko mistrza zgodnie z kwalifikacjami. W zależności od potrzeb powierzane miał różne stanowiska pracy i przywiązane zadania, z których wywiązywał się bez zastrzeżeń. Wykazał się również zdolnościami organizacyjnymi na produkcji. Jako wzorowy pracownik zyskał sobie szacunek i uznanie przełożonych, jak również otoczenia. Udzielał się w pracach społecznych.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy (1958 r.), Srebrny (1964 r.) i Złoty (1971 r.) Krzyż Zasługi.

Kuklis Władysław



Kierowca samochodowy.

Urodzony 24 października 1927 roku w miejscowości Dziędziak.

Pracuje w Stoczni od 16 stycznia 1952 r.

Długoletni pracownik Stoczni.

Zatrudniony został w 1951 r. jako kierowca samochodowy i przez cały okres swej pracy zawodu nie zmienił. Nadal pełni swój zawód w Stoczni. Zasługuje na specjalne uznanie jako wyjątkowo wzorowy kierowca i również jako nienaganny pracownik. Zawsze uczynny i obowiązkowy, pełnił swe obowiązki ku zadowoleniu przełożonych. Cieszy się szacunkiem otoczenia a specjalnie osób, które często z nim służbowo podróżowały. Mimo pełnienia przez długie lata tak odpowiedzialnego i trudnego zawodu, nie miał wypadku drogowego i nie wszedł w kolizję z prawem. Stale podnosił swe kwalifikacje zawodowe, jest kierowcą I kat. od 1949 r.

W latach 1940 do 1946 przebywał w ZSRR jako pracownik fizyczny.

Posiada Brązowy Krzyż Zasługi (1967r.)

Łusiak Wojciech

Ślusarz.

Urodzony 2 stycznia 1920 roku w miejscowości Jedlec.

Pracuje w Stoczni od 20 stycznia 1946 r.

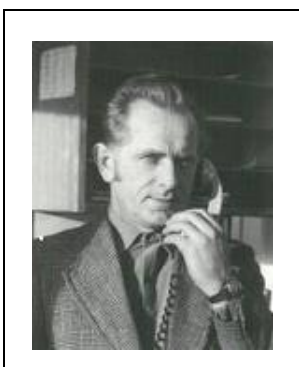
Jeden z najstarszych pracowników Stoczni.

W początkowym okresie istnienia Stoczni zatrudniony został jako wykwalifikowany ślusarz w Warsztatach Mechanicznych. Dzięki zdolnościom i wykazanymi w pracy osiągnięciami został powołany do zespołu rozruchowego przy wprowadzaniu nowej produkcji budowy łodzi aluminiowych w latach 1957-58. Przyuczał zawodu monterów kadłubowego i innych pracowników Stoczni. Jako wzorowy i zdyscyplinowany pracownik cieszył się zaufaniem kierownictwa Stoczni. Od wielu lat pracuje jako brygadysta przy wykonawstwie oprzyrządowań łodzi i kutrów w Dziale Gospodarki Narzędziowej.

Podczas okupacji został wywieziony na przymusowe roboty do Niemiec.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy /1954 r./, Srebrny /1957 r./ i Złoty /1965 r./ Krzyż Zasługi,*
- Medal pamiątkowy 25-lecia Stoczni.*

Małkowski Kazimierz

Technik mechanik.

Urodzony 23 listopada 1934 roku w miejscowości Fiatki.

Pracuje w Stoczni od 30 maja 1951 r.

Jeden z najstarszych pracowników Stoczni.

Początkowo od 1951 r. zatrudniony został jako pomocnik ślusarski. Wkrótce jednak dzięki stałemu podnoszeniu swych kwalifikacji i wyjątkowej pracowitości oraz przejawianym zdolnościom stopniowo awansował na coraz to wyższe stanowiska: brygadysty, Kier. Warsztatu Mechanicznego, a następnie Gł. Budowniczego, Kier. Wydziału K-1 i W-1 i na koniec - Gł. Budowniczego jednostek stalowych. Stanowisko to pełni do chwili obecnej. W roku 1964 ukończył Technikum w Słupsku, uzyskując stopień technika mechanika. Podczas swej długoletniej pracy w Stoczni dał się poznać jako wzorowy, zdolny i zdyscyplinowany pracownik, cieszący się dobrą opinią u swych zwierzchników i szacunkiem pośród załogi. Nadto w sposób wychowawczy wpływał na młodych pracowników, zawsze służył im radą i pomocą. Cechowała go również wyjątkowa sumienność i pełne oddanie sprawom Stoczni. Otrzymywał do wykonania na produkcji najtrudniejsze zadania techniczne i zawsze się z nich wywiązywał bez zastrzeżeń. Pracą i postawą zasłużył sobie na duże uznanie i szacunek.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy, Srebrny i Złoty Krzyż Zasługi,*
- Odznakę honorową „Za Zasługi w rozwoju woj. koszalińskiego”.*

Małuszek Karol



Technik mechanik.

Urodzony 19 października 1924 roku w m. Ostrów Wlkp.

Pracuje w Stoczni od 1 grudnia 1948 r.

Jeden z najstarszych pracowników Stoczni.

Upřednio od 1946 r. do 1948 r. pracował w Stoczni Północnej jako mechanik silnikowy. W Stoczni usteckiej zatrudniony został na stanowisku Kierownika Montowni, a następnie kolejno pracował jako kontroler, Kierownik Działu Kontroli Technicznej i ostatnio, jako Z-ca Kier. Działu Jakości. Złożył wiele wniosków wynalazczych, które zostały wdrożone. Pracownik zdolny i obowiązkowy, a nadto jako dobry specjalista silnikowy zdobył sobie autorytet w Stoczni.

Podczas okupacji przymusowo pracował jako mechanik samochodowy.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy /1954 r./, Srebrny /1959 r./ i Złoty /1966 r./ Krzyż Zasługi.

Maroszek Stanisław



Szcutnik.

Urodzony 22 października 1919 roku w miejscowości Kinkowice.

Pracuje w Stoczni od 6 marca 1947 r.

Jeden z najstarszych pracowników Stoczni.

W latach 1947 do 1955 zatrudniony był jako szcutnik przy budowie kutrów i łodzi rybackich z drewna. W międzyczasie przeszedł specjalne przeszkolenie w zakresie szcutnictwa. W tym czasie dał się poznać załodze jako wzorowy i sumienny pracownik, udzielający się w pracach społecznych.

Dzięki zdobytej popularności został wybrany przewodniczącym Rady Zakładowej i stanowisko to pełnił przez okres trzech kadencji, w latach 1956 do 1964 r. oraz do 1966 r. jako Sekretarz R.Z. Związany przez długie lata pracy w RZ nadal jest członkiem Plenum RZ i sekretarzem PKZP, mimo że pracuje obecnie jak magazynier Dz. KM. Praca społeczna stała się jego działalnością, przynoszącą wielkie zadowolenie. Zawsze uczynny starał się nieść pomoc pracownikom w zawiłych sprawach. Dobrze reprezentował interesy załogi. Do chwili obecnej aktywnie pracuje społecznie i sumiennie wypełnia swoje obowiązki zawodowe, wielce oddany jest sprawom Stoczni. Podczas okupacji wywieziony był do Niemiec na przymusowe roboty.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy /1953 r./, Srebrny /1957 r./ i Złoty /1964 r./ Krzyż Zasługi,

- Srebrną Odznakę ZZ /1959 r./ i Złotą Odznakę ZZ /1964 r./,

- Medal pamiątkowy XXV-lecia Stoczni Ustka.

Motyka Mieczysław

Mistrz stolarski.

Urodzony 13 lipca 1927 roku w miejscowości Tomaszów Lubelski.

Pracuje w Stoczni od 18 lutego 1946 r.

Jeden z grona najstarszych pracowników.

W latach 1946-57 pracował jako brygadzysta szkutnik, a następnie od 1958-61 jako starszy mistrz kadłubowni, od 1961-68 – Gł. Dyspozytor Materiałowy, od 1.07.68 r. do 30.01.70 r. jako mistrz wydziału przygotowania produkcji, od 1.02.70 r. do 15.04.71 r. Z-ca Kier. Wydz. Wyposażenia ds. Przygot. Produkcji., od 16.04.71 r. do 31.09.73 r. jako st.

mistrz Wydziału W-2, do 74 r. – mistrz techn. przygot. produkcji Wydz. W-2, a następnie jako samodzielny technolog Wydz. W-2.

Posiadane zalety to pracowitość, zdolności organizacyjne, sumienność i obowiązkowość w pracy.

Nabytą wiedzę specjalistyczną przekazywał innym pracowników w miejscu pracy, był wzorowym stoczniovcem.

Podczas okupacji uczył się zawodu stolarza. W roku 1964 uzyskał dyplom mistrza stolarskiego.

Posiada odznaczenia:

- Odznaka Przodownika Pracy / 1953 r./,*
- Brązowy /1953 r./, Srebrny /1956 r./ i Złoty /1964 r./ Krzyż Zasługi,*
- Srebrną Odznakę Zw. Zaw. Metalowców /1967 r./.*

Pac-Pomarnacki Henryk

Technik mechanik.

Urodzony 21 marca 1921 roku w miejscowości Nowa Wilejka, ZSRR.

Pracuje w Stoczni od 22 września 1949 r.

Jeden z najstarszych pracowników Stoczni.

Początkowo zatrudniony został jako spawacz i w tym zawodzie pracował od 1949 r. do 1951 r. Dzięki wykazywanym zdolnościom i stałemu podnoszeniu swych kwalifikacji poprzez własne doszkalanie w 1951 r. powołany został na stanowisko technologa. W roku 1965 ukończył Technikum Mechaniczne w Słupsku, ugruntowując tym samym zajmowane stanowisko i podstawy do dalszego awansu. Podczas dotychczasowej długoletniej pracy dał się poznać jako bardzo zdolny pracownik, sumienny, obowiązkowy, przyuczał na warsztacie wielu pracowników przy trudniejszych operacjach spawalniczych. Zawsze służył pomocą i radą w specjalnościach spawalniczych, młodym technologom, był uczynny i oddany sprawom Stoczni. Do chwili obecnej pracuje w Stoczni z nienaganną opinią.

Podczas okupacji został wywieziony na przymusowe roboty do Niemiec.

Za osiągnięcia w pracy zawodowej został odznaczony Brązowym, Srebrnym i Złotym Krzyżem Zasługi.

Piwoni Marian

Szkutnik.

Urodzony 6 listopada 1913 roku w miejscowości Tuczo, woj. lubelskie.

Pracował w Stoczni od 14 sierpnia 1946 r. do 1 lipca 1974 r. Obecnie emeryt. Członek PZPR.

Jeden z najstarszych pracowników Stoczni.

Zatrudniony w 1946 r. przez cały okres produkcji szkutniczej do 1959 r. pracował przy budowie jednostek drewnianych, a w następnych latach aż do przejścia na emeryturę – na wydziale wyposażenia. Powierzane miał najtrudniejsze prace na produkcji, z których wywiązywał się zawsze bez zastrzeżeń. Cechowało go wyjątkowo dokładne wykonawstwo robót, był dobrym fachowcem. Udzielał rad i wskazówek młodym współpracownikom. Zdolny i zdyscyplinowany zyskał sobie szacunek pośród załogi i uznanie zwierzchników. Był wzorowym i sumiennym oraz oddanym pracownikiem Stoczni, udzielał się również w pracy społecznej, czym dobrze zasłużył się Stoczni.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy /1952 r./, Srebrny /1957 r./ i Złoty /1965 r./ Krzyż Zasługi,*
- Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski /1974 r./,*
- Odznaka Honorowa „Za Zasługi w Rozwoju woj. koszalińskiego” /1965 r./.*

Ptach Brunon

Technik mechanik.

Urodzony 14 grudnia 1932 roku, w miejscowości Goręczyno pow. Kartuszy.

Pracował w Stoczni od 1 grudnia 1954 r. Członek PZPR.

Długoletni pracownik stoczni. Technikum Budowy Maszyn ukończył w Elblągu w 1952 roku, po czym pracował kolejno na stanowisku: Kierownika Szkoły Zawodowej w Kartuzach, kontrolera w Zakładach w Tarnowie i ostatnio w Gdańskich Zakładach Przemysłu Elektrycznego „Elmor” do 1954 r. na stanowisku Kier. Kooperacji. Pracę w Stoczni podjął z końcem roku 1954, początkowo jako technolog, a w następnym okresie jako Z-ca Kier. Gospodarki Narzędziowej do 1958 roku, po czym zatrudniony został na stanowisku Kier. ZOITE, na którym pracuje do chwili obecnej. W pracy swej w Stoczni wykazał się głównie wdrożonymi wnioskami wynalazczymi na produkcji w ilości 31, które przyniosły oszczędności na ogólną sumę 5,1 mln zł. W latach 1957-58 powołany został na kierownika grupy rozruchowej na produkcji przy uruchamianiu budowy łodzi ratunkowych z aluminium. Wykazał duże zaangażowanie również przy opanowaniu nowych wyrobów szczególnie w latach 1958- 1968, będąc pracownikiem bezpośrednio związanym z produkcją. Wzorowy, zdolny i obowiązkowy stoczniowiec zyskał sobie ogólne uznanie.

Posiada odznaczenia:

Brązowy (1960 r.), Srebrny (1967 r.) i Złoty (1974 r.) Krzyż Zasługi.

Siudek Stanisław⁹⁹⁰.

Stanisław Siudek, syn Jana i Marianny z d. Kurpik urodził się w maleńkiej i bardzo biednej wiosce Bolęcín niedaleko Przysuchy, na południu Mazowsza 10 lipca 1937 roku. Był najstarszym dzieckiem wielodzietnej rodziny. Po ukończeniu szkoły podstawowej w Borkowicach naukę kontynuował w Zasadniczej Szkole Obwodowej w Przysusze (potocznie zwaną „Skowyrówką” na cześć jej dyrektora L. Skowry) na wydziale drzewnym, w specjalności stolarz meblowy. Ukończył szkołę zawodową z wynikiem dobrym, a jako ciekawostkę dodam, że w przedmiocie „chór szkolny” otrzymał ocenę bardzo dobrą. Zresztą zawsze pięknie śpiewał, a podczas pracy często również pogwizdywał melodie ludowe, przedwojenne i z lat pięćdziesiątych. Nie dziwię się zresztą, pochodził bowiem ze stron, które opisywał Oscar Kolberg, wybitny nasz etnograf, w swoich badaniach i publikacjach. Jego osobie poświęcone jest w muzeum w Przysusze.

Specjalność i umiejętności stolarza meblowego przydały się Tacie wkrótce, gdy zatrudnił się w Stoczni „Ustka” 13 października 1956 roku.

Parę miesięcy potem 1 stycznia 1957 roku ukończył kurs szkolenia zawodowego II stopnia przy Stoczni Ustka jako szkutnik. Gdy wrócił po półtorarocznej służbie wojskowej, otrzymał zadania na stanowisku szkutnika. Tytuł czeladnika szkutnictwa otrzymał w sierpniu 1961 roku po zdanym egzaminie w Izbie Rzemieślniczej w Koszalinie. Tam również w lipcu 1964 roku zdał egzamin i stał się mistrzem szkutnictwa. Obowiązki mistrza pełnił kilkanaście lat i w 1976 roku dostał angaż starszego mistrza („Majstra” - dosłownie w dokumentach).

W świetle dokumentów, które pozostały po Tacie największą część mają składane przez Tatę wnioski racjonalizatorskie. Wynika z nich, że w okresie 1968-82 złożył kilkadziesiąt wniosków o różnym charakterze. W 1972 roku odbywał szkolenie w ramach delegacji do Szwecji, gdzie podpatrywał tamtejszą kulturę techniczną i wiedzę w zakresie laminatów.

Wydaje się, że w dużym stopniu wnioski racjonalizatorskie poświęcone były wykorzystaniu laminatów poliestrowo-szklanych. Często są to rozwiązania detaliczne, ale dotyczące dużej serii wyrobów. W innych przypadkach skupiały się na zastępowaniu droższych materiałów i metali tańszymi wyrobami, zamiennikami z laminatów. Oczywiście bez uszczerbku dla jakości wykonania. Zdarzyły się wyjątkowe moim zdaniem pomysły, jak ten modyfikujący obrotową dyszę Korta w łodziach, czy zastąpienie w przestrzeniach zamkniętych polichloru winylu styropianem samogasnącym lub pianką poliuretanową. Warto dodać, że łodzie i kuter do połowy tuńczyka (KTT-16) pozwalały na wiele możliwości modyfikacji poprzez inicjatywy racjonalizatorskie.

Zdarzało się też nie raz, że wnioski były składane przez dwie osoby. Tata czynił to np. na spółkę z P. Marianem Laskowskim, pracownikiem wydziału, mieszkańcem pobliskiego Duninowa, czy Januszem Prykiem.

Zdarzyły też się mniej trafione pomysły jak ten o tytule „zastąpienie brzeszczotów do piłek skokowych z importu brzeszczotami jednostronnymi produkcji krajowej” (25 listopada 1978 roku). Wniosek został jednak odrzucony. Z niektórych już korzystano, ale były one marginalne. Wnioski takie odrzucano, choć, jak sądzę, by nie demotywować racjonalizatorów, np. w jednym z przypadków udzielono nagrody w wysokości 1000 zł (27 grudnia 1976 roku).

W 1975 roku otrzymał angaż na wykonanie prac w Zakładzie Urządzeń Unikalnych w Świerku pod Warszawą, prawdopodobnie zakończony wykonaniem dzieła. Sylwetkę Taty jako postaci szczególnej i godnej dostrzegł dział kadr Stoczni „Ustka”, przygotowując opracowanie w 1975 roku. Być może stanowiło to inspirację dla inicjatorów obecnie przygotowanego opracowania (2022 rok).

Na emeryturę przeszedł w lipcu 1993 roku, choć zawodowo związał się z Liceum Ogólnokształcącym w Ustce i tam pracował kilkanaście lat, niemalże do tragicznej śmierci 1 lipca

⁹⁹⁰ Biogram uzupełniony o wspomnienie napisane przez syna Włodzimierza Siudka.

2013 roku, na kilka dni przed 75 urodzinami.

Na przełomie 1985-86 w Stoczni Ustka pracowała cała rodzina Stanisława: żona i synowie Włodzimierz i Jacek. Żona, do której zwracał się Juteńka (od Jutta), pracowała jako planistka w wydz. P-1, wtedy pod kierownictwem P. Henryka Witkowskiego. Włodzimierz znowu pracował jako samodzielny inspektor ds. Bezpieczeństwa i Higieny Pracy w latach 1985-88 (Dział TB). Z kolei syn Jacek pracował w Stoczni na wydziale narzędziowym (TN). Majstrem na wydziale był wtedy Andrzej Dożynkiewicz.

Ważnym elementem życia Taty była działalność społeczna i polityczna. Gdy wstępował do Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej na początku lat sześćdziesiątych, nie wiedział, że ta przygoda będzie trwać do momentu rozwiązania partii w styczniu 1990 roku. Przez lata był sekretarzem Podstawowej Organizacji Partyjnej (POP), a po czasie - I sekretarzem Komitetu Zakładowego PZPR w Stoczni „Ustka”. Był reprezentantem na IX zjazd partii, uczestniczył w życiu publicznym i samorządowym Ustki oraz powiatu słupskiego. Najwięcej jednak satysfakcji przynosiła mu praca lokalna. Pochodząc z biedy, dobrze rozumiał problemy mieszkańców, szczególnie zaś stoczniowców. Gdy ktoś miał kłopot, udawał się do Stanisława, a ten w miarę możliwości „załatwiał to” i inne rzeczy. Do dziś spotykam wdzięcznych pracowników Stoczni, którym przybliżył moment zamieszkania na „własnym”. Nie korzystał z przywilejów jak niektórzy, z zażenowaniem i wstydem przyjmował wyróżnienia i nagrody. Z niektórych rezygnował całkowicie stawiając w zakłopotanie przełożonych.

Zdarzało się, że stawał się też często obiektem niezastudzonej krytyki, ale mając przekonanie o słuszności i poczucie misji działał dalej.

Postać taty rysuje się dla mnie jasno. Konsekwentny, oddany pracy, obowiązkowy. I lubiany. Te cechy i stosunek do zadań przekazywał wielu stoczniowcom. Na pewno był postacią znaczącą, pozostawiając trwałe ślady w historii Stoczni Ustka.

12 grudnia 2022 roku.

/-/Włodzimierz Siudek.

Słoma Stanisław



Mistrz stolarski.

Urodzony 27 września 1919 roku w miejscowości Rzewuszyce.

Pracuje w Stoczni od 24 stycznia 1949 r.

Jeden z najstarszych pracowników Stoczni. Szkołę zawodową ukończył w Kielcach w 1937 r. W czasie okupacji przebywał w obozie jenieckim od 1939 r. do 1945 r.- Stalag I A. W Stoczni zatrudniony został jako szkutnik, a potem pełnił kolejno: funkcje brygadzysty w kadłubowni, mistrza - brakarza w Dziale Kontroli Technicznej, obecnie zaś pracuje jako wydawca narzędzi w Wypożyczalni Narzędzi. Dobry fachowiec, cieszył się uznaniem otoczenia, pracowity i zdyscyplinowany służył przykładem innym.

Wzorowy pracownik, bardzo przywiązany do Stoczni.

Posiada odznaczenia:

- Odznakę Przdownika Pracy (1953 r.),
- Brązowy (1954 r.), Srebrny (1965 r.) i Złoty (1971 r.) Krzyż Zasługi.

Stoń Czesław⁹⁹¹

Radiolog.

Urodzony 26 marca 1925 roku w miejscowości Nadolna pow. Końskie. Pracuje w Stoczni od 11 maja 1954 r. Członek PZPR. Długoletni pracownik Stoczni. Zatrudniony został jako monter silnikowy w 1953 r.⁹⁹².

Od 1958 r. do 1964 r. pracował jako spawacz aluminium. W latach 1964-1968 był kierownikiem wypożyczalni narzędzi na W1/10, następnie od 1968 r. był pracownikiem NKJ. Od 1972 r. pracował jako specjalista radiolog. Wzorowy i sumienny pracownik, stale podwyższał swoje kwalifikacje. W 1946 r. ukończył kurs samochodowy, zdobył kwalifikacje czeladnika a potem mistrza, przeszedł szkolenie specjalistyczne spawania stopów aluminiowych w Mielcu (WSK) w 1958 r. i na koniec kurs radiologiczny na Politechnice Gdańskiej w 1972 r. Wnioskodawca i racjonalizator wielu wniosków racjonalizatorskich. Udzielał się aktywnie w pracach społecznych, zarówno w stoczni, jak i na terenie miasta.

Był żołnierz AK w okresie od września 1943 r. do października 1946 r. W roku 1949 ożenił się z Michaliną Pelczar, córką Filomeny Pelczar i Kazimierza Pelczara, pracownika stoczni w latach 1945-1950 r. Mieszkał w domy przy ul. Kosynierów 21, a po wybudowaniu pierwszego bloku dla stoczniowców w roku 1954, zamieszkał przy ul. Jana z Kolna 2.

Zmarł 10.03.2017 r.

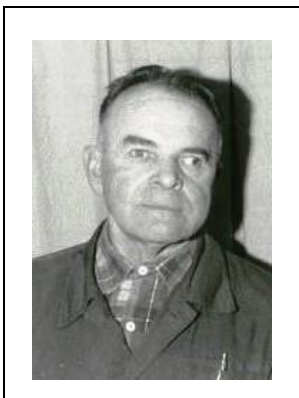
Posiada odznaczenia:

- Brązowy (1959 r.), Srebrny (1965 r.) i Złoty (1974 r.) Krzyż Zasługi,
- Odznakę „Za Zasługi w Rozwoju woj. koszalińskiego”,
- Medal 25-lecia, 30-lecia, 35-lecia i 45-lecia Stoczni „Ustka”,
- Medal XXX-lecia wyzwolenia Ustki (1975 r.),
- Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski (1979 r.).



⁹⁹¹ Biogram zweryfikowany i uzupełniony przez Stanisława Pelczara.

⁹⁹² W dokumencie opracowanym przez Dział Kadr Stoczni podano datę 11 maja 1954 r. Autorzy ustalili rok zatrudnienia na podstawie legitymacji nr 9/53 z 28.06.1953 r. „Stoczniowca III klasy” wydanej dla Czesława Słonia (udostępniona przez Stanisława Pelczara).

Stoń Henryk

Stolarz.

Urodzony 18 grudnia 1915 roku w miejscowości Nadolna, woj. Rzeszów.

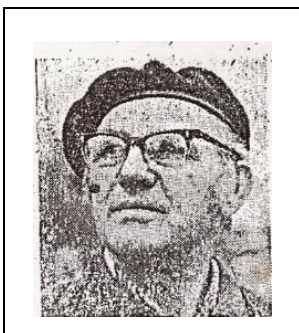
Pracuje w Stoczni od 1 lutego 1946 roku.

Jeden z najstarszych pracowników Stoczni. Zatrudniony został w 1946 roku jako stolarz. Przez długie lata pracował na produkcji, a od 1969 roku do chwili obecnej jest zatrudniony przy pracach stolarsko-konserwacyjnych. Przez okres swej nienaganej pracy, zyskał sobie szacunek pośród otoczenia. Przywiązany do Stoczni, ofiarny do pracy stał się pożytecznym jej pracownikiem. Zasłużył sobie na uznanie zwierzchników.

Podczas okupacji w latach 1942-1945 pracował w kopalni rudy żelaza w Skłobach. W latach 1943-1944 był żołnierzem Armii Krajowej.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy (1949 r.) i Srebrny (1962 r.) Krzyż Zasługi*
- Medal pamiątkowy XXV- lecia Stoczni Ustka.*

Sobczak Marian

Ślusarz.

Urodzony 7 grudnia 1910 roku w miejscowości Skłoby woj. kieleckie.

Pracuje w Stoczni od 14 stycznia 1947 r.

Jeden z najstarszych pracowników Stoczni. Podczas okupacji przebywał w niewoli niemieckiej - stalag 11 A - Altengrabow⁹⁹³. Zatrudniony w Stoczni w 1947 r. W latach 1947- 1966 pracował w zawodzie ślusarza, a w ostatnich 10-ciu latach był brygadystą. Wyróżnił się w pracach przy uruchamianiu produkcji łodzi aluminiowych w powołanej grupie rozruchowej. Od 1966 r. pracuje jako frezer w krajalni aluminium. Udzielał się w pracy społecznej, był członkiem Rady Robotniczej. Jako wzorowy pracownik przyczynił do zawodu innych pracowników. Dzięki sumienności, zdolnościom i pracowitości osiągnął dla Stoczni oszczędności materiałowe o wartości 41,2 tys. zł.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy (1953 r.), Srebrny (1957 r.) i Złoty (1965 r.) Krzyż Zasługi,*
- Odznakę Przewodnika Pracy,*
- Medal pamiątkowy XXV- lecia Stoczni.*

⁹⁹³ Stalag XI-A (znany również jako Stalag 341) był niemieckim obozem jenieckim z okresu II wojny światowej (Stamm lager), położonym na wschód od wsi Altengrabow i na południu Dörmitz w Saksonii-Anhalt, około 90 km na południowy zachód od Berlina; zob. https://en.wikipedia.org/wiki/Stalag_XI-A

Soszyński Antoni

Stolarz-szkutnik.

Urodzony 1 lutego 1911 roku w miejscowości Kamienna Góra k/Równie.

Pracuje w Stoczni od 15 listopada 1945 r.

Jeden z grona pionierów i najstarszych pracowników Stoczni. Zawód czeladnika stolarza zdobył w Łucku w okresie przedwojennym. Podczas okupacji przebywał w obozie jenieckim w Niemczech i w Norwegii.

Zatrudniony w Stoczni pod koniec 1945 roku pracował jako szkutnik, potem na stanowisku brygadzysty i majstra do 1956 roku. Obecnie od 1956 roku zatrudniony jest jako tokarz w hali obróbki drewna. Składał wiele wniosków racjonalizatorskich z czego kilka zostało wdrożonych. W okresie swej pracy wykazał się sumiennością, był obowiązkowy. Jako dobry fachowiec przyuczał na warsztacie innych pracowników. Dbał o sprawy Stoczni.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy (1953 r.), Srebrny (1956 r.) i Złoty (1965 r.) Krzyż Zasługi
- Odznakę Przdownika Pracy (1953 r.)
- Medal X-lecia PRL (1955 r.)
- Medale pamiątkowe Stoczni i miasta Ustki

Stec Stanisław

Technik budowy maszyn.

Urodzony 25 sierpnia 1919 roku w miejscowości Ostrowite pow. Lipno.

Pracuje w Stoczni od 1946 roku.

Jeden z długoletnich pracowników Stoczni. Zatrudniony został w 1946 roku na stanowisku ślusarza. Od razu dał się poznać jako zdolny pracownik i dobry organizator. Zdobył sobie zaufanie pośród załogi i wybrany został na przewodniczącego Rady Zakładowej 1951-1952. Okresowo potem pełnił funkcję Gł. Mechanika od 1952 do 1963 roku, Z-cy Kierownika NKT od 1963 do 1965 roku, a ostatnio od 1965 roku jest Kierownikiem Działu Wojskowego. Odznaczał się wyjątkową sumiennością, cieszył się szacunkiem otoczenia i uznaniem zwierzchników. Oddany sprawom Stoczni, pracował również społecznie.

W latach II wojny światowej od 1941 roku do 1942 roku służył w Armii Czerwonej w Magnitogorsku i Czelabińsku, a od 1942 roku do 1944 roku pracował w Uralskich Wojennych Warsztatach Mechanicznych w Świerdłowsku. W latach 1944 do 1946 służył w Wojsku Polskim jako żołnierz frontowy.

Posiada odznaczenia.

- Brązowy Krzyż Zasługi z okresu służby wojskowej (1946 r.),
- Brązowy Krzyż Zasługi z okresu pracy w Stoczni (1952 r.),
- Dwa srebrne Krzyże Zasługi z 1957 r. i 1969 r.

Such Edward

Kowal.

Urodzony 27 stycznia 1927 roku w miejscowości Rymanów.

Pracuje w stoczni od 6 marca 1947 roku.

Jeden z najstarszych pracowników Stoczni. W czasie okupacji pracował w Zarządzie Drogowym w Rymanowie. Do pracy w Stoczni w 1947 roku został zaangażowany jako kowal i w tym zawodzie pracował do 1971 r. W latach 1968-1971 był brygadystą w kuźni. Od 1971 roku do chwili obecnej zatrudniony jest jako wydawca w Wypożyczalni Narzędzi. W dotychczasowej pracy wykazał się sumiennością, wielką pracowitością i zdyscyplinowaniem. Jako obowiązkowy i dobry fachowiec udzielał się również w pracy społecznej, szczególnie w Zw. Ochotniczej Straży Pożarnej.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy (1953 r.), Srebrny (1958 r.) i Złoty (1965 r.) Krzyż Zasługi,
- Srebrną Odznakę Związku Zawodowego Metalowców (1967 r.),
- Odznakę za wysługę XXV lat w Zw. OSP (1969 r.),
- Odznakę za wysługę 10 lat Zw. OSP (1958 r.),
- Odznakę Wzorowy Strażak (1973 r.),
- Medal pamiątkowy miasta Ustki.

Szołtysik Tadeusz

Ślusarz.

Urodzony 15 października 1921 roku w m. Chełmno, woj. bydgoskie.

Pracuje w Stoczni od 23 marca 1946 roku.

Jeden z najstarszych pracowników Stoczni. Ukończył 3-letnią Szkołę Zawodową w Chełmnie w 1939 roku. W Stoczni zatrudniony został w 1946 r. jako ślusarz, a następnie pracował jako tokarz. Od kilku lat jest konserwatorem urządzeń dźwigowych. Awansował do funkcji brygadzysty. W dotychczasowej pracy wyróżniał się znajomością zawodu, był pracownikiem wzorowym w pełni oddany sprawom Stoczni. Składał szereg wniosków racjonalizatorskich. Do chwili obecnej pracuje w Dziale Gł. Mechanika.

Podczas okupacji pracował przymusowo w Wuppertal, Niemcy, w przemyśle zbrojeniowym.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy, Srebrny i Złoty Krzyż Zasługi (1972 r.)

Tarasiewicz Alfons

Technolog.

Urodzony 18 lutego 1925 roku w miejscowości Jerzewo koło Wilna.

Pracuje w Stoczni od 19 marca 1947 roku.

Jeden z najstarszych pracowników Stoczni. W 1947 roku zatrudniony został jako stolarz na produkcji, gdzie pracował do 1960 roku, po czym powierzono mu stanowisko technologa, a następnie starszego technologa w BPK, na którym pracuje do chwili obecnej. Stopniowo podnosił też swoje kwalifikacje. Początkowo zdobył świadectwo czeladnicze w zawodzie szkutnika, następnie ukończył Liceum Ogólnokształcące w Ustce oraz kursy w zakresie normowania i organizacji pracy. W okresie zatrudnienia wykazał się nienagannością i sumienną pracą. Powierzone zadania wykonywał bez zastrzeżeń.

Służył w Wojsku Polskim jako żołnierz frontowy na szlaku bojowym aż do Berlina.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy, Srebrny i Złoty Krzyż Zasługi,
- Srebrny Medal „Zasłużony na Polu Chwały”,
- Medal za Warszawę,
- Medal za Odrę, Nysę, Bałtyk i Berlin,
- Medal Zwycięstwa i Wolności,
- Medal za Obronność Kraju.

Tetych Władysław

Szcutnik.

Urodzony 17 lutego 1919 roku w miejscowości Sabałoga koło Tomaszowa Lubelskiego.

Pracuje w Stoczni od 21 marca 1946 roku.

Jeden z najstarszych pracowników Stoczni. Zatrudniony w 1946 roku przy remontach łodzi drewnianych, zdobył stopniowo praktykę szcutniczą, co pozwoliło mu na podjęcie pracy przy budowie kutrów i łodzi drewnianych aż do chwili zakończenia tej produkcji tj. do 1959 roku. Następnie przesunięty został do prac stolarsko-wyposażeniowych i przy nich zatrudniony jest nadal. Jest pracownikiem skromnym, uczciwym, wywiązuje się dobrze z powierzonych prac ku zadowoleniu zwierzchników. Wyjątkowo jest przywiązany do Stoczni i otoczenia.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy, Srebrny i Złoty Krzyż Zasługi,
- Medal pamiątkowy 25-lecia Stoczni Ustka.

Tymczak Stefan



Żaglotakielarz.

Urodzony 3 stycznia 1922 roku w miejscowości Zawycze, ZSRR.

Pracuje w Stoczni od 2 listopada 1948 roku.

Jeden z najstarszych pracowników Stoczni. Zatrudniony w 1948 roku w Warsztacie Żaglo-takielarskim bez zmian i przerw pracuje tam do chwili obecnej jako dobry fachowiec. W okresie swej pracy z nałożonych obowiązków wywiązywał się bez zastrzeżeń, dzięki czemu uzyskał tytuł przodownika pracy w 1956 roku. Jako wzorowy i nienaganny pracownik zyskał sobie uznanie i szacunek otoczenia i u zwierzchników. Ofiarny w pracy, oddany sprawom Stoczni wyjątkowo związał się ze swym zakładem i środowiskiem.

Podczas okupacji wywieziony był na przymusowe roboty do kopalni węgla w Niemczech.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy (1964 r.), Srebrny (1960 r.) i Złoty (1968 r.) Krzyż Zasługi.

Wiankowski Zdzisław

Mistrz ślusarski.

Urodzony 30 listopada 1935 roku w miejscowości Łowicz.

Pracuje w Stoczni od 2 listopada 1954 roku. Członek PZPR.

Długoletni i wzorowy pracownik Stoczni. Zatrudniony został początkowo jako ślusarz, a od 1958 roku do 1970 roku pracował na produkcji jako monter kadłubowy łodzi aluminiowych. Od 1970 roku do chwili obecnej jest brygadystą - monterem kadłubowym jednostek stalowych. Po ukończeniu Zasadniczej Szkoły Zawodowej w Słupsku w 1958 roku nadal podwyższał swe kwalifikacje i stopniowo awansował w Stoczni na wyższe odpowiedzialne stanowiska pracy. Uzyskał dyplom mistrzowski oraz świadectwo kwalifikacyjne do wykonywania prac przy budowie kadłubów stalowych. W dotychczasowej pracy dał się poznać jako zdolny i dobry fachowiec. Zdyscyplinowany i ofiarny w pracy zyskał sobie szacunek i uznanie u zwierzchników jak i pośród pracowników na Wydziale. Powierzone zadania wypełniał bez zastrzeżeń.

Posiada odznaczenia:

- Srebrny Krzyż Zasługi (1967 r.),*
- Złoty Krzyż Zasługi (1973 r.),*
- Medal 30-lecia PRL (1974 r.).*

Wróbel Jan⁹⁹⁴.

Jan Wróbel – pracownik Stoczni „Ustka” i ZSBO w latach 1948-1995.



Urodzony 04.12.1930 r. w Karsfelde, Niemcy. Do Ustki przyjechał w roku 1945 wraz z rodziną. W Stoczni Rybackiej w Ustce zatrudnił się jako tokarz w dniu 07.09.1948 r. 6 sierpnia 1955 uzyskał uprawnienia czeladnicze w zawodzie ślusarza, przyznane przez Izbę Rzemieślniczą w Koszalinie.

W czasie zatrudnienia w stoczni Jan Wróbel był czynnym sportowcem, członkiem klubu sportowego „Stal Stocznia”, sekcji bokserkiej oraz piłki nożnej.



Jan Wróbel siedzi pierwszy z prawej.



Jan Wróbel stoi drugi z prawej.

W latach 1962-1967 pracował w Dziale Kontroli Technicznej (DKT) jako brakarz. Jan Wróbel (czwarty od lewej) na pokładzie kutra aluminiowego w trakcie prób w kanale stoczniowym.

⁹⁹⁴ Biogram uzupełniony w 2023 roku przez syna Wojciecha Wróbla, który także udostępnił zamieszczone zdjęcia.



Zdjęcie ze zbiorów rodzinnych.

Od roku 1967 pracował jako instruktor w Zasadniczej Szkole Budowy Okrętów przy Stoczni „Ustka”.

Na zdjęciu Jan Wróbel wraz z kierownikiem warsztatów szkolnych Zygmuntem Kubickim (z prawej).

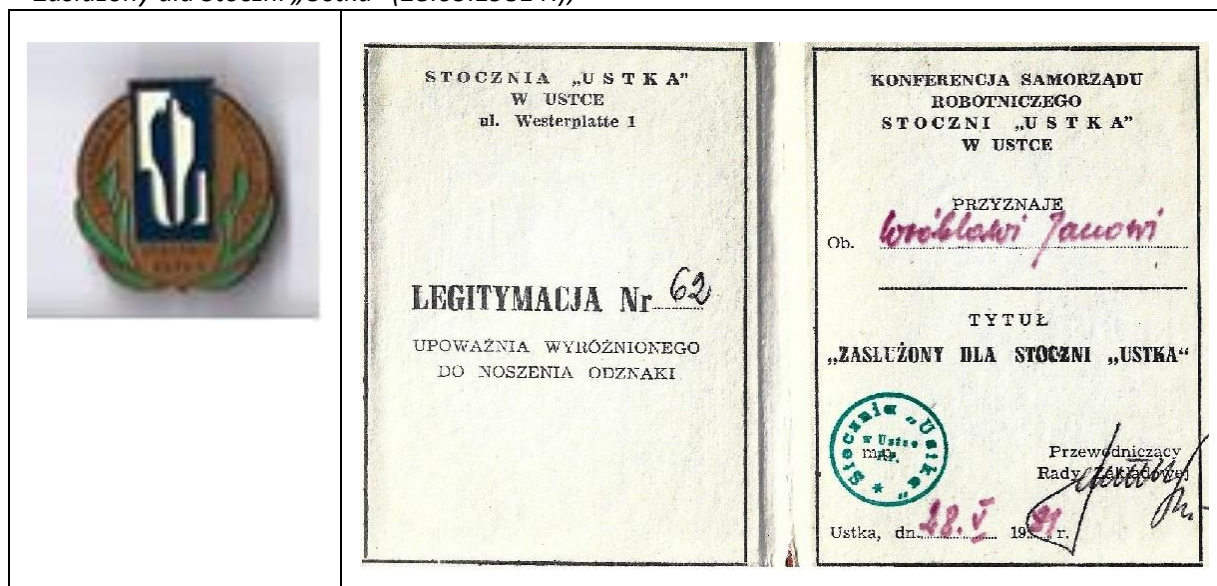


Pracując jako instruktor w szkole w dalszym ciągu angażował się w zajęcia sportowe z młodzieżą. Po przejściu na emeryturę w 1995 roku jeszcze przez dwa lata pracował jako instruktor w szkole.

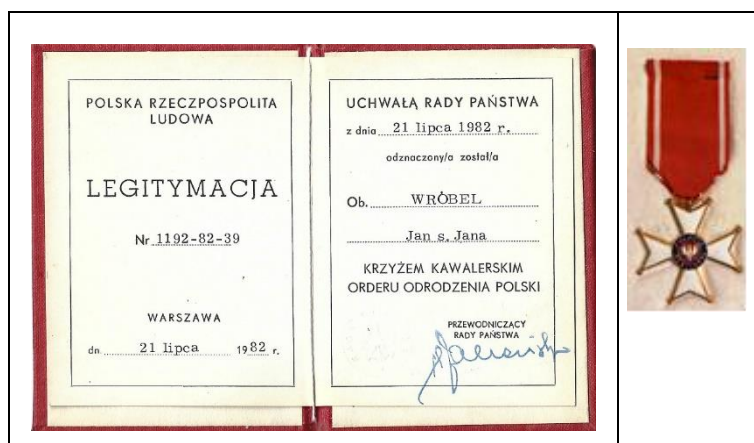
Za swoje zaangażowanie i pracę społeczną otrzymał wiele wyróżnień i medali:

- brązowy (23.06.1957 r.), srebrny (16.06.1964 r.) i złoty (17.12.1975 r.) Krzyż Zasługi;
- Zasłużony Działacz Związku Zawodowego Metalowców (22.07.1974 r.);
- Zasłużony dla Województwa Słupskiego (21.06.1978 r.);

- Zasłużony dla Stoczni „Ustka” (28.05.1981 r.);



- Krzyż Kawalerski Orderu rodzenia Polski (21.07.1982 r.);



- Medal 40-lecia Polski Ludowej (22.07.1984 r.).

Jan Wróbel zmarł w 2009 roku.

Wróblewski Paweł Magazynier.

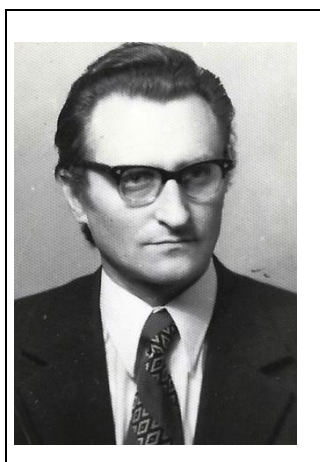
Urodzony 8 lutego 1914 roku w miejscowości Piece, powiat Starogard Gdański.

Pracuje w Stoczni od 28 listopada 1945 roku. Jeden z niewielu pionierów i pierwszych pracowników Stoczni. Zatrudniony został w listopadzie 1945 roku tj. w okresie pierwszych dni tworzenia Stoczni. Początkowo pracował na kadłubowni do 1950 r. a od 1945 r. do 1956 r. jako rachmistrz w Dziale Rachuby. Od 1956 r. do chwili obecnej jest kierownikiem Magazynu (metali kolorowych). Przez okres 30-to letniej pracy w Stoczni, wyjątkowo przywiązał się do swego zakładu. Jako wzorowy, sumienny i

oddany sprawom Stoczni pracownik, zasługuje na specjalne uznanie i szacunek. Zawsze uczynny i obowiązkowy wypełniał powierzone zadania bez zastrzeżeń. Dzięki tak długoletniej pracy i pożytecznemu wypełnianiu swych obowiązków, dobrze zasłużył się Stoczni. Podczas okupacji w latach 1941- 1945 przebywał w Niemczech na przymusowych robotach.

Posiada Srebrny Krzyż Zasługi (1971 r.).

Zaręba Zygmunt⁹⁹⁵.



Zygmunt Zaręba urodził się 29.01.1939 r. w Adamowie w rodzinie chłopskiej.

Na mocy nakazu pracy, wydanego przez Centralny Zarząd Szkolenia Zawodowego Ministerstwa Rolnictwa, został zatrudniony w Ośrodku Szkolenia Kadr Mechanizacji Rolnictwa w Wietrze (pow. Sławno) w charakterze głównego księgowego. Następnie pracował w Centrali Mięsnej w Sławnie – kolejno na stanowiskach: zastępcy głównego księgowego, głównego księgowego, a po reorganizacji zakładu i przeniesieniu księgowości z Oddziału w Sławnie do Oddziału w Słupsku został powołany na stanowisko kierownika Samodzielnej Sekcji Handlowej, podległej administracyjnie pod Zakłady Mięsne w Słupsku. W okresie od 1961 r. do 31.03.1963 r. był zatrudniony w Narodowym Banku Polskim Oddział w Sławnie w charakterze starszego inspektora Wydziału

kredytów przemysłu.

01.04.1963 r. podjął pracę w Stoczni „Ustka” na stanowisku głównego księgowego. W stoczni prowadził szeroką i wielopłaszczyznową działalność społeczną, w tym między innymi założył przyzakładowe Koło Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego, pełniąc od 1966 r. funkcję jego przewodniczącego. Oddział Terenowy PTE w Słupsku, dokonując oceny kół zakładowych PTE za 1969 r., sklasyfikował koło przy Stoczni „Ustka” na pierwszym miejscu, biorąc pod uwagę między innymi liczbę odbytych zebrań koła, posiedzeń zarządu, wygłoszonych odczytów, jak i zorganizowanych konferencji naukowych, doceniając tym samym osobiste zaangażowanie samego przewodniczącego w pracy społecznej dla rozwoju towarzystwa oraz popularyzacji wiedzy ekonomicznej. W dowód uznania Zygmunt Zaręba został powołany na członka Rady Koordynacyjnej Kół PTE w Przemysle Okrętowym, a w 1976 r., w drodze wyróżnienia, reprezentował koła PTE całego województwa koszalińskiego na Krajowym Zjeździe PTE w Warszawie.

Równocześnie przez 25 lat z dużym zaangażowaniem działał społecznie w Międzyzakładowej Spółdzielni Mieszkaniowej „KORAB” w Ustce, w tym 17 lat jako członek Zarządu Spółdzielni (Vice Prezes), a przez 2 kadencje (8 lat) jako członek Rady Nadzorczej. W efekcie ponad 500 pracowników Stoczni „Ustka” otrzymało mieszkania spółdzielcze w Ustce. Za tę działalność w 1973 r. został uhonorowany srebrną, a w 1978 r. złotą odznaką Centralnego Związku Budownictwa Mieszkaniowego.

Z okazji jubileuszów 40- i 50-lecia Spółdzielni Mieszkaniowej „Korab” w Ustce otrzymał listy gratulacyjne za wieloletnią społeczną, pełną zaangażowania pracę w organach samorządowych spółdzielni, która zaowocowała rozwojem spółdzielni i miasta Ustki.

W 1979 r. został wyróżniony złotą odznaką Wydziału Kultury Fizycznej i Turystyki Urzędu Wojewódzkiego w Słupsku za zasługi w rozwoju kultury fizycznej i sportu w województwie słupskim oraz w tym samym roku uznany za wkład pracy i społeczne zaangażowanie w rozwój MZKS „Jantar” w Ustce - z okazji 25-lecia klubu. Za zasługi dla rozwoju sportu w trakcie obchodów 70-lecia usteckiego sportu 18.11.2016 Zygmunt Zaręba otrzymał pamiątkowy medal wydany z tej okazji.

⁹⁹⁵ Biogram opracowany przez córkę Iwonę Beltran.

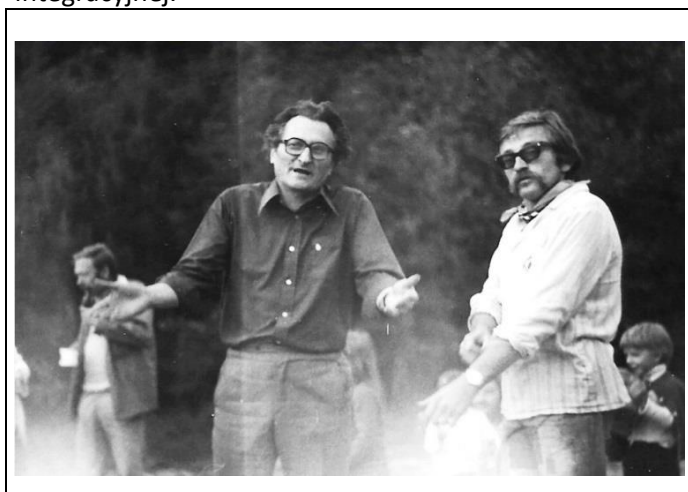
Zygmunt Zaręba (pierwszy z lewej) wśród nagrodzonych.



Źródło: <https://www.ustka.pl/pl/artykul/14/2294/gala-70-lecia-usteckiego-sportu>

Zygmunt Zaręba prowadził też nieodpłatną działalność dydaktyczną w przyzakładowej szkole Technikum Budowy Okrętów w zakresie zagadnień ekonomiczno-finansowych. W międzyczasie podjął studia zaoczne na Uniwersytecie Gdańskim na Wydziale Ekonomiki Produkcji, kierunku Finanse i rachunkowość (lata 1971-1977), uzyskując po ukończeniu I stopnia w 1975 r. tytuł dyplomowanego ekonomisty, a po ukończeniu II stopnia w 1977 r. tytuł magistra ekonomii – w obu przypadkach z wynikiem bardzo dobrym. Podczas studiów nawiązał współpracę z Instytutem Okrętowym Uniwersytetu Gdańskiego, której efektem było współorganizowanie w okresach wakacyjnych w Ustce, w sąsiedztwie Stoczni, obozów studenckich Koła Naukowego Ekonomiki Przemysłu Okrętowego (zw. KNEPO), prowadzonego przez dr. Zdzisława Sadkowskiego.

Zygmunt Zaręba i Zdzisław Sadkowski podczas imprezy integracyjnej.



Źródło: Zbiory Zygmunta Zaręby.

25 lipca 1978 r. został powołany na stanowisko Zastępcy Dyrektora ds. Ekonomicznych Stoczni „Ustka”, podległe bezpośrednio Dyrektorowi Naczelnemu Stoczni. W okresie swojego zatrudnienia wykazał się znajomością zagadnień finansowych, które umiejętnie wprowadzał. Zainicjował i wdrożył w stoczni nowoczesny system ewidencji i rozliczeń kosztów za pomocą maszyn cyfrowych. Wg opinii Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego w Gdańsku poprzez pracę oraz stosowanie odpowiednich form organizacyjnych stale dążył do podnoszenia wyników gospodarczych, a jego działalność zawodowa i zaangażowanie wywarły duży wpływ na zwiększenie eksportu Stoczni „Ustka”.

Zygmunt Zaręba w towarzystwie armatora z Francji Philippe'a Lecanu (przemawia), który zakupił w Stoczni „Ustka” kuter B-409.



Na własną prośbę, ze względu na zły stan zdrowia, z dniem 09.07.1981r. został odwołany ze stanowiska i przeszedł na rentę zdrowotną.

W następnych latach podejmował jeszcze pracę - w charakterze doradcy ekonomicznego – kolejno: w firmie komputerowej, Spółdzielni Pracy „LOTON”, a od IX 1995 r. do VI 2003 r. w firmie „TURAS” w Słupsku – do czasu osiągnięcia wieku emerytalnego. W kwietniu 2018 r. zaczął tracić wzrok, wkrótce ostatecznie do całkowitej jego utraty. Zmarł 07.11.2021 r.

Źródło: zbiory Zygmunta Zaręby.

Ziarkowska-Błaszke Wanda⁹⁹⁶.



Nota biograficzna Wandy Błaszke – Ziarkowskiej wg materiałów przygotowanych przez Dział Kadr Stoczni Ustka z okazji XXX-lecia Stoczni w 1975 roku, rozszerzona i uzupełniona na podstawie dokumentów i zdjęć przekazanych przez syna Ryszarda Ziarkowskiego w 2023 r.

Ziarkowska – Błaszke Wanda.

Krawcowa.

Urodzona 17 stycznia 1920 roku w m. Folwark pow. Piotrków Trybunalski, woj. łódzkie. Pracuje w Stoczni od 13 listopada 1950r.

Członek PZPR. Długoletni pracownik Stoczni. Z zawodu krawcowa, zatrudniona została w Stoczni w Warsztacie żaglo-taklarskim w 1950 r. i tam pracuje dotychczas jako brygadzistka.

⁹⁹⁶ Biogram opracowany przez Dział Kadr Stoczni Ustka z okazji XXX-lecia Stoczni w 1975 roku, rozszerzony i uzupełniony na podstawie dokumentów i zdjęć przekazanych przez syna Ryszarda Ziarkowskiego w 2021 r.

Wanda Ziarkowska-Blaszke wśród pracowników warsztatu żaglotaklerskiego Stoczni „Ustka”.



Na zdjęciu: u góry od lewej: Ryszard Woroniecki, Michał Szurek, Wanda Ziarkowska - Blaszke, Tadeusz Nycz (brygadzysta), NN, Szałankiewicz, p. Kowalska, Stefan Tymczak.

Grupa teatralna działająca w Stoczni „Ustka”.



Ze wspomnień syna Ryszarda Ziarkowskiego przedstawionych w 2021 roku: „Na początku lat pięćdziesiątych w Stoczni zawiązała się grupa teatralna, w której występowała także moja Mama, wraz z moim ojczymem Blaszke. Do członków tej grupy należałem także ja, jako 4 letni brzdąc, który recytował wiersze podczas występów”:

Na zdjęciu: w pierwszym rzędzie u dołu, od lewej – Ryszard Ziarkowski, NN,

Tadeusz Nycz, Bronisław Blaszke, NN, Zdzisław Cugier, Jan Karcz, Karczewski, w rzędzie środkowym od prawej – Stanisław Bujalski (kapelmistrz), Władysław Karlikowski, Władysław Olan, Zofia Pieprzyk, Stefan Baran, NN, NN, NN, rząd górny od lewej – NN, Kazimierz Cugier, NN, NN, Wanda Ziarkowska – Blaszke.

Jako wyróżniający się pracownik Wanda Ziarkowska - Blaszcze została nagrodzona z okazji Dni Morza w 1953 roku.



Na zdjęciu od lewej: Jan Wełpa, Tarasiewicz, Józef Wyszyński, Leopold Surdek, Wanda Ziarkowska-Blaszcze, NN, Stanisław Ociepka, Stanisław Słoma, Tadeusz Nycz, NN, Antoni Jędrzysek.

Od początku swej pracy w Stoczni bardzo czynnie zajmowała się sprawami społecznymi. W latach 1951-57 była Przewodniczącą Ligi Kobiet w Stoczni, a od 1964 r. do 1966

r. była członkiem Rady Robotniczej. Obecnie [jest] członkiem Rady Zakładowej i Przewodniczącą Komisji Kobiet. Jako wzorowy pracownik w swoim zawodzie i w pracach społecznych zyskała sobie uznanie wśród załogi i dyrekcji Stoczni. Podczas okupacji przebywała na robotach przymusowych w Niemczech od 1941 do 1945 roku.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy /1956r./, Srebrny /1965r./ i Złoty /1970r. / Krzyż Zasługi.*
- Srebrną odznakę ZZM /1966r. /*
- Srebrną odznakę „Zasłużony Działacz ZZM” /1975r./*

21 lipca 1978 roku Wanda Ziarkowska – Blaszcze została odznaczona wysokim odznaczeniem państwowym – Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Wręczenie odznaczenia nastąpiło w Belwederze w Warszawie w obecności najwyższych władz państwowych wśród których był I Sekretarz KC PZPR Edward Gierek i Prezes Rady Ministrów Piotr Jaroszewicz.

Wanda Ziarkowska - Blaszcze w roku 1978 wraz z koleżankami z pracy na spotkaniu z okazji Dnia Kobiet.



Na zdjęciu, od lewej: Wanda Ziarkowska – Blaszcze, Maria Baczyńska, Ingeborga Świniarska, Jadwiga Mentelis, Genowefa Gierwiatowska, Hanna Majchrzak.

Wanda Ziarkowska – Blaszcze była matką chrzestną 100-go kutra zbudowanego w Stoczni „Ustka”, którym był kuter B-403 „WŁA-297”, przeznaczony dla PPIUR „Szkuner” we Władysławowie. Uroczystość odbyła się 22 listopada 1978 roku.

Na emeryturę odeszła 30.09.1978 roku.

Zaliński Jan



Inżynier budowy maszyn okrętowych.

Urodzony 20 lipca 1933 roku w miejscowości Dębowa Karczma, powiat Łuck- ZSRR.

Pracuje w Stoczni od 16 czerwca 1959 roku. Członek PZPR.

Jeden z długoletnich pracowników Stoczni. Ukończył Technikum Budowy Okrętów w Gdańsku a następnie pojął studia na Politechnice Gdańskiej - Wydział Budowy Maszyn Okrętowych, który ukończył i uzyskał stopień inżyniera budowy maszyn okrętowych. W latach 1952-1959 pracował w Stoczni Gdańskiej na stanowisku budowniczego i technologa. W Stoczni Ustka rozpoczął pracę w czerwcu 1959 r. na stanowisku Kier. Wydz. Aluminiowego na produkcji, a następnie pełnił kolejno funkcje: Głównego Konstruktora, Z-cy Szefa Produkcji, a ostatnio pracuje jako Gł. Budowniczy na Wydziale jednostek stalowych. Posiada 5 patentów i 3 dyplomy Polskiego Komitetu Nauki i Techniki. Na powierzonych stanowiskach w Stoczni wykazywał się zawsze osiągnięciami w pracy, był dobrym specjalistą i organizatorem, cieszył się dobrą opinią, był uczynny i wyjątkowo pracowity oraz oddany sprawom Stoczni. Dzięki zdolnościom i swojej postawie zdobył sobie szacunek pośród otoczenia i uznanie zwierzchników.

Posiada odznaczenia:

- Brązowy Krzyż Zasługi (1957 r.),*
- Złoty Krzyż Zasługi (1966 r.).*

Wspomnienia współczesne byłych pracowników Stoczni „Ustka”.

Feliks R. Borkowski - Praca w Stoczni Ustka w latach 1971-2002 – Wspomnienia.



Wkrótce po ukończeniu studiów na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej podjąłem w dniu 01.08.1971 r. swoją pierwszą pracę w Stoczni „Ustka”. Nigdy wcześniej nie przypuszczałem, że będzie to moje pierwsze i jedyne miejsce pracy aż do likwidacji Stoczni „Ustka” w roku 2002. Nie myślałem wcześniej również o tym, aby zostać w przyszłości stoczniowcem. Kończąc LO im. Bolesława Chrobrego w Kłodzku byłem zdecydowany zdawać egzaminy wstępne na Politechnikę Wrocławską, na wydział chemii. Tak pewnie by było, gdyby nie niespodziewane wydarzenie. Otóż na początku ostatniego roku do naszego liceum przyjechała grupa studentów z Politechniki Gdańskiej, z Wydziału Budowy Okrętów, „reklamująca” ten wydział. Byli na tyle przekonujący, że zamiast do Wrocławia pojechałem na egzaminy do Gdańska. Po ich zdaniu zostałem studentem Wydziału Budowy Okrętów.

Na czwartym roku studiów podpisałem ze Stocznią „Ustka” umowę na stypendium fundowane. Ustka nie była miastem powiatowym, więc mogła oferować największe stypendia i to był wtedy dla mnie decydujący argument. Pomyślałem, że trzy lata odpracowania pobieranego stypendium szybko miną i będę mógł wrócić do Trójmiasta. Kiedy byłem już na roku dyplomowym i zbliżał się termin wyjazdu do Ustki doszedłem do wniosku, że trzy lata poza Trójmiastem to jednak zbyt dużo. Podjąłem wtedy jeszcze ostatnią próbę uniknięcia obowiązku wyjazdu do Ustki. Niestety, nie udało mi się znaleźć innej firmy gotowej „odkupić” od Ustki mojego stypendium. Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni była gotowa na taką transakcję, ale tylko w odniesieniu do inżynierów ze specjalnością budowy kadłubów, a nie, jak moja, siłowni okrętowych. Tak więc klamka zapadła i trzeba było jechać do Ustki.

Pracę rozpocząłem jako konstruktor - stażysta w stoczniowym biurze konstrukcyjnym, w pracowni siłowni. Ówczesnym Głównym Inżynierem i szefem BK był inż. Janusz Kenc. Kierownikiem pracowni siłowni, który bezpośrednio przyjmował mnie do pracy, był inż. Henryk Wawrzynowski, który w Stoczni „Ustka” pracował już drugi rok, a wcześniej pracował w Puckich Zakładach Mechanicznych. Wspominam go bardzo serdecznie za przyjęcie i wprowadzenie w obowiązki konstruktora, sposób prowadzenia pracowni i profesjonalizm zawodowy. Tak zaczęła się moja historia pracy w Stoczni „Ustka”.

Kolejne szczeble, jak zakończenie stażu i awans na konstruktora (02.1972 r.), starszego konstruktora (08.1973 r.), specjalistę starszego konstruktora (10.1974 r.) i, wobec awansu inż. H. Wawrzynowskiego na Głównego Technologa Stoczni, stanowisko kierownika Działu Siłowni w BPK (12.1976 r.). Już po kilku pierwszych miesiącach pracy w Ustce przestałem myśleć o powrocie do Trójmiasta. Złożyło się na to kilka powodów. Po pierwsze, świetna atmosfera w pracy, zaangażowanie i świadomość tworzenia czegoś nowego. Trzeba w tym miejsce wspomnieć, że w tym czasie stocznia wdrażała do produkcji jednostki stalowe, najpierw B-25sA, później już własny projekt trawlera rufowego typu B-410. W pracowni siłowni podobnie jak i w pozostałych: kadłubowej, wyposażenia i elektrycznej, układ był podobny. Pojedyncze starsze, bardziej doświadczone osoby i cała reszta młodych, dopiero na dorobku młodych projektantów. Panowała atmosfera współpracy, nie było niezdrowej rywalizacji, pracy wyłącznie na własny rachunek. Oczywiście, taka idylliczna sytuacja nie mogła trwać wiecznie. Później, z różnych powodów, zaczęła się zmieniać.

Drugim powodem wiążącym mnie trwale z Ustką było mieszkanie. Już w grudniu 1971 roku wprowadziłem się z żoną do nowego mieszkania M-4. Jedyńm problemem było wówczas to, że do objęcia mieszkania M-4 wymagane były minimum 3 osoby, a nas było tylko dwoje. W tej sytuacji musiałem zameldować w mieszkaniu swojego dziadka. Biorąc jeszcze pod uwagę sytuację większości

kolegów pozostałych w Trójmieście, którzy pomieszkowali kątem w wynajmowanych pokojach, przestałem myśleć o powrocie do Trójmiasta. Dla spokoju sumienia daliśmy ogłoszenie do gazet w Trójmieście o propozycji zamiany mieszkań Ustka – Gdańsk/ Gdynia. Dostaliśmy kilka propozycji, ale nie zdobyliśmy się nawet na ich oglądnięcie i cała idea powrotu poszła w zapomnienie.

Kolejne lata to kontynuowanie kierowania pracownią siłowni do momentu objęcia funkcji Generalnego Projektanta – Szefa Biura Projektowo-Konstrukcyjnego we wrześniu 1981 roku. Na tym stanowisku wytrwałem do stycznia roku 1985, kiedy na ręce dyrektora Jacka Graczyka złożyłem rezygnację z zajmowanego stanowiska. Sprawy polityczne zaczęły bardzo mocno wpływać na działanie biura i wobec tego, że nie mogłem zgodzić się na realizację oczekiwanych ode mnie w tym zakresie działań, postanowiłem zrezygnować. Odejście ze stanowiska z reguły nie jest przyjemne, ale w tym przypadku odbyło się w sposób bardzo cywilizowany, z podziękowaniem za dotychczasową współpracę, na spotkaniu w obecności wszystkich kierowników pionu technicznego. W bezpośrednich rozmowach z dyrektorem Graczykiem wyjaśniliśmy sobie własne motywy i uzgodniliśmy, że wrócę do swojego „starego” działu, tj. pracowni siłowni na stanowisko starszego konstruktora, co nastąpiło w dniu 01.02.1985 r. 01.10.1987 r. ponownie zostałem kierownikiem pracowni TKS (siłowni), gdzie pracowałem do października 1987 roku.

Od 01.11.1990 r. Biuro Projektowo-Konstrukcyjne zostało wyodrębnione ze struktury Stoczni „Ustka” i przekształcone w działającą na własnym rozrachunku firmę projektową „Baltprojekt” Sp. z o.o. W „Baltprojecie” byłem zatrudniony na stanowisku Głównego Specjalisty ds. Siłowni Okrętowych. Niestety, żywot tej nowej firmy był bardzo krótki. Z dniem 31.12.1991 r. „Baltprojekt” został zlikwidowany. Ja i część pracowników wróciliśmy do Stoczni „Ustka”, reszta odeszła. Moim zdaniem „Baltprojekt” działał bardzo efektywnie, ale widocznie był zbyt śmiałym eksperymentem, jak na tamten czas i okoliczności. Zostałem kierownikiem Zespołu Projektowego w stoczni (później Działu Konstrukcyjnego), a następnie, w lipcu 1993 r. roku, z-cą Dyrektora ds. Technicznych. Niestety, na stanowisku tym nie znalazłem porozumienia z ówczesnym dyrektorem Stoczni „Ustka”, Wacławem Machem i za porozumieniem stron we wrześniu 1994 roku przeszedłem na stanowisko Szefa Biura Konstrukcyjnego.

Z tego okresu, który był już schyłkowym etapem działalności Stoczni „Ustka”, zapamiętałem jeden szczególny wyjazd zagraniczny, do Namibii. W zasadzie sama Stocznia „Ustka” nie miała już praktycznie żadnego interesu w nawiązywaniu bezpośredniej współpracy z Namibią. Był to jednak temat, który powstał na szczeblu rządowym. Uzgodniono, że do Namibii, która nie dużo wcześniej, bo w 1990 roku ogłosiła niepodległość, i która, dysponując bogatymi atlantyckimi łowiskami, zamierzała przyciągnąć zagranicznych inwestorów, zostanie wysłana delegacja przedstawicieli polskich stoczni dla dokonania rozpoznania możliwości nawiązania z nią współpracy. W pierwotnym założeniu miała to być delegacja osób kompetentnych i upoważnionych do podejmowania odpowiednich decyzji i zobowiązań. Do kierowania taką delegacją został wyznaczony ambasador polski w RPA Stanisław Cieniuch, urzędujący w Pretorii, którego obszar działalności obejmował również Namibię. Niestety, z jakichś powodów decydenci z polskiego przemysłu okrętowego nie byli zainteresowani wyjazdem, a gospodarze, tzn. rząd Namibii, zgodnie z wcześniejszymi uzgodnieniami, potraktował sprawę poważnie i oczekiwał już na polską delegację. W tej sytuacji Zrzeszenie Przemysłu Okrętowego wysłało delegację „aż” dwuosobową, którą tworzył inż. Franciszek Dąbrowski, szef zespołu głównych projektantów Stoczni Szczecińskiej i ja. Wyjazd odbył się w dniach 08.08.1995-16.08.1995.

Po przylocie do Johannesburga i przyjeździe do ambasady w Pretorii ambasador nie krył zaskoczenia liczebnością i „siłą decyzyjną” delegacji, szczególnie że została wcześniej zapowiedziana gospodarzom jako „delegacja polskiej gospodarki morskiej”.

No cóż, w zapowiedziach i obietnicach naszych polityków to my zawsze byliśmy świetni, gorzej wyglądała realizacja. Niemniej jednak ambasador, jako doświadczony dyplomata, który niejedno widział, nie załamał się i postanowił, że „będziemy walczyć”. Jako cel, który będziemy przedstawiać gospodarzom, było „przeprowadzenie na miejscu wstępnego rozeznania możliwości nawiązania współpracy między inwestorami polskimi i partnerami namibijskimi”.

Rzeczywiście, gospodarze podeszli do sprawy bardzo poważnie. Po przylocie do stolicy Namibii Windhoek mieliśmy całą serię spotkań na szczeblu ministerialnym, z ministrami handlu i przemysłu, pracy, transportu i łączności, rybołówstwa i zasobów morskich, z udziałem ich współpracowników oraz z centrum inwestycyjnym.

Po rozmowach w ministerstwach poleciliśmy, razem z sekretarzem z ministerstwa handlu i przemysłu na wybrzeże, do Walvis Bay. Spotkaliśmy się z burmistrzami Walvis Bay i Swakopmund, zarządem portu Walvis Bay oraz z miejscowymi przedsiębiorcami. Byliśmy również na uroczystym otwarciu w Walvis Bay nowej przetwórni ryb, gdzie honorowym gościem był prezydent Namibii, dr Shafishuna Nujoma.

Ambasador Stanisław Cieniuch przedstawił nas prezydentowi, z którym zamieniliśmy kilka zdań. Okazał się bardzo sympatycznym człowiekiem.

Po zwiedzeniu Swakopmund wróciliśmy do stolicy, Windhoek, i odbyliśmy kolejną turę spotkań w kilku ministerstwach i z przedstawicielami różnych firm i instytucji.

Dnia 16.08.1995 wróciliśmy do Warszawy.

Dla mnie osobiście nasza wyprawa miała dwa oblicza. Jedno, poznawcze, dało mi mnóstwo wrażeń. Fascynujący lot samolotem wzdłuż niemal całej Afryki, zobaczenie, chociaż tylko cząstki RPA (Johanesburg i Pretoria) i Namibii (Windhoek), lot nad pustynią namibijską i zwiedzenie Walvis Bay i Swakopmund, spotkanie wielu ciekawych i interesujących ludzi. Drugie, „robocze”, przyniosło mnóstwo stresu i nerwów. Oczekiwania gospodarzy były bardzo duże, a my staraliśmy się jak najlepiej utwierdzić ich w przekonaniu, że choć nie możemy już teraz dawać wiążących zobowiązań, to naszym celem jest rekonesans możliwości przyszłościowej współpracy i że na bazie uzyskanych przez nas informacji przyjedzie naprawdę „silna grupa” decydentów, którzy zapoczątkują prawdziwą współpracę. Wiedzieliśmy, że to lipa i nic z tego nie będzie, ale musieliśmy grać swoje role do końca pobytu. Po powrocie do Polski ja i kolega ze Szczecina napisaliśmy sprawozdania, ale nikt już się nimi nie interesował. Politycy temat odfajkowali, delegacja wysłana, współpraca zapoczątkowana! Teraz, po latach, ówczesny stres zniknął, pozostały tylko miłe wspomnienia.

W kwietniu 2000 roku, kiedy dyrektorem naczelnym był inż. Ryszard Sej, zostałem Szefem Biura Techniczno-Handlowego. Wkrótce, bo w lutym 2002 roku, decyzją likwidatora Stoczni „Ustka”, zakończył się definitywnie mój bezpośredni związek ze Stoczną „Ustka”. Chociaż nie marzyłem o zostaniu stoczniowcem i choć po pierwszych latach pracy w Ustce chciałem wracać do Trójmiasta, to podjętej decyzji pozostania nie żałuję.

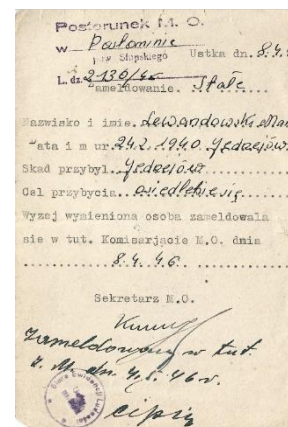
Ustka, 23 lutego 2023 r.

/-/ Ryszard Feliks Borkowski

Nota biograficzna Mariana Lewandowskiego⁹⁹⁷.

Marian Lewandowski urodził się w Jędrzejowie 24 lutego 1940 roku. Jako mieszkaniec Ustki został zameldowany na pobyt stały w Biurze Ewidencji Ludności w dniu 04.05.1946 r. (Patrz zaświadczenie z prawej strony).

Pracę w Stoczni „Ustka” rozpoczął 4 marca 1960 w zawodzie ślusarz. W latach 1961-1965 uczył się w Technikum Mechanicznym w Słupsku.



W roku 1964 brał udział w rejsie promocyjnym do Szwecji jako członek załogi łodzi ratunkowej „EOL”.

Zdjęcie przedstawia ekipę łodzi w rejsie do Skandynawii.



Na zdjęciu, od lewej: Tadeusz Krawczykowicz, Karol Małuszek, Jan Wełpa, NN, Marian Lewandowski.

⁹⁹⁷ Nota opracowana na podstawie relacji syna Krystiana Lewandowskiego w kwietniu 2023 r.

Zdjęcie przedstawia grono pedagogiczne stoczniowej szkoły zawodowej.



Po powołaniu szkoły zawodowej przy Stoczni Ustka w latach 1966-67 był nauczycielem rysunku zawodowego. Na zdjęciu w towarzystwie kolegów nauczycieli (zdjęcie pochodzi z archiwum Tadeusza Kulmatyckiego).

W stoczni pracował jako konstruktor odpowiedzialny za projektowanie i konstruowanie jednostek z laminatu poliestrowo-szklanego, w tym przede wszystkim łodzi ratunkowych i ratowniczych. Był wybitnym znawcą nie tylko technologii tworzyw sztucznych, ale także przepisów Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu SOLAS. Zajmował się najpierw wdrożeniem konwencji z 1960 roku, później z roku 1974, następnie nowelizacji tej konwencji z 1983 roku. W okresie wdrażania licencji na produkcję łodzi zrzutowych był konstruktorem prowadzącym, odpowiedzialnym za adaptację projektów i uruchomienie produkcji tych łodzi w Stoczni „Ustka”.

Studia inżynierskie w Instytucie Okrętowym Politechniki Gdańskiej ukończył w 1981 roku. W roku 1985 ukończył Studium Podyplomowe w dziedzinie „Projektowanie i Technologia Urządzeń Okrętowych z Tworzyw Polimerowych” w Instytucie Okrętowym Politechniki Gdańskiej.

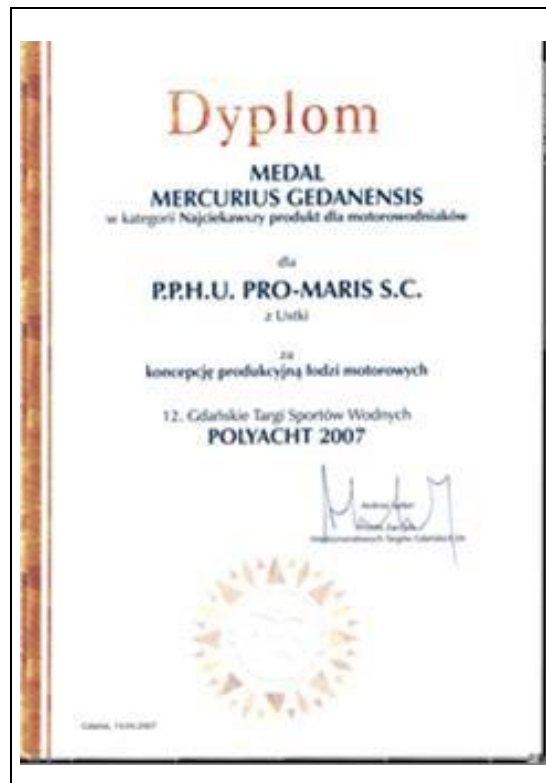
Osiągnięcia zawodowe:

- Świadectwo autorskie o dokonaniu wzoru użytkowego pt. „Kadłub łodzi zwłaszcza ratunkowej”, jako współtwórca – 1986 r.;
- Świadectwo autorskie o dokonaniu wzoru użytkowego pt. „Powłoka namiotowa, zwłaszcza do namiotów dla łodzi ratunkowych”, jako współtwórca – 1987 r.;
- Świadectwo autorskie o dokonaniu wzoru użytkowego pt. „Ramię ze stropem linowym”, jako współtwórca – 1992 r.

Nagrody i odznaczenia:

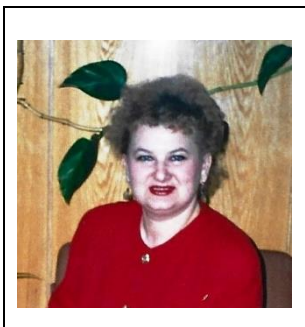
- w czerwcu 1972 roku otrzymał Dyplom i medal pamiątkowy za zasługi w rozwoju Miasta Ustki przyznany przez Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Ustce;
- w grudniu 1972 roku otrzymał Dyplom oraz medal pamiątkowy „25-lecia Stoczni” za szczególne osiągnięcia w pracy społecznej oraz ogromny wkład nad rozwojem Stoczni „Ustka”;
- w roku 1975 otrzymał Dyplom oraz medal pamiątkowy XXX-lecia Stoczni „Ustka” za zasługi w rozwoju Stoczni „Ustka”;

- Dyplom za społeczną pracę i duże zaangażowanie w Samorządzie Robotniczym Stoczni „Ustka”;
- w roku 1978 otrzymał Dyplom za długoletnią nienaganną pracę zawodową oraz duże zaangażowanie w pracy społecznej;
- w roku 1985 otrzymał Dyplom za zajęcie I miejsca we współzawodnictwie o tytuł „Mistrza Racjonalizacji 85” województwa słupskiego;
- w roku 1985 otrzymał Dyplom z okazji 40-lecia Stoczni „Ustka” z wyróżnieniem jako długoletniego i wzorowego pracownika stoczni, wraz z „Medalem 40-lecia Stoczni Ustka”.



Po odejściu ze Stoczni „Ustka” założył własną firmę „Pro Maris”, którą prowadził wraz z synem Krystianem. W 2007 roku firma otrzymała wyróżnienie podczas 12. Gdańskich Targów Sportów Wodnych POLYACHT 2007 za koncepcję produkcyjną łodzi motorowych. Wyróżnienie to było wyrazem uznania innowacyjności prezentowanych projektów tzw. łodzi mieszkalnych typu „House boat”, które w tym czasie były nowością na rynku polskim. Wśród nich były jednostki oznaczone jako „Traper 620” i „Troll Master 620” (później występująca także w wersji przedłużonej „Troll Master 800”). Marian Lewandowski był także współautorem projektu łodzi wycieczkowo-robotycznej „Aqua Taxi 600”, pełnił w Ustce funkcję promu, przewożącego pasażerów przez kanał portowy.

W okresie prowadzenia firmy „Pro Maris” Marian i Krystian Lewandowscy zbudowali, przebudowali i wyremontowali ok. 60 jednostek turystycznych i rybackich.

Teresa Iwanowska – Ustka, to moje miasto.

Właściwie, nie wiem, od czego zacząć moją historię związaną z Ustką i pracą w Stoczni „Ustka”. Najpewniej...od początku. Nazywam się Teresa Iwanowska, z domu Mróz, urodzona 23.10.1955 r. w Ustce. Moi rodzice pochodzą z Mazowsza, z terenów nad rzeką Narew, za miastem Wyszków. Kiedy przyjechali na tzw. Zachód, czyli na „Ziemie Odzyskane”, osiedlili się we wsi Wytowno k. Ustki. Tam też mieszkali dziadkowie mojej mamy - moi pradziadkowie - Antonina i Paweł Włodarczykowie oraz siostra mojej babci - Władysława Falba z mężem Edwardem. Tata pracował w Ustce, dokąd dojeżdżał rowerem, furmanką lub dokąd chodził pieszo. Do Ustki dojeżdżała też moja mama, która u znajomej krawcowej uczyła się krawiectwa, haftu i innych robótek ręcznych. W 1954 roku rodzice przeprowadzili się do Ustki, już z moją starszą siostrą Barbarą. Początkowo zamieszkali przy ul. Pawła Findera (dzisiaj Kaszubska) blisko masarni, w której pracował mój tata. 16.10.1954 r. przyszła na świat moja druga siostra Krystyna, a 13.01.1957 r. urodził się najmłodszy z rodzeństwa Tadeusz. Wszyscy urodzili się w Ustce.

Moja mama przez cały okres pracy zawodowej była pracownikiem PSS „Społem” w Ustce, gdzie pracowała jako sprzedawca. Pracowała w różnych sklepach, w ostatnim czasie przed emeryturą - w sklepie warzywnym przy ul. Marynarki Polskiej. Tata w tym okresie, aż do przejścia na rentę chorobową, był rybakiem. W lipcu 1963 roku przeprowadziliśmy się do kamienicy przy ul. Kopernika 10. Jakaż to była radość dla nas – z 1 jednego dużego pokoju przenieśliśmy się do trzech dużych pomieszczeń. Do tego: weranda, kuchnia, łazienka, duże podwórkó, piękny ogród, lasek sosnowy, blisko morze. Pod nami, na parterze, mieszkało małżeństwo - Ewa i Wacław Pachowie. Pan Wacław Pacho był Kapitanem Portu Ustka, wcześniej w Kołobrzegu.

Szkołę podstawową oraz Liceum Ogólnokształcące im. Mikołaja Kopernika ukończyłam w Ustce. Uczęszczałam do Zasadniczej Szkoły Obuwniczej, działającej przy Zakładach Obuwniczych „Alka” w Słupsku. Miało powstać technikum, ale nastąpiło to rok później. Uczęszczałam na roczny, płatny kurs maszynistek, stenotypistek i sekretarek, zorganizowany przy Liceum Ekonomicznym w Słupsku. Po jego ukończeniu i zdaniu egzaminu obowiązywał wymóg odbycia miesięcznego stażu pracy w jakimś zakładzie pracy. I tu, można rzec, rozpoczęła się moja droga zawodowa i życiowa, jako stoczniowca. Kiedy zgłosiłam się do Działu Kadr Stoczni „Ustka”, zaproponowano mi pracę w Dziale Socjalnym. Oczywiście, propozycję przyjąłam. Po ukończeniu stażu i otrzymaniu stosownego dokumentu miałam już szansę, aby podjąć pracę w tym zawodzie. Zbieg okoliczności sprawił, że jedna z pracownic odeszła z pracy i na jej miejsce była potrzebna następczyni. I tak w dniu 05.08.1974 r. rozpoczęłam pracę w Biurze Projektowo-Konstrukcyjnym na stanowisku maszynistki i obsługi teleksu.



Na zdjęciu, od lewej: Zenon Klein (kierownik pracowni elektrycznej), Jan Słoma, Teresa Iwanowska, Jerzy Nowak, Jerzy Kołakowski.

Do pracy przyjmował mnie ówczesny jego szef mgr inż. Andrzej Gross, a mój angaż podpisał wieloletni Naczelnny Dyrektor Stoczni „Ustka” inż. Leszek Dulski. Za jego czasów stocznia rozwijała się intensywnie, rozpoczynane były różnego rodzaju inwestycje (budowa hal produkcyjnych), powstawało dużo różnych projektów kutrów, łodzi, trapów itp. Dzięki temu była praca dla wielu usteckich rodzin. Powstał ośrodek zdrowia dla pracowników stoczni, Zasadnicza Szkoła Zawodowa, a później Technikum Budowy Okrętów, szkolące przyszłych specjalistów w dziedzinie budownictwa okrętowego.

Moja praca w BPK polegała na przepisywaniu na maszynie różnego rodzaju dokumentów, pism, instrukcji, list materiałowych, itp., w języku polskim, a także w innych, sporządzanych przez wysoko kwalifikowaną kadrę specjalistów biura. Pracy było bardzo dużo, bo stocznia posiadała bardzo wiele zamówień na swoje wyroby od odbiorców krajowych i zagranicznych. Moje umiejętności zostały docenione przez kadrę. Kiedy w stoczni powstawał Zakładowy Ośrodek Informatyki, jego ówczesny kierownik mgr Kazimierz Wojewoda zaproponował mi pracę w nim. Niestety odmówiłam, ponieważ w funkcjonowaniu tego ośrodka planowano w przyszłości wprowadzenie pracy zmianowej. Ja w tym czasie zakładałam rodzinę i nie mogłam przyjąć takiej formy pracy.



We wrześniu 1975 r. wzięłam ślub z Józefem Iwanowskim, wieloletnim pracownikiem stoczni w Gdyni i w Ustce, projektantem urządzeń radiowo-nawigacyjnych na statkach, kuterach i łodziach. Mąż dodatkowo w latach 1979-1999 prowadził działalność gospodarczą w zakresie napraw urządzeń RTV przy ul. Grunwaldzkiej 24 w Ustce. Był także jednym z założycieli w 1974 r. Klubu Płetwonurków „Murena”, działającym przy Stoczni „Ustka”. Ja, po urodzeniu syna Bartosza, przerwałam pracę w BPK. Syn obecnie (maj 2023) pracuje jako prawnik w pięknym Wrocławiu, gdzie mieszka wraz z żoną.

Na zdjęciu Józef Iwanowski.

Po powrocie z bezpłatnego urlopu wychowawczego w 1984 r. otrzymałam propozycję pracę w sekretariacie dyrektora naczelnego. W tym czasie dyrektorem stoczni był mgr inż. Ludwik Lula, który wtedy przebywał na zwolnieniu chorobowym. Zastępował go wówczas dyrektor techniczny mgr inż. Jacek Graczyk. W sekretariacie pracowałam z Panią Danutą Kostrzewską, długoletnią sekretarką wielu dyrektorów stoczni. Od niej nauczyłam się pracy i obsługi sekretariatu od strony praktycznej. Po odejściu p. Danuty ze stoczni otrzymałam propozycję prowadzenia sekretariatu od dyrektora Graczyka. Byłam wówczas osobą samodzielnie prowadzącą sekretariat, obsługującą gabinet dyrektora naczelnego i dyrektora technicznego (później dyrektora handlowego). Każdy dzień pracy przebiegał mi bardzo szybko, miałam bardzo dużo obowiązków, z których starałam się wywiązywać, jak mogłam najlepiej. Pamiętam taką sytuację, kiedy do Naczelnego przyjechał jeden z kooperantów i widząc czym się zajmuję, zapytał jak sobie radzę przy tak dużym zakresie obowiązków i złożoności spraw. Mój dyrektor stwierdził wówczas, że „trzeba mieć taką Terenię, a wszystko się ułoży i załatwi”. Słowa te były dla mnie największą nagrodą za moją pracę.



Dyrektor Jacek Graczyk pełnił obowiązki dyrektora technicznego od 1984 roku, a po wygraniu konkursu, obowiązki dyrektora naczelnego Stoczni „Ustka” od 1986 r. do kwietnia 1991 r. Za jego kadencji nastąpił ogromny rozwój zakładu, podpisanych zostało dużo kontraktów na kraj i na eksport. Budowaliśmy kutry i statki, co miesiąc odbywały się wodowania jednostek, poprawiały się płace pracowników, szczególnie grupy bezpośredniej produkcji. Zbudowano wiele prototypowych łodzi ratunkowych i ratowniczych, na które wpływały liczne zamówienia. Trzeba przyznać, że wówczas mieliśmy bardzo dobrą kadrę techniczną. Tak było

aż do momentu spisku, kiedy, moim zdaniem zaocznie, Rada Pracownicza odwołała dyrektora Graczyka ze stanowiska⁹⁹⁸. Skutki tego wydarzenia odczułam osobiście. Decyzją Głównego Księgowego Pana Jana Duszy zostałam służbowo, ze skutkiem natychmiastowym, przeniesiona do sekretariatu Szefa Zaopatrzenia i Kooperacji inż. Ryszarda Ziarkowskiego.

Wtedy, moim zdaniem, zaczął się powolny upadek stoczni. Dodam, że dyrektor Jacek Graczyk był w czasie kiedy go odwoływano w delegacji zagranicznej, z której przywiózł podpisany kontrakt na budowę łodzi. Kontrahent, na wieść o odwołaniu Pana Graczyka, nie podjął dalszej współpracy z „nową kadrą”.

Sytuacja w stoczni zrobiła się trudna, oględnie mówiąc. Po całym zamieszaniu został rozpisany konkurs na stanowisko dyrektora stoczni, który wygrał Pan mgr inż. Waław Mach. Nowo mianowany dyrektor swoje pierwsze kroki skierował do mnie i poprosił mnie o powrót na moje poprzednie stanowisko, i pracę z nim. Oczywiście, zgodziłam się, sprawiedliwości stało się zadość.

Sytuacja w tym czasie na rynku krajowym i zagranicznym w dziedzinie budowy statków, kutrów, łodzi, trapów, itp., pogorszyła się. Starania podejmowane przez następne kadry kierownicze stoczni nie przyniosły oczekiwanych efektów. Po odejściu dyrektora Waław Macha stanowisko dyrektora stoczni objął inż. Ryszard Sej. Po nim, dyrektorem, a później likwidatorem Stoczni „Ustka” został Pan mgr inż. Witold Nykiel.



Na zdjęciu, w dolnym rzędzie od lewej: Jadwiga Gurtowska, Helena Kowalczyk, Wiesława Drozdowska, stoją od lewej: Teresa Iwanowska, Barbara Paziak, Lucyna Szczeglik, Regina Witkowska, Maria Grabowska, Bernadetta Kupczyk, ...Stanisława Niewadził, Alicja Markiewicz, Maria Wicherkiewicz, Irena Kozłowska.

⁹⁹⁸ Od autorów – okoliczności dyscyplinarnego zwolnienia Jacka Graczyka przedstawiamy w tomie III.

Można powiedzieć, że coś się zaczyna, ale i kiedyś kończy. Na stanowisku sekretarki przepracowałam 18 lat. Pracę wspominam bardzo dobrze, bo pracowałam z kolegami i koleżankami, bo miałam przełożonych mądrych, pomocnych i życzliwych. Wspólnie pracowaliśmy na sukcesy Naszej Stoczni, bo na sukces pracują wszyscy. Dziękuję im za to!

Ustka, 22.05.2023 r.

/-/ Teresa Iwanowska

Marek Mikołajczak. Wspomnienia.



Moje wspomnienia związane ze Stoczną Ustka zaczynają się od lat 60. ubiegłego wieku. Jako dziecko biegałem do mojego ojca, który pracował w tym czasie w dziale kontroli jakości Stoczni „Ustka”. Jego biuro mieściło się przy bramie wejściowej do stoczni od strony miasta. Odwiedzałem też mojego wujka Jana Czartowskiego, który był palaczem w kotłowni stoczniowej. W tamtych czasach często bywało tak, że gdzie pracował ojciec, tam pracował syn. Po ukończeniu szkoły podstawowej od 01.09.1971 r. zostałem uczniem ZSBO. Nauka trwała trzy lata. Następne trzy lata to nauka w TBO w systemie wieczorowym. Początek mojej pracy w stoczni to praktyki w trzeciej klasie zawodówki, na wydziale W-2. W roku 1974 zostałem zatrudniony w stoczni /po przedłużonych wakacjach/ na wydziale P-1. Trafiłem do brygady Pana Jana Płachty, jako laminarz. Laminowałem osłony do silników, najgorsze, że była to praca na trzy zmiany. Po ukończeniu kursu spawacza PRS, od 1975 roku pracowałem w brygadzie zbrojarzy na wydziale K-1. Po ukończeniu technikum zacząłem pracę w Biurze Budowy, jako archiwista. Od 1978 zostałem mistrzem na wydziale W-1, którego kierownikiem był Pan Henryk Słomka. Mój zespół zajmował się wyposażeniem statków w elementy aluminiowe. Tam, na wydziale W-1 w sierpniu 1980 zastał mnie czas strajku w stoczni. Przeżycia związane z nim ukształtowały moją postawę na całe przyszłe życie i skutkowały także rezygnacją z działalności politycznej. W roku 1981 zostałem zaopatrzeniowcem. Trafiłem pod skrzydła dyrektora Zbigniew Musialika. A moim zadaniem było zabezpieczenie produkcji stoczni w stal, głównie w blachy i kształtowniki. Po latach dowiedziałem się, że moją pracę interesowała się SB. Po przepracowaniu 10 lat w zaopatrzeniu i prawie 20 lat pracy w stoczni, w 1991 zakończyłem pracę w Stoczni Ustka, rozpoczynając modną w tamtych czasach pracę na swoim.

Chciałbym jeszcze opowiedzieć o dwóch dziedzinach życia, poza zawodowymi, a związanych z pracą w Stoczni Ustka. Pierwsza to działalność w ZSMP od szkoły zawodowej, gdzie byłem od drugiej klasy przewodniczącym szkolnego koła. Po przejściu do pracy w stoczni działałem w organizacji stoczniowej. W latach 1976-1978 byłem przewodniczącym ZMS w stoczni.



W roku 1975, jako przedstawiciel ZMS, byłem uczestnikiem uroczystych obchodów 30-lecia Stoczni Ustka. Stoję w drugim rzędzie, drugi od lewej.



Druga działalność, a raczej pasja, to turystyka piesza w ramach zakładowego oddziału PTTK, gdzie okresowo pełniłem funkcję prezesa Klubu Turystyki Pieszej „Bezkręś”.

Dzięki przebywaniu w gronie wspaniałych ludzi udało mi się spełnić wiele marzeń, choćby piękne wyprawy w Tatry, jak również poznać i przyjaźnić się z grupą ludzi / Zbyszek dzięki, któremu ta książka o stoczni powstała/ do dzisiaj. Jestem dumny z tego, że po dwudziestu latach pracy w Stoczni Ustka mogą się nazywać STOCZNIOWCEM.

Ustka, marzec 2023.

/-/ Marek Mikołajczak.

Krzysztof Olszyna. Wspomnienia.

Jestem synem Leokadii i Mariana Olszynów. Mój ojciec był jednym z pierwszych pracowników Stoczni „Ustka”, gdzie pracował od grudnia 1945 roku do 1979 roku. Ja urodziłem się 25 lipca 1952 r. w Ustce. Jestem absolwentem Zasadniczej Szkoły Budów Okrętów w Ustce, po ukończeniu której zostałem zatrudniony jako ślusarz - hydraulik na wydziale wyposażeniowym, przy produkcji łodzi ratunkowych.

W roku 1969 podjąłem naukę w Technikum Budowy Okrętów w Ustce, po jej ukończeniu odbyłem służbę wojskową w Marynarce Wojennej na Oksywiu. Po okresie służby wojskowej zostałem zatrudniony na wydziale K-2 Stoczni Ustka, a następnie – od 15.09.1976r. – na wydziale K-1, na stanowisku spawacza elektrycznego.

Od 31.07.1988r. przebywałem na urlopie bezpłatnym, w trakcie którego pracowałem na kontrakcie w Iraku jako spawacz. W dniu 1.08.1990 r. odszedłem ze stoczni i, do czasu osiągnięcia wieku emerytalnego z dniem 1.08.2012 r., pracowałem za granicą jako monter - spawacz i ślusarz.

Ustka, kwiecień 2023

/-/ Krzysztof Olszyna

Stanisław Pelczar. Wspomnienia z 45 lat pracy zawodowej.

Urodziłem się w Ustce w roku 1952, w porodówce, która mieściła się w „Vila Red” na promenadzie. Mój dziadek Kazimierz Pelczar był siódmym osadnikiem polskim przybyłym do Ustki we wrześniu 1945 r. Od 1954 chodziłem do żłobka przy ul. Kościuszki i przedszkola nr 1. W 1960 r. ojciec dostał przydział na mieszkanie przy ul. Westerplatte 15. Uczęszczałem do szkoły podstawowej nr 2. Ciekawostką było to, że do szkoły musiałem chodzić przez teren „Korabia”, a następnie przeprować się promem zakładowym do miasta. Po ukończeniu pierwszego rocznika szkoły ośmioklasowej we wrześniu 1967 roku rozpocząłem naukę dzienną w nowo otwartej Zasadniczej Szkole Budowy Okrętów w Ustce, do której należały warsztaty w odremontowanym przez Stocznnię „Ustka” tartaku. Jednocześnie otrzymaliśmy angażę i uposażenie w wysokości 149 zł netto. Wtedy też założyłem sobie książeczkę mieszkaniową PKO. Równocześnie do ZSBO po raz pierwszy zostały przyjęte dziewczyny. W naszej klasie były trzy koleżanki. Cześć uczniów dojeżdżała codziennie z okolicznych miejscowości. Najdalej miał do szkoły kolega Bronisław Jodko, który dojeżdżał z Rowów. Wychowawcą klasy był Zygmunt Kubicki. Po ukończeniu ZSBO w 1970 r. i urlopie rozpocząłem pracę w Stoczni „Ustka” na produkcji, jako ślusarz. Równocześnie kontynuowałem naukę w nowo otwartym Technikum Budowy Okrętów w systemie wieczorowym. Wraz ze mną do TBO uczęszczali moi koledzy z ZSBO: T. Jusiewicz, W. Laskowski, R. Zastocki, G. Gąsiorowska/ Kowalczyk, kuzyn Tomasz Such. Uczniami TBO byli także inni pracownicy stoczni: E. Woźniak, Sołyka, A. Sułkowski H. Kaczmarek, H. Maksymiuk. Wykładowcami przedmiotów technicznych byli pracownicy stoczni: R. Kwiatkowski, R. Borkowski, B. Marciniak, D. Szafarz, a z „Korabia” - B. Burant. W listopadzie 1970 r., będąc jeszcze na stażu jako pracownik W1/10, rozpocząłem pracę wraz L. Nowakowskim przy produkcji oprzyrządowania w nowo zbudowanych halach K-1. W grudniu 1970 r., po zamieszkach w Gdańsku, przewodniczący ZMS w Stoczni „Ustka”, A. Wójtowicz zwrócił się z apelem do młodzieży pracującej w stoczni o podpisywanie się na „liście poparcia słusznej linii partii PZPR”. Po naradzie na wydziale uzgodniliśmy, iż nie będziemy brać udziału w tej akcji. Jednocześnie ustalono delegatów, którym był Tadeusz Baczyński i ja, aby przekazać nasze stanowisko, za co - po spotkaniu z przewodniczącym ZMS - zostaliśmy poproszeni do szefa kadr stoczni, Aleksandra Kowalczyka. Tam została przeprowadzona z nami ostra rozmowa, w trakcie której ostrzeżono nas o ewentualnych konsekwencjach, włącznie ze zwolnieniem z pracy, jeśli nie zmienimy zdania. Zdania nie zmieniliśmy, wobec czego zapadła decyzja, aby wraz z szefem kadr przewieźć nas samochodem służbowym do Komitetu Powiatowego PZPR w Słupsku. Tam, w sekretariacie komitetu, spotkaliśmy wychodzącego „zaopatrzeniowca” z naszej stoczni. Następnie wysłuchała nas pani sekretarz i wytłumaczyła nam, jakie skutki dla społeczeństwa ma nasze „wichrzycielstwo”. Po dalszych rozmowach ustalono, że w następnym dniu odbędzie się w naszym zakładzie „zebranie wytwórcze załogi”. Nazajutrz takie spotkanie z udziałem KP PZPR i dyrekcji stoczni odbyło się na hali P-1, na terenie „B” (obecnie są to obiekty PSP). W czasie zebrania przedstawiono problemy socjalne załogi i dnia codziennego oraz zarobki różniące kobiety od mężczyzn, jak również niezyciowego systemu brygadowego pracy. Ponadto zgłaszano indywidualne sprawy, jak brak pracy dla synów p. Wnuka i Wawrowskiego (później przyjęto ich do stoczni). Następnie p. kadrowy zapytał, co robić z tymi „wichrzycielami”. Głos zabrali przedstawiciele W-1, H. Horbacz i E. Such, którzy tłumaczyli, że jesteśmy jeszcze młodzi, itp. Zaproponowali wzięcie nas „pod opiekę” bez wyciągania konsekwencji kadrowych, co zostało przyjęte większością głosów.

Po nowym roku Tadek Baczyński wraz z J. Pawłowiczem, zostali wysłani służbowo na trzymiesięczny kurs traserów do Stoczni Gdańskiej. Ja za parę dni wraz z Cz. Skumiątem zostałem wysłany na szkolenie w zakresie obsługi maszyn typu „Pullmax”, także do Stoczni Gdańskiej. W 1971 roku stocznia rozpoczęła wyposażanie 7 kadłubów jednostek stalowych typu B-25s. Ja brałem udział w produkcji wyposażania statków. W tym czasie na wydziale W-1 wprowadzono system akordowy. Ja pracowałem w parze ze Zbyszkim Chomą. Brałem udział przy budowie odmiany B-25sA, tak zwanych „bocianów”.

Po ukończeniu TBO w 1974 r. zostałem przeniesiony do działu nadzoru jakości, do „izby pomiarów”. Następnie w ramach podnoszenia kwalifikacji w latach 1974-1975 wraz ze Z. Suderem uczestniczyłem w rocznym, korespondencyjnym kursie na Politechnice Warszawskiej.

W roku 1976, kiedy stocznia rozpoczęła budowę kutrów nowej generacji typu B-410, brałem czynny udział w realizacji czterech modyfikowanych serii statków budowanych na kraj i eksport. W tym były kutry typu B-403 dla NRD, których zbudowano tylko 5 szt.

W związku ze zmianą hydrauliki na jednostkach B410/3 (WŁA-302) i B410/4 (WŁA-303), z wcześniej stosowanej hydrauliki firmy Rapp z Norwegii na urządzenia polskie, dyrekcja stoczni zobowiązała się przy udzielaniu gwarancji na te statki dać mechaników gwarancyjnych. Z produkcji/NJ delegowano mnie na WŁA-302, a na WŁA-303 wydelegowano Sz. Sobkova. W czerwcu oddelegowano nas do Władysława, gdzie pływaliśmy na jednostkach. Po powrocie kontynuowałem pracę w NJ jako inspektor jakości produkcji wyposażenia statków. Szefem NJ w tym czasie był Wł. Kuligowski, jego zastępcą był K. Małuszek, który był także kierownikiem KOD. Kierownikiem sekcji statków był R. Ziarkowski, a sekcji wyrobów z LPS - E. Mikołajczak.

Wspominam zdarzenie reklamacyjne dot. jednostek rumuńskich TC-01 i TC-02, które w drodze do Tulczy na Dunaju, w Rumunii, zawięły do Świnoujścia. Kapitan TC-01 na koniec poprosił o przywiezienie jego ...gołębi, które kupił od stoczniowców, a które dzień wcześniej wypuścił i które prawdopodobnie wróciły do poprzedniego właściciela.

W tym czasie zmieniłem stan cywilny i starałem się o mieszkanie zakładowe dla mojej rodziny, ale moje podanie zostało odrzucone, gdyż pierwszeństwo mieli „stypendyści” stoczni. W związku z zawarciem związku małżeńskiego starałem się o mieszkanie zakładowe dla mojej rodziny. Moje podanie zostało odrzucone, gdyż pierwszeństwo mieli wówczas stypendyści stoczni. Wtedy przydała się moja książeczka mieszkaniowa, dzięki czemu mogłem otrzymać mieszkanie spółdzielcze w MSM „Korab” w 1978 roku.

W sierpniu 1978 przyszedł do stoczni p. Jack Graczyk i został przyjęty na staż jako asystent starszego majstra na wydziale W-2, Andrzeja Wilguckiego, gdzie odbierałem prace montażu urządzeń na statkach B410 i ich kompletności. W niedługim czasie p. Jacek zastąpił p. Wilguckiego na stanowisku starszego majstra.

W sierpniu 1980 roku uczestniczyłem w strajku w stoczni przez dwa tygodnie, zostawiając w domu małżonkę z dwuletnim synem i sześciotygodniową córką.

W listopadzie 1982 r., po odejściu ze stoczni drugiego trawlera B-272/2 „Agora” do Francji, w poniedziałek rano przyszedł z kolegą do pracy, a tam w biurze czekali dwaj panowie oficerowie w zielonych mundurach SG. Jak się szybko okazało, nasz kolega z pokoju - Janusz Hanus (syn Piotra Hanusa, technologa z P-1), uciekł na tym statku zamykając się od wewnątrz w komorze łańcuchowej w skrajniku dziobowym i ujawnił się w Kanale Kilońskim. We Francji poprosił o azyl. Ja i kolega Z. Suder byliśmy przesłuchiwani, gdyż razem pracowaliśmy, czy czegoś podejrzanego nie zauważyliśmy, czy znaliśmy jego sytuację rodzinną, itp. Na koniec musieliśmy objaśnić panom, jak to było możliwe, gdyż statek przeszedł inspekcję i odprawę graniczną w porcie. Technicznie było to możliwe, gdyż do włazu 400/600 zostały przyspawane same końcówki 24 sztuk szpilek M24, a następnie do niego została przyspawana śruba od wewnątrz i, po wejściu osoby, była założona poprzeczka. Według mnie Janusz Hanus miał dużo szczęścia, że nie trzeba było dodatkowo balastować jednostki, gdyż w

pierwszej kolejności zalewa się skrajniki wodą i w takiej sytuacji, mógł on zginąć. Po latach, gdy przyszła transformacja w kraju w 1990 roku, J. Hanus wrócił do kraju i zamieszkał w Słupsku.

W latach 1983-1987 stocznia realizowała budowę 26 statków typu B275 dla ZSRR. Pierwszym statkiem była „Leda”, przy budowie której brałem czynny udział, jak i następnych. Jednostki te były wysoko zaawansowane technicznie i wyposażone. Posiadały ciąg przetwórczy do zamrażania ryb i krewetek w tacach do -26°C . Najgorszy cykl prób obejmował proces schładzania ładowni i utrzymania latem, przy temperaturze na zewnątrz $+28^{\circ}\text{C}$ i -26°C w ładowni, co dawało dyferencjał 54 stopnie. Ubrany w kożuch po kostki musiałem co godzinę sprawdzać parametry w ładowni. Inną próbą w trakcie prób morskich było sprawdzenie konturu zewnętrznego jednostki. Na dziobie jednostki montowaliśmy dwie beczki ze świecami dymnymi typu czołgowego, ustawialiśmy statek dziobem pod wiatr – odpaliliśmy obie świece. Przy takiej próbie szczelności dochodziło do „sensacji oddechowo-żołądkowych” wśród członków załogi, gdyż dym wchodził nieszczelnościami w bulajach, drzwiach, włazach i żaluzjach. Po powrocie z tej próby do portu poinformowano nas, że kapitanat portu otrzymał wiele zgłoszeń od rybaków o możliwym pożarze na morzu.

W tym czasie złożyłem kilka wniosków racjonalizatorskich do komórki BPK, prowadzonej przez Brunona Ptacha.

Pod koniec 1988 roku żona otrzymała działkę budowlaną z „Korabia”. Wspólnie z rodziną żony i moją rozpoczęliśmy budowę domku jednorodzinny systemem gospodarczym. W dobie reglamentacji wszystkiego dużą pomocą logistyczno-zaopatrzeniową służyła nam stocznia poprzez Stowarzyszenie Pomocy Budowy Domków Jednorodzinnych przy Stoczni „Ustka”. Jej prezesem był W. Bronisz.

W tym samym czasie w 1988 r. rozpoczęto w stoczni budowę serii 22 szt. holowników B820, w której brałem czynny udział. Równocześnie uczestniczyłem przy budowie i próbach skiffów SO9 dla Stoczni Północnej, jak również serii kutrów z LPS typu MFB16 dla Angoli, nadzorowanych przez firmę portugalską. Było to w latach 1989-1990. Głównym budowniczym był Andrzej Siekierzycki. Mechanikiem gwarancyjnym został T. Sekuła, który po skończeniu kontraktu pozostał w Angoli jako serwisant/ instruktor.

W roku 1988 stocznia rozpoczęła budowę kutrów dla polskich rybaków serii B280 – 14 szt. dla firm państwowych z Kołobrzegu, Darłowa, Ustki, Władysławowa i Ustki. Ponadto jednostki B280/15 i 16 dla Spółdzielni „Bałtyk” w Kołobrzegu. Kutry B280/17 i 18, z powodu braku funduszy ZGR, stocznia sprzedała prywatnym armatorom z Kołobrzegu. Kolejna jednostka B280/19, której budowę przerwano z powodu braku odbiorcy, zezłomowano. Sterówkę tej jednostki zamontowana na statku szkolnym „Franciszek Zubrzycki”, należącym do ZSM w Darłowie.

W roku 1990 w stoczni uruchomiono budowę serii 4 szt. statków ratowniczych dla Polskiej Marynarki Wojennej. Budowę tych jednostek prowadziłem jako samodzielny inspektor NJ, sprawując nadzór i próby wyposażeniowo-mechaniczne dla nadzoru armatorskiego 124 RPW. Ostatecznie zbudowano 2 jednostki R-14 „Zbyszko” (dowódcą był Borkowski, a mechanikiem Gwizdała) i R-15 „Maćko” (dowódcą był L. Gaca, a mechanikiem Jerzy Grzyb). Jednostka R-14 „Zbyszko” została przekazana uroczyście jesienią 1990 roku w Porcie Oksywie dla Zespołu Okrętów Ratowniczych, którego dowódcą był komandor Siudut. Była to pierwsza jednostka wybudowana przez polską stocznnię dla MW RP.

W roku 1992 nadzorowałem budowę i próby morskie statku B295 dla armatora szwedzkiego.

W tym okresie stocznia uzyskała pełne uprawnienia do budowy konstrukcji okrętowych głównych towarzystw klasyfikacyjnych: Lloyd's Register, DNV, BV i GL, jak i PRS, oraz uprawnienia spawalnicze dla 30 spawaczy. W działaniach związanych z otrzymaniem tych uprawnień brałem udział wspólnie z głównym spawalnikiem stoczni. Uprawnienia te obejmowały materiały o podwyższonej wytrzymałości grupy „DH” i „EH” używanych np. do budowy przewodnic luków, zrębnic i

fundamentów dźwigów okrętowych, jak i budowy pokryw luków typu „Mc Gregor”, budowanych dla Stoczni Szczecińskiej.

W tym czasie brałem czynny udział w pracach Zarządu „Wolnych Związków Zawodowych Pracowników Gospodarki Morskiej”. W roku 1999 zostałem wybrany przewodniczącym związku.

W związku ze zmianą sytuacji rynkowej stocznia nie budowała w pełni wyposażonych statków, a tylko kadłuby statków rybackich dla stoczni zachodnich. Wówczas należała do spółki „Porta Holding SA” w Szczecinie, założonej przez spółkę matkę - Stocznnię Szczecińską SA. Do spółki „Porta Holding” należało 28 przedsiębiorstw.

W latach 2000-2001 stocznia nie miała pełnego portfela zamówień, co spowodowało nieterminowe otrzymywanie wynagrodzeń. Z powodu nieotrzymania wypłaty za sierpień i świadczenia urlopowego za maj złożyłem pozew do Sądu Pracy w Słupsku, który wydał wyrok na moją korzyść na początku roku 2002.

Latem 2001 roku podczas urlopu podjąłem dodatkową pracę wraz z kolegą J. Wiśniewskim i B. Gierczakiem na jednostce B280/7 „UST-204” u armatora Mieczysława Jakubiaka, który odkupił ją od PPIUR „Korab” w Ustce.

We wrześniu 2001 roku brałem udział w wypracowaniu „Porozumienia socjalnego” dla załogi Stoczni „Ustka”, które zostało podpisane 28.09.2001 r. przez prezesa stoczni, W. Nykiela, oraz nowego właściciela - „Centroustkę”, reprezentowaną przez Mariana Iwankiewicza a NSZZ „Solidarność”, reprezentowanym przez J. Borzyszkowskiego (przewodniczącego) i Wł. Góreckiego (wiceprzewodniczącego) i WZZPGM, reprezentowanym przez S. Pelczara (przewodniczącego) i J. Polewczyk (wiceprzewodniczącą). Na tej podstawie, w trybie art.23¹ Kodeksu Pracy, w dniu 01.10.2001 roku przeszliśmy do nowej spółki, która zobowiązała się do wypłaty zaległości Stoczni „Ustka” dla całej załogi do dnia 15.10.2001 r. Spółka w tym czasie produkowała elementy konstrukcji stalowych okrętów oraz sekcji, które ja kontrolowałem pod względem jakościowym.

W dniu 17.04.2002 roku WZZPGM i NSZZ „Solidarność” złożyły „Zażalenie” do Prokuratury Rejonowej w Słupsku na opieszałość prokuratury i wobec braku jakichkolwiek reakcji na zawiadomienie z dnia 17.12.2001 r. o popełnieniu przestępstwa niegospodarności przez Zarząd Stoczni „Ustka” SA i Radę Nadzorczą w okresie 1995-2000, która doprowadziła do likwidacji zakładu i utraty setek miejsc pracy.

W dniu 31.08.2002 ja i B. Walicki (mistrz produkcji), jako dwaj ostatni z pionu produkcji, zostaliśmy zwolnieni z przyczyn zakładu na podstawie Ustawy z dnia 28.12.1989 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn dotyczących zakładu pracy oraz o zmianie niektórych ustaw. W związku z nieprawidłowościami przy zwolnieniu mnie z pracy złożyłem pozew do Sądu Pracy w Słupsku o niewłaściwe naliczenie stażu pracy i wypłaty nagrody jubileuszowej za 35 lat pracy. Korzystne dla mnie rozstrzygnięcie zapadło 05.02.2004 roku.

W ciągu 35 lat pracy otrzymałem kilka dyplomów jubileuszowych oraz odznaczeń państwowych: Srebrny Krzyż Zasługi w 1982 r., Złoty Krzyż Zasługi w 1989 r., oraz Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski w 2003 roku.

Po odejściu z „Centroustki” do lata 2003 byłem bezrobotny. Zatrudnienie znalazłem w nowopowstałej firmie „KAS” na terenie „A” stoczni, którą założył p. Krzysztof Stasiński. Pracowałem w niej na stanowisku kontrolera jakości przy produkcji konstrukcji stalowych dla Stoczni „Kleven” z Norwegii, dla której firma „KAS” budowała sekcje i bloki dla jednostek „offshore” typu „Olimpic” i „X-bow” do obsługi wież wiertniczych. W dniu 01.07.2004 r. na bazie stoczni i firmy „KAS” powstała nowa spółka o nazwie „Alu Stocznia” Sp. z o.o., do której przeszedłem za porozumieniem stron. Tam nadal pracowałem na swoim stanowisku przy nadzorze produkcji okrętowej dla stoczni norweskich i holenderskich.

30.10.2005 r., podczas odbioru szczelności zbiornika burtowego paliwa w siłowni budowanego kadłuba, miałem wypadek – spadłem z rusztowania na denniki w siłowni i doznałem

urazów ortopedycznych, co skutkowało sześciomiesięcznym zwolnieniem lekarskim. Po zwolnieniu wróciłem do pracy na swoje stanowisko. W tym czasie firma budowała konstrukcje stalowe dla stoczni „Bode Vest” z Holandii.

We wrześniu 2007 roku firmę „Alu Stocznia” przejęła nowa spółka „MKJ Stocznia Ustka” Sp. z o.o., której prezesem został Witold Nykiel. Spółka ta nadal zajmowała się budową sekcji statków, rozszerzając zakres prac o budowę serii holowników redowo-portowych dla Stoczni „Damen” z Rotterdamu. Ja w dalszym ciągu byłem odpowiedzialny za kontrolę jakości produkcji, wyjeżdżałem też służbowo do Holandii. Nadzorowałem ponadto budowę barek rzecznych L=80 m, które w sekcjach były dostarczane do Gdyni i tam montowane.

W roku 2008 firmę „MKJ Stocznia Ustka” Sp. z o.o. przejęła spółka „Euro-Industry” Sp. z o.o. ze Szczecina Oddział w Ustce, zachowując podstawowy charakter produkcji poprzedniczki.

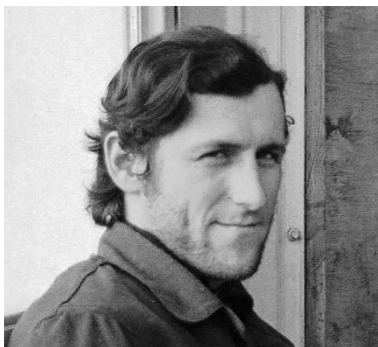
W maju 2012 r., po uzyskaniu praw emerytalnych, rozwiązałem umowę za porozumieniem stron. Reasumując, przez okres 45 lat pracowałem w tym samym miejscu, ale w siedmiu różnych firmach.

Swoją aktywność zawodową kontynuowałem jako przedstawiciel armatora ds. technicznych (supervisor) w firmie „Paula Fish”, która eksploatowała dwie jednostki rybackie z serii B-275, zbudowane przez Stocznnię „Ustka”, które posiadały oznakę WŁA-108 „Humbak” i UST-201 „Helot”. Obie jednostki zostały w Polsce poddane remontom kapitalnym i modernizacji, przy tym „Helot” został wyposażony w gruszkę dziobową wraz ze sterem strumieniowym. Prace te odbywały się pod moim nadzorem. Następnie w maju 2013 roku podjąłem współpracę z armatorem UST-204, tj. kutra B-280/7 zbudowanego w Stoczni „Ustka”, należącego do p. Adama Jakubiaka. Ja prowadziłem i nadzorowałem w Stoczni „DOK” w Kołobrzegu remont klasowy, montaż gruszki dziobowej wraz z montażem steru strumieniowego, oraz sonaru dziobowego. Prace te w sposób skuteczny poprawiły zdolności manewrowe, jak i połowowe tej jednostki.

Ustka 07.03.2023

/-/ Stanisław Pelczar.

Włodzimierz Podruczny. Wspomnienia z pracy w Stoczni „Ustka”



- Napisz wspomnienia ze Stoczni!

- A ile mam na to miejsca?

- Stronę A4. I zastrzegam sobie prawo do skrótów!

Tylko jak opisać osiemnaście lat z życiorysu?

Do Stoczni w Ustce trafiłem dzięki Marksowi. On to bowiem stwierdził, że byt określa świadomość. Był ówczesny czyli przepisy istniejące w 1971 roku, pozwalały firmom z miast wojewódzkich płacić stypendia fundowane studentom w wysokości 700 złotych, w miastach większych ale niebędących siedzibą województwa 800 złotych a firmom z prowincji 1200 złotych. Moja świadomość prowincjusza rodem z niewielkiego miasteczka na Opolszczyźnie w oczywisty sposób poddała się tym faktom i wybrałem 1200 złotych fundowane przez prowincjonalną było nie było stocznię w Ustce, o której wówczas nie wiedziałem dokładnie nic. Przyjechałem do Ustki w grudniu 1971 roku i – jak pisałem do rodziców – załatwiłem sprawę w pół godziny. Spotkałem się z kimś od „szkolenia zawodowego” (pan Jerzy Karolczuk) i - cytując z listu - „Omówiliśmy całą produkcję stoczni (niewielka ta produkcja) i jakby mimochodem wszystkie interesujące mnie sprawy. A więc: mieszkanie – podobno ma już na mnie czekać z chwilą podjęcia przeze mnie pracy. Stocznia daje 2/3 wkładu, 1/3 ja – wynosi to około 5000 złotych. Staż 6 miesięcy z możliwością skrócenia go do 3

miesiący. Zatrudnienie po stażu jako konstruktor. Zatrudnienie od 1 maja 1974 roku. I to właściwie wszystko”.

Nie wszystko poszło dokładnie tak, jak to opisywałem rodzicom. Pracę ostatecznie zacząłem dopiero 1 czerwca 1974 a na moje M2 na czwartym piętrze bloku na ulicy Grunwaldzkiej musiałem czekać chyba cztery lata. Dostałem od stoczni kwaterę. Była w pokoikach na piętrze w domku starszej pani na rogu Polnej i Darłowskiej. Miałem łóżko w przechodnim pokoiku, dalej mieszkało jeszcze dwóch stoczniowców a po drugiej stronie korytarza kolejnych dwóch. Pamiętam, że sporo czasu spędziliśmy tam przed telewizorem oglądając kolejne zwycięstwa polskiej drużyny na mistrzostwach świata w RFN. Cała stocznia oglądała mistrzostwa, zamiast pracować. Były emocje!

Całkiem odwrotnie niż w pracy. Trafiłem na stażu do działu Planowania Produkcji kierowanego przez Andrzeja Wójtowicza. Po krótkim zapoznaniu się z organizacją firmy, wydziałami, ich zadaniami, itd. resztę stażu spędziłem robiąc tabelki i wpisując w nie liczby. Mówiąc wprost – zbijałem bąki nudząc się okrutnie. Z ulgą więc zakończyłem staż po chyba czterech miesiącach i zdecydowałem, że przyjmę propozycję dyrektora d/s produkcji i zostanę budowniczym. Tą decyzją zdaje się naraziłem się mocno ówczesnemu szefowi BPK, panu Januszowi Kencowi, który widział mnie w którejś z pracowni jako konstruktora.

Praca w Biurze Budowy, najpierw pod kierownictwem inż. Benedykta Buranta a potem nieocenionego Kazimierza Małkowskiego była z pewnością niezłą szkołą życia. Łatwo nie było, tym bardziej, że na studiach nie uczono nas niczego o kierowaniu ludźmi, że już o jakimkolwiek zarządzaniu nie wspomnę. Tzw. „socjalistyczne stosunki pracy” także nie ułatwiały zadania, zawsze okazywało się, że mimo pozornej hierarchii to majster miał więcej do powiedzenia niż budowniczy a z „inżynierkiem” świeżo po studiach mało się liczone. Kazik Małkowski, w stoczni bodaj od 1945 roku, miał o tyle łatwiej, że słuchano go z samego szacunku oraz dlatego, że miał wszędzie kumpli zaprzyjaźnionych od wielu lat. Potem się to stopniowo zmieniało ale w sumie niewiele. Nadzorowałem budowę ostatnich z serii kutrów B25sA, w tym też ostatniego B25 zbudowanego dla Spółdzielni Jedność Rybacka w Gdańsku, numer budowy 62 oznakowany jako GDA-21, który opuścił Stocznię w styczniu 1976 roku. Już tego nie pamiętam, ale musiałem jeszcze prowadzić kilka kutrów B410 do 1978 roku, kiedy to mając już dość wiecznego użerania się z majstrami, ciągłego „uaktualniania” wiecznie nieaktualnych harmonogramów, niedotrzymywanych obietnic i terminów postanowiłem odejść z produkcji, gdy tylko pojawiła się możliwość przeniesienia. Na chyba rok trafiłem do działu technologicznego i to było jak z deszczu pod rynnę. Jeszcze koledzy zajmujący się łodziami z laminatu mieli coś do zrobienia i do powiedzenia jako technolodzy ale technologia statków była wydmuszką - tu nic się nie zmieniało i nic nie mogło zmienić bez inwestycji, na które nigdy nie było pieniędzy. Z ulgą przyjąłem więc propozycję przejścia do Biura Projektowo-Konstrukcyjnego, czyli BPK i w 1980 roku widzę już siebie na fotografii pracowników pracowni wyposażenia pozujących z tabliczką z datą 31 grudnia 1980.



Tamże miałem deskę kreślarską i biurko w wąskim pomieszczeniu po północnej stronie budynku i w tym to pomieszczeniu miałem swoje legowisko w czasie pamiętnych strajków latem 1980 r. Co prawda nie na styropianie lecz na materacu z sali gimnastycznej naszej „zawodówki” ale jednak.

Atmosferę tych dni pamiętam do dziś. Szczególnie utkwiła mi w pamięci dyskusja na temat co po tzw. „obaleniu komuny”. Kiedy usiłowałem uświadomić kolegom i gościom z produkcji, którzy nas odwiedzali, że ten kapitalizm, który im się tak marzy, oznacza –

na przykład – bezrobocie, nie wierzyli. A gdy stwierdziłem, że jak już ten kapitalizm przyjdzie to skończy się przewodnia siła klasy robotniczej a wtedy stosunki płacowe odwrócą się i skończą się czasy, gdy brygadzysta rurarzy zarabia więcej od dyrektora przedsiębiorstwa, wtedy co poniektórzy nabrali nieprzyjawnego wręcz nastawienia do mojej osoby. Nie wszyscy, prawda. Byli i tacy, co też to wiedzieli i to oni – gdy już było można – tworzyli dzisiejszy dobrobyt naszego pięknego kraju.

W Biurze projektowym odnalazłem się wreszcie na swoim miejscu. Projektowanie – to było to! Do dziś pamiętam swój pierwszy projekt: miała to być motorówka bodaj do jakiegoś afrykańskiego kraju. Dziś widzę, że było to bardzo prościutkie, niemal amatorskie ale szybko zbierałem doświadczenia i szybko się uczyłem czując, że to jest to co chcę robić, co mi sprawia satysfakcję, wręcz przyjemność. Najpierw jednak musiałem odpracować frycowe. Nadzorowałem więc ze strony Biura projekty, którymi ich autorzy już nie musieli się zajmować i tak ciągnąłem nadzór nad końcówką serii tuńczykowców KTT16 i skiffem SO9A.

Potem (a może w międzyczasie?) nadzorowałem wersję B410 dla armatora z Rumunii. Zbudowaliśmy siedem takich statków w wersji B410/IV (Delfinul, Morunul, TC-01, TC-02, TC-03, Dorada-1, Dorada-2), które popłynęły do Tulczy w Delcie Dunaju a potem pracowały przez jakiś czas na łowiskach przy zachodnim wybrzeżu Afryki.

W 1982 roku na zamówienie Marynarki Wojennej przeprojektowaliśmy B410 na trałowiec, wyposażony dodatkowo w tzw. „ładunki wydłużone”. Dwie takie jednostki (TR 25 i 26, oznaczenie burtowe 625 i 626) zostały przekazane MW w 1983 roku. Nadzór nad budową tych jednostek w czasie stanu wojennego uratował mnie przed wcieleniem do ROMO (Rezerwowe Oddziały Milicji Obywatelskiej)! Wojskowy komisarz Województwa Słupskiego na prośbę z Dowództwa Marynarki wybronił mnie od tego horroru.

Przez kolejne kilka lat nadzorowałem różne projekty i robiłem sporo projektów ofertowych, bez powodzenia. Dopiero w 1987 roku na zamówienie PRO przeprojektowałem holownik B821 na potrzeby służby zwalczania rozlewów olejowych w portach i dwa takie statki oznaczone jako B821/A o nazwach Czesław-II i Jerzy-II zostały przekazane armatorowi w czerwcu i wrześniu 1988 roku.



Czesław-II służy do dzisiaj we flocie SAR (MORSKA SŁUŻBA POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA).

Pod koniec 1988 roku trafiło do Stoczni tzw. „zapytanie ofertowe” na kuter rybacki dla islandzkiego armatora. Ówczesny szef BPK (a może **dyrektor techniczny**, już nie pamiętam, pan Roman Tatkowski) zaprosił czterech głównych projektantów do siebie i zapytał kto się podejmie w ciągu miesiąca zrobić projekt wstępny dziewiętnastometrowego kutra. Romuald

Czerniejewski był wtedy zajęty projektem dla Francji, drugi Romuald – Krajewski – miał mnóstwo pracy związanej z holownikami dla ZSRR a Janusz Kenc oświadczył, że w miesiąc nie da się zaprojektować nawet kajaka. Miałem już wówczas kilkanaście różnych ofertówek, które nie zostały zrealizowane ale gdzieś tam były, więc uznałem, że dam radę. I tak po miesiącu miałem gotowy projekt ofertowy, który został zaakceptowany i na podstawie którego podpisaliśmy kontrakt na kuter B289. W rekordowym jak na Stocznię czasie, bo już w listopadzie 1989 roku JOKULL SK-33 został przekazany armatorowi. Na wystawie rybackiej w Reykjaviku rok później dowiedziałem się, że został uznany za „najdziwniejszy” kuter w Islandii, chyba za względu na nietypowy kształt gruszki dziobowej. Po latach był dwukrotnie przedłużany, najpierw pływał jako RANDI FD 616 a potem jako Blue Lady HM-408 w Danii.



W tymże 1989 roku zaczęły się rozmowy z Marynarką Wojenną w sprawie budowy w Ustce okrętów ratowniczych. Konsultacje były długie, procedury Marynarki dość zawiłe ale wreszcie kontrakt został podpisany i zaprojektowane pod moim kierownictwem dwa okręty zostały zbudowane jako B823/1 ZBYSZKO i B821/2 MAĆKO dostarczone do służby w sierpniu i wrześniu 1991.

Mają oznaczenie taktyczne R-14 i R-15 i są w służbie do dzisiaj. W 2016 roku zostały zmodernizowane w Stoczni

Nauta i w Stoczni Marynarki Wojennej.

Równolegle zaczął się nowy projekt statku rybackiego dla armatora ze Szwecji. Podczas wizyty potencjalnych klientów w Ustce spodobał im się kształt stojącego w tym czasie na pochylni B823 i zaproponowali, by właśnie na jego podstawie zaprojektować statek dla nich. Tak powstał projekt „szweda”, czyli B295.



Zbudowany w ciągu roku od podpisania kontraktu, przekazany został armatorowi 6 października 1992 roku jako GLOMFJORD i łowił z sukcesem na Bałtyku i Morzu Północnym a od 2017 do dziś pływa i łowi ryby na Pacyfiku pod banderą Nowej Zelandii. Wciąż nosi tę samą nazwę i nowy numer rejestru ZME2168. Jest własnością Iwi and Pania Fisheries, firmy nowozelandzkich aborygenów i jest (według portalu Hawke's Bay Today) spełnieniem marzeń społeczności Iwi do posiadania własnego statku do przemysłowych połowów na ich własnym obszarze.

Gdy po odejściu „szweda” z Ustki telefon na moim biurku przez dwa tygodnie nie zadzwonił ani razu – odszedłem ze Stoczni.

03.04.2023

/-/ Włodzimierz Podruczny.

Ryszard Sej - moja „krótka” historia pracy w Stoczni „Ustka”

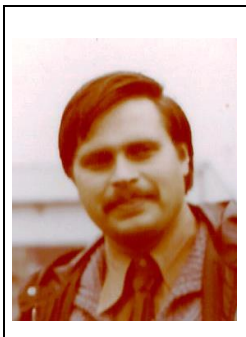
Pracę w Stoczni „Ustka” rozpocząłem w sierpniu 1965 roku na stanowisku rozdzielnicy w Szefostwie Produkcji, gdzie pracowałem do sierpnia 1966 roku. W okresie od stycznia 1969 do maja 1972 byłem pracownikiem Działu Analiz, Planowania Kosztów i Cen na stanowisku ekonomisty, a następnie od czerwca 1971 roku do października 1974 roku pełniłem funkcję kierownika tego działu. Po reorganizacji związanej z przejściem na system bezpodatkowych płac, w okresie od listopada 1974 roku do maja 1977 roku, pracowałem jako Specjalista d/s Analiz i Cen. W maju 1977 roku objąłem stanowisko Kierownika Biura Handlowego, które pełniłem do lutego 1991 roku, a w marcu 1991 roku objąłem jednocześnie stanowisko Zastępcy Dyrektora ds. Ekonomiczno-Handlowych. W październiku 1991 roku zostałem powołany na stanowisko Zastępcy Dyrektora ds. Handlowych, które pełniłem do czasu przekształcenia Stoczni „Ustka” z przedsiębiorstwa państwowego w jednoosobową Spółkę Akcyjną Skarbu Państwa, kiedy zostałem mianowany na stanowisko Członka Zarządu - Dyrektora Handlowego. W wyniku restrukturyzacji i zmiany struktury właścicielskiej w kwietniu 1994 roku objąłem stanowisko Wiceprezesa Zarządu, które pełniłem do listopada 1999 roku.

W grudniu 1999 roku powołany zostałem na stanowisko Dyrektora Naczelnego Stoczni „Ustka”, a w styczniu 2000 roku Rada Nadzorcza Stoczni „Ustka” powierzyła mi obowiązki Prezesa Zarządu Stoczni „Ustka”. W lutym 2000 roku zostałem powołany na członka Rady Dyrektorów Spółek Porta Holding S.A. w Szczecinie. Na stanowisku Prezesa Zarządu Stoczni „Ustka” pracowałem do 13 kwietnia 2001 roku, pozostając na stanowisku Dyrektora Naczelnego. Z własnej inicjatywy, 31.10.2001 roku, pożegnałem się z pracą w Stoczni „Ustka”, dla dobra której starałem się zawsze działać jak najlepiej potrafiłem.

/-/ Ryszard Sej

Andrzej Siekierzycki. Wspomnienia z dzieciństwa i pracy zawodowej.

Skąd jestem?



Urodziłem się w Bydgoszczy w październiku 1949 r. Moi rodzice pochodzili z terenów aktualnej Litwy i Białorusi. Dziadek i babcia ze strony ojca pracowali u Księcia Radziwiłła. Dziadek został bestialsko zamordowany przez bolszewików. Dziadek ze strony matki za czasów carskich był komendantem twierdzy w Bucharze⁹⁹⁹. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości ojciec zamieszkał w Wilnie, a matka w Nieświeżu¹⁰⁰⁰. Po rozpoczęciu drugiej wojny światowej tereny te zostały zajęte przez bolszewików, co spowodowało, że dziadkowie zaczęli mieć kłopoty z nową władzą. Ledwo uniknęli wywozu na Syberię, od czego uratowało ich zbombardowanie w 1941 r. pociągu na stacji, który miał ich wywieźć oraz paniczna ucieczka Rosjan przed wchodzącymi Niemcami. Po

zakończeniu wojny repatriowali się do Polski i osiedlili w Bydgoszczy. Z rodzicami mieszkalem w Bydgoszczy niedaleko kanału Brda – Wisła. Z okresu dziecięcego pamiętam wrażenie, jakie zrobiła na mnie w wieku niecałych 3 lat, wycieczka statkiem po rzece Brdzie do młyna. W 1952 roku rodzice przenieśli się do Warszawy. Tam chodziłem do przedszkola i podstawówki. Kiedy miałem 9 lat rodzice podarowali mi plastikowy, NRD-owski model statku pasażerskiego do sklejania z napędem elektrycznym na dwie śruby. Statek sklepiłem, pływał w wannie, a czasami w parku w fontannie.

W wieku 11 lat po raz pierwszy miałem kontakt z Morzem Bałtyckim. Latem byłem na obozie harcerskim w Białej Górze koło Żarnowca. Jadąc na obóz, zatrzymaliśmy się w Gdyni i poszliśmy do portu na skwer Kościuszki. Tam cumowały dwa statki: „ORP Burza” i „Dar Pomorza”. Zrobiły na mnie duże wrażenie.

Po ukończeniu 6. klasy szkoły podstawowej w czerwcu wyjechałem z rodzicami do Maroka. Ojciec był tam wydelegowany jako doradca z ramienia FAO przy ONZ. Pracował w Ministerstwie Rolnictwa Królestwa Maroka.

Mając niecałe 12 lat znalazłem się w kraju, gdzie obowiązywał język francuski, którego nie znałem. Od 1 października miałem iść do 6. klasy w szkole francuskiej. Rodzice wpadli na pomysł mojej praktycznej nauki języka francuskiego. Wystali mnie na lipiec i sierpień na kolonie francuskie. Tam nikt nie znał języka polskiego, musiałem dać sobie radę sam. Rodzice odwiedzali mnie w niedzielę, aby dowiedzieć się jak mi idzie i ewentualnie pomóc w sprawach, z którymi nie mogłem sobie sam poradzić. Szybko opanowałem język w sprawach bieżących do komunikacji między dziećmi i wychowawcami. Wspominam o tym, bo kolonia znajdowała się w małej letniskowej miejscowości, nad piękną wielokilometrową piaszczystą plażą nad Atlantykiem, u wejścia do portu w Kenitrze, położonym w północno-zachodniej części Maroka.

Pierwszy rok nauki był bardzo trudny, pisałem fonetycznie lekcje, a po południu nauczycielka (francuska, nie znająca słowa po polsku) wspólnie ze mną przekładała moje zapiski fonetyczne na francuski pisany, tłumaczyła mi po francusku znaczenie słów, a jak już nie dawała rady to brała słownik francusko-polski i pokazywała mi polskie tłumaczenie.

⁹⁹⁹ Buchar - miasto w Uzbekistanie, stolica wilajetu bucharskiego, w dolinie rzeki Zarafszan. Buchar leży w rejonie eksploatacji bogatych złóż gazu ziemnego (Gazli); przemysł m.in. futrzarski (karakuły), jedwabniczy, spożywczy (w tym winiarski), oczyszczalnie bawełny; rzemiosło artystyczne (słynne bucharskie dywany). Ośrodek turystyczny o międzynarodowym znaczeniu i naukowy (szkoły wyższe). Węzeł komunikacyjny (port lotniczy); zob. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Buchar>

¹⁰⁰⁰ Nieśwież – miasto w obwodzie mińskim, siedziba rejonu nieświeskiego Białorusi. Miasto magnackie Księstwa Nieświeskiego położone było w końcu XVIII wieku w powiecie nowogródzkim województwa nowogródzkiego. Prawo magdeburskie nadał król Stefan Batory w 1586 roku na prośbę Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła (Sierotki); zob. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Nieśwież>

Tak minął pierwszy rok nauki, który jakoś mi zaliczyli. Następnym roku uczyłem się już sam. Przeszedłem do nowo wybudowanej szkoły, zlokalizowanej na obrzeżach miasta i powstał problem dojazdów. Rodzice nie mogli mnie odwozić ze względu na pracę ojca, a matka nie miała prawa jazdy. Rodzice kupili mi motorower, którym 4 razy dziennie jeździłem do i ze szkoły. Zajęcia w szkole odbywały się od 8. do 12. z przerwą obiadową, a potem od 14. do 18. Jedną bardzo ważną sprawą - szkoła była tylko męska. Motorower pełnił bardzo ważną, dodatkową funkcję dojazdu na podryw do szkoły żeńskiej, która była zlokalizowana po drugiej stronie miasta. Motorower służył również na wyjazdy na plażę w niedzielę, grupowo z kolegami. Należy pamiętać, że Maroko to Afryka, a pogoda jesienna i wiosenna to tak, jak u nas lato.

Wyjazdy nad morze, plaża – to bardzo ogólne pojęcia. Ja lubiłem pływać i nurkować. Miałem zestaw do swobodnego nurkowania i do podwodnego polowania, co namiętnie wykorzystywałem. Plaża to zazwyczaj był kawałek piachu i dużo skał dookoła, gdzie się nurkowało albo wędkowało. Kolega, z którym siedziałem w ławce, uprawiał żeglarstwo regatowe z ojcem, który był sternikiem na bardzo wymagającej technicznie łodzi klasy 505 – długość 5,05 m + 16 m² powierzchni żagla. Parę razy jeździłem z nimi na regaty jako widz. Na trzecim roku koledze nie chciało się uczyć i mocno dodatkowo narozrabiał, za co groziło mu powtórzenie roku. Jego ojciec się wkurzył i wysłał go do internatu we Francji. Wówczas ojciec kolegi zaproponował mi pływanie z nim, jako załogant na regatach. Od tego momentu regularnie przez cały rok szkolny, co niedzielę, jeździłem na regaty z ojcem kolegi. Następne wakacje spędziłem jeszcze na koloniach, ale miałem już 15 lat i zostałem zaangażowany jako bezpłatny pomocnik wychowawcy i pomocnik ratownika. To już była fucha, ale nie finansowa, raczej prestiżowa. Codziennie rano trening z ratownikami, a później pilnowanie młodszych grup kolonistów.

Po zakończeniu 2. klasy (tam klasy liczyło się odwrotnie – nasza 1. to tam 12., a nasza 12. to tam 1.) zapadła decyzja, że wracam po wakacjach do Polski, do klasy maturalnej. Ojciec następnej wiosny kończył kontrakt zagraniczny. W październiku 1967 r. wróciłem do Polski. Naukę zacząłem w szkole im. Narczyży Żmichowskiej, w klasie z językiem wykładowym francuskim. Siedem miesięcy przed polską maturą okazało się, że mam do nadrobienia i zdania całe liceum z języka polskiego i polskiej historii, oraz wyrównanie różnic programowych w fizyce i chemii. Na szczęście matematyka jest taka sama na całym świecie. W szkole francuskiej w Maroku fizyka i chemia zaczynają się od klasy trzeciej tzn. 3 lata przed maturą, u nas wcześniej, stąd poważne różnice programowe. Rok dla mnie był bardzo ciężki, uczyłem się w szkole i na korepetycjach po 12-14 godzin. No i, trzeba było uczyć się na bieżąco i przygotowywać do matury. Rodzice wrócili do Polski w kwietniu. Do matury zostałem dopuszczony, którą zdałem w maju, z nagrodą z fizyki.

Cały czas związany byłem z morzem z jachtami i chciałem to kontynuować, więc wybrałem studia na Politechnice Gdańskiej, Wydział Budowy Okrętów. Egzamin - ponad 300 osób na 120 miejsc. Zdałem z wyróżnieniem z języka francuskiego, ale dostałem się ledwo ledwo – brak punktów za pochodzenie.

Studia.

Studia zacząłem 01.10.1968 na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej. 1-szy semestr zaczął się od praktyki zawodowej – od 7.00 do 14.00 pracowaliśmy w stoczni im. Lenina w Gdańsku. Zajęcia naukowe odbywały się od 16.00 do 20.00. Praktyka polegała na tym, że co dwa tygodnie poszczególne grupy zmieniały wydziały stoczniowe. Bardzo sobie chwaliłem tę praktykę. Na szkółce spawalniczej uczyłem się różnych technologii spawania, w teorii i w praktyce. Na traserni - techniki rysowania linii teoretycznych kadłuba i różnych jego sekcji. Na modelarni - robienia w drewnie elementów modeli odlewniczych. Na odlewni pracowałem na formach odlewniczych – robiłem odlewy elementów na konto robotnika, do którego byłem przydzielony. Praca na akord, więc zwiększało się wyrobienie normy u tego robotnika. On wykonywał pracę jednocześnie na dwóch stanowiskach.

Na wydziale obróbki skrawaniem zastąpiłem pracownika, który był akurat na dwutygodniowym urlopie. Toczyłem elementy na konto robotnika, do którego byłem przydzielony. Na

kuźni popracowałem trochę na młotach hydraulicznych. Na rurowni – gięcie, spawanie i próby szczelności rurociągów. Na kadłubowni i na pochylni pracowaliśmy najmniej – była już zima i pewnie obawiano się o bezpieczeństwo studentów.

2-gi rok był trudny naukowo, również mocno udzielałem się w sporcie – byłem zawodnikiem w AZS, pływałem na 800 m crawllem. Dodatkowo w Klubie „Rekin” zajmowałem się nurkowaniem. Było dużo treningów i zawodów, co skończyło się porażką z zaliczeniem egzaminu z wytrzymałości, czego doświadczyło ok. 3/4 studentów na roku. Musiałem powtarzać 2. rok studiów. To był najlepszy rok studiów – zaliczone i zdane przedmioty w poprzednim roku przechodziły na rok bieżący. Zrezygnowałem również z intensywnej działalności sportowej - miałem dużo czasu. Zaczęłem działać w klubie żeglarskim AKM i sekcji żeglarskiej AZS. Z kolegami z koła naukowego „KORAB” przy Wydziale Budowy Okrętów i kolegami żeglarzami zaczęliśmy dorabiać, laminując kadłuby różnych łodzi: to jakaś motorówka na pożyczonej formie, to seria żaglówek „Giga” dla kilku klientów. Co roku latem jeździłem na obozy żeglarskie i zdobywałem stopnie. Latem tego roku byłem w rejsie po Bałtyku do Szwecji i do Danii: Bornholm, Malmo, Helsingor, Helsingborg, Kopenhaga, Christianso. Wyrabiałem mile do uprawnień żeglarskich.

Na trzecim roku wspólnie z kolegami zaczęliśmy poważną działalność naukową w Kole „KORAB”. Z dwoma kolegami – szefem zespołu był kolega L. Rowiński, późniejszy profesor Instytutu Oceanotechniki Politechniki Gdańskiej, zaproponowaliśmy profesorowi Jerzemu Doerfferowi – szefowi Zakładu Technologii Okrętu – budowę podwodnego batyskafu z laminatu. Temat został zaakceptowany i dostaliśmy wolną rękę i drobne dofinansowanie oraz najważniejsze - możliwość pracy i możliwość zarabiania na drobnych pracach w laboratorium tworzyw sztucznych Politechniki Gdańskiej. Trzeci rok zakończyliśmy projektem i modelem kuli, kabiny batyskafu.

Na wiosnę po trzecim roku, Wydział Budowy Okrętów zorganizował wycieczkę po zakładach zajmujących się budową statków. Od czwartego roku zaczynała się specjalizacja i trzeba było podjąć decyzję, co wybieramy. Do wyboru były: kadłuby okrętowe, siłownie okrętowe i budowa statków śródlądowych, w tym były też jachty i łodzie. W taki to sposób trafiłem z wycieczką do Stoczni Ustka. Tutaj przyjął nas dyrektor naczelny Leszek Dulski i dyrektor techniczny Stanisław Kubski. Przedstawili perspektywy rozbudowy stoczni – teren „B” i teren „C”, budowa statków do 120 m, budowa kutrów rybackich i łodzi ratunkowych. Dyrekcja zaproponowała stypendia naukowe i umowy wstępne oraz gwarancję mieszkań w budujących się blokach stoczniowych, maksimum w ciągu 1,5 roku od podjęcia pracy.

Ze względu na moje zainteresowania na czwartym roku wybrałem BSS - Budowę Staków Śródlądowych. W ramach tego kierunku były również: małe jednostki, jachty i łodzie robocze oraz wyroby z laminatów. Na czwartym roku kontynuowaliśmy prace przy batyskafie. Wykonane zostały jeszcze dwa modele, które poddane zostały próbie ciśnienia do zniszczenia. Wynik okazał się zachęcający – 300 m w zanurzeniu. Dostaliśmy zgodę uczelni na budowę prototypu. Materiały musieliśmy załatwić sobie sami.

W trakcie czwartego roku dorabiałem w laboratorium i politechnika zlecała nam różne prace z tworzyw sztucznych. Między innymi dostaliśmy zadanie wykonania modelu masowca m/s Zawrat dla szkoły kapitanów w Łławie. Ten model służył kapitanom żeglugi wielkiej do nauki manewrowania wielkimi masowcami w portach. Modele portów wybudowane były na Jezioraku w Łławie. Wiosną na czwartym roku po sesji, pojechaliśmy z kolegami po Polsce w poszukiwaniu materiałów na batyskaf. Mieliliśmy pismo przewodnie z politechniki i jeździliśmy po prośbie: Krosno – maty szklane, Sarzyna – żywice, Pabianice – tkaniny szklane. Wróciliśmy z pełną przyczepą i mocno załadowanym samochodem. Jako członek Klubu Płetwonurków „REKIN” mogłem wypożyczyć z klubu samochód terenowy DODGE z drugiej wojny światowej oraz przyczepę – to był nasz transport – klub też się zaopatrywał na materiały.

Lato, jak co roku spędziłem po żeglarsku, na obozach i na rejsach. Tego lata byłem już sternikiem z pełnymi uprawnieniami i mogłem pływać jako kapitan w żegludze przybrzeżnej.

Piąty rok to rok dyplomowy. Trzeba było wybrać temat pracy dyplomowej. Tematem pracy kolegi L. Rowińskiego był batyskaf, ja zaproponowałem „plan koncepcyjny statku badawczo-

naukowego do obsługi batyskafu – katamaran”. Po semestrze zimowym udało mi się zakwalifikować na praktyki pływające. Przed wypłynięciem na praktyki musiałem wykazać się minimum 30% zaawansowaniem pracy dyplomowej. Równolegle kontynuowaliśmy budowę prototypu batyskafu. Kula kabiny gotowa była na koniec roku piątego. Ja zajmowałem się moim statkiem, a kolega swoim batyskafem. Na praktykę wypłynąłem 20.09.1974 r. Rejs obejmował Europę zachodnią i Amerykę Południową. Na statku pełniłem funkcję asystenta maszynowego w zespole II mechanika. II-gi mechanik na statku odpowiadał za napęd statku tzn. silnik główny, linię wału i śrubę oraz za manewry w porcie. Pracowałem na wachtach morskich, a w porcie na wachcie „day-man” tzn. zajmowałem się bieżącymi naprawami i konserwacją urządzeń siłownianych. Od 12.00-tej w każdym porcie, jako stażysta miałem swój czas wolny na zwiedzanie.

Siłownię miałem okazję poznać we wszystkich szczegółach. Największą robotę, jaką przyszło mi robić, była wymiana jednego tłoka w silniku głównym – robotę wykonywaliśmy (II-gi mechanik i 3 asystentów przy asyście dwóch motorzystów) w Buenos Aires przy 30° na dworze. W środku w karterze silnika było bardzo ciepło. W drodze powrotnej odbyłem również staż w zakładzie pokładowej, głównie na wachtach morskich.

W trakcie praktyk zwiedziłem Hamburg, Antwerpię, Lizbonę, Rio de Janeiro, Santos, Rio del Sul, Montevideo, Buenos Aires, Ileus, Las Palmas, Hamburg. Praktyka trwała 15 dni w porcie w Gdyni przed wyjściem – nocleg i wikt darmowy miałem na statku, oraz 110 dni rejsu morskiego. Po powrocie w styczniu 1975 r. zabrałem się za projekt w ramach pracy dyplomowej. Pracę dyplomową złożyłem w lipcu 1975 r. Obronę miałem we wrześniu. Uzyskałem tytuł magistra inżyniera mechanika, specjalność budowa statków.

Praca w Stoczni „Ustka”.

Pracę w Stoczni „Ustka” podjąłem 23 września 1975 r. jako stażysta w biurze technologicznym wydziału kadłubowego K1. Od stycznia 1976 r. jako samodzielny technolog dostałem do prowadzenia stalowy kuter rybacki B403. Seria 26 jednostek tego typu, która skończyła się decyzją rządowa na 5. jednostce, budowana była dla armatora z NRD. Praca polegała na rozpisaniu czynności technologicznych i kolejności ich wykonywania przez robotników. Wydział pracował w systemie akordowym, technolog naliczał również płacę za każdą czynność oraz różne dodatki i narzuty. Do zadań technologa należało także rozwiązywanie problemów wykonawczych węzłów konstrukcyjnych. Technolog czasami pełnił nadzór przy procesie wykonawczym. W biurze technologicznym pracowałem z Ryszardem Szpetnarem, który prowadził jednostki B410 oraz W. Olerem, który zajmował się wyposażeniem wstępnym - zbrojeniami i konstrukcjami z aluminium. Kierownikiem biura był Ryszard Kwiatkowski, a kierownikiem wydziału K1 był Piotr Józiak.

W trakcie pracy na montażu bloków i kadłubów oraz następnie na zapadni przed wodowaniem jednostek trzeba było wchodzić na jednostki, które były wysokie prawie pod suwnicę. Stoczniowcy używali do tego celu drabin, które dodatkowo, ze względu na ich kąt nachylenia, blokowały drogę komunikacyjną w osi hali. Ja wchodząc po tych chwiejących się drabinach, miałem duszę na ramieniu. Kiedyś się wkurzyłem i złożyłem projekt racjonalizatorski. Zrobiłem szkic wejściówki w postaci wieży ze schodnią w zakosy ze spocznikami z uchwytami transportowymi tak, aby suwnica mogła ją ustawiać w dowolnym miejscu przy kadłubie, przy bloku czy przy zapadni. Z tego okresu, jako że interesowałem się na studiach laminatami, bardzo interesowała mnie jednostka TRT18 – kuter z laminatu zaprojektowany przez Politechnikę Gdańską. Jednostkę w 1975 r. widziałem w stoczni. Również formy produkcyjne, jeszcze w 1976 chyba i w 1977, były w stoczni.

Niestety jednostka wyprzedzała wiedzę konstruktorów oraz wiedzę, umiejętności i nawyki naszych rybaków. Jednostka ta miała silnik na dziobie i bardzo długą, sztywną linię wału przy elastycznym laminatowym kadłubie. Dodatkowo zastosowano super nowoczesny silnik Rolls – Royce’a, wymagający precyzyjnej i szczegółowej obsługi, a nasi rybacy stosowali silniki Wola, takie jak w traktorach z lat 50., odpalanych i podgrzewanych palącą się szmatą. Mówiono jeszcze, że leżąc na koi widać przez burtę kołyszące się morze, co denerwowało rybaków. Niestety ten temat upadł, a

forma bardzo ładnego kadłuba została pocięta i wyrzucona. Prototyp po różnych kolejach losu, różnych armatorach i różnych przeróbkach pływa do dziś jako jednostka rybacka.

Praca na stanowisku konstruktora w dziale kadłubowym BPK.



Wiosną 1976 r. stocznia podpisała kontrakt na budowę kutra rybackiego dla Francji dla armatora Lecanu z Fecamp¹⁰⁰¹. Statek miał symbol B409. Jako jedyna osoba znająca język francuski zostałem służbowo przeniesiony do Biura Projektowo-Konstrukcyjnego, do pracowni kadłubowej. Dostałem do robienia dokumentację kadłubową jednostki B409. Dodatkowo jako tłumacz dostałem do tłumaczenia dokumentację z innych pracowni: wyposażenia, siłowni i elektrycznej (najmniej się znałem na elektryce, ale udało się znaleźć tłumacza w NOT Słupsk). Dokumentacja po przetłumaczeniu wysyłana była do BV (Bureau Veritas) w Paryżu do

zatwierdzenia. Z tej okazji miałem możliwość pojechać do Paryża, jako tłumacz na uzgodnienia z BV i armatorem. Następnie przez okres budowy zajmowałem się nadzorem konstrukcyjnym i kontaktami armator – stoczni, a jak przyjechał nadzór armatorski (kapitan jednostki), a później załoga statku, służyłem jako tłumacz dla wszystkich. Na podniesieniu bandery pełniłem funkcję oficjalnego tłumacza uroczystości. Wyjście statku i bankiety jakoś nie utkwiły mi w pamięci, pewnie na nich nie byłem, tam działał chyba Centromor.

W tym okresie budowano jeszcze serię jednostek połowowych – tuńczykowców o symbolu KTT16 dla armatora rosyjskiego (32 szt.) oraz jednostki B410 i B403. Natomiast seria B25 właśnie się kończyła. W tym okresie na próbach był prototyp jednostki o symbolu KTT16/1. Kuter tuńczykowy, pokładowy, tzn. jednostka łowcza wożona na pokładzie wielkich oceanicznych baz przetwórczych. Bazy były produkcji japońskiej, a 6 jednostek łowczych wożonych na pokładzie w oryginale wykonanych ze stali, bardzo korodowały. Rosjanie chcieli je zastąpić jednostkami z LPS. Na próbach morskich prototypu okazało się, że jednostka nie uzyskuje wymaganej prędkości, a drgania kadłuba i pokładu uniemożliwiały jej eksploatację. Tematem tym też się interesowałem jako osoba postronna – nie brałem udziału w projektowaniu, ale miałem kontakt z LPS na uczelni, a temat był w pracowni kadłubowej, w której pracowałem. Ustalono zostało, że wymienimy stewę rufową tak pocienioną, aby nie zasłaniała światła śruby. Problem zniknął. Została przeróbka formy, co zostało wykonane, po czym uruchomiono produkcję seryjną.

Po zdaniu jednostki B409 dla armatora francuskiego zostałem „wolnym strzelcem”, ale koledzy i szefostwo wiedziało, że zajmowałem się laminatami na studiach. Szef BPK Andrzej Gross i kierownik pracowni kadłubowej Bernardyn Marciniak, która poza kutrami stalowymi zajmowała się również jednostką KTT16 i łodziami ratunkowymi, zaproponował mi zmianę stanowiska na samodzielnego projektanta prowadzącego (coś na „kształt” głównego projektanta) jednostki z laminatów - kutry i motorówki. I już jako samodzielny pracownik dostałem biurko w bibliotece normalizacyjnej (innych wolnych pomieszczeń na piętrach BPK nie było).

Praca jako samodzielny projektant od 01.01.1979 r.

Dostałem do prowadzenia takie jednostki z bieżącej produkcji jak: PB90, kuter 727, kuter 725, motorówkę MP85, końcówkę tematu motorówek dla policji - MOT-y i Jesiony oraz jednostki typu Delfin, które później przerobiłem na MTS 85. Do prowadzenia dostałem nową jednostkę dla Stoczni Północnej o symbolu KR130. Projekt wykonany był przez biuro Stoczni Północnej, a ja miałem

¹⁰⁰¹ Fécamp – miejscowość i gmina we Francji, w regionie Normandia, w departamencie Sekwana Nadmorska; zob. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Fecamp>.

prowadzić nadzór konstrukcyjny. Jednostka była przeznaczona na statek wojenny i miała być amagnetyczna. Ważna była również prędkość 10 w. W tym okresie w Polsce obowiązywały limity na zakupy dewizowe i nie można było korzystać z silników importowanych. Jednostka była wyposażona w silnik SW680 Delfin. Budowa przebiegała bez większych problemów, za wyjątkiem tego, że wszystkie elementy musiały być wykonane ze stali nierdzewnej, amagnetycznej, co było ściśle pilnowane.

Następnym tematem był kuter 725 (normalnie prowadzony przez Ryśka Woźniaka). Kuter był zamówiony w naszej stoczni pod nazwą produkowanego kutra specjalnego 725, ale klient na tą jednostkę się nie zgodził. Miała to być motorówka komunikacyjna – kapitańska, służąca do komunikacji ze statku na kotwicy na redzie, na ląd. Zaproponowaliśmy jednostkę KK7 projektu Stoczni Północnej. Jednostka była wyposażona w silnik KRAB z Pucka (limity dewizowe), jednostka miała wadę - nie uzyskiwała żądanej prędkości. Została podjęta decyzja o wykonaniu przez nasze biuro nowego kadłuba i przeprowadzeniu prób na basenie modelowym CTO na Przymorzu w Gdańsku. Jako, że czas już naglił, zaproponowano wykonanie kopyta metodą frezowania na frezarce w CTO (był to chyba dosyć świeży nabytek na basenie). Na próbach na basenie modelowym jednostka została nazwana KK7. Kadłub dostał odpowiedni kształt i układ redanów, co poprawiło zachowanie jednostki i uzyskanie prędkości 10 w przy silniku KRAB o mocy 60 KM.

Dostawałem też do realizacji różne inne, nietypowe zadania, jak np. znak nawigacyjny w kształcie wiatraka stojącego na falochronie w Świnoujściu. Miał być wytrzymały i nie korodować. Został wykonany z LPS i stoi tam do dziś, chyba ten sam.

Pod koniec lat 70. XX w., nie pamiętam dokładnie roku, czy był to 1978, czy 1979, Stocznia Szczecińska budowała statek szpitalny na olimpiadę w Moskwie w 1980 r. Stocznia Ustka dostała zamówienie na budowę motorówki-ambulansu do przewożenia chorych z lądu na ten statek. Motorówka miała bazować na żurawikach na statku szpitalnym. Ranni mieli być transportowani na noszach i w taki sposób dostarczani na pokład statku szpitalnego. CTO zaprojektowało jednostkę. W dalszym ciągu obowiązywały ograniczenia dewizowe tak, że do dyspozycji był tylko jeden silnik krajowy możliwy do zastosowania na 8 metrowej jednostce - DELFIN SW680 o mocy 165 KM. Następnym ograniczeniem było miejsce na pokładzie statku i żurawiki. A przede wszystkim, czas realizacji. Kadłub został wymodelowany na basenie CTO, aby pływał z maksymalną prędkością - minimum 10 w przy dostępnym silniku. Następnym problemem, który rozwiązywaliśmy w stoczni, była sprawa dostarczenia 2 rannych na noszach na łódź z lądu i ich zamocowania w trakcie rejsu, i rozładunek na statku. Wymyśliliśmy windę do transportu poziomego i pionowego. Jednostka miała symbol KTE10. Dwie łodzie zdążyły trafić na statek przed jego zdaniem w 1979 r.

To co tu opisałem, to są prototypy, których budowa zawsze zaczynała się od budowy modelu/kopyta, a następnie budowa kompletu form i pełnienia przeze mnie nadzoru konstruktorskiego w imieniu projektantów zewnętrznych przez cały okres budowy, do zdania zamawiającemu.

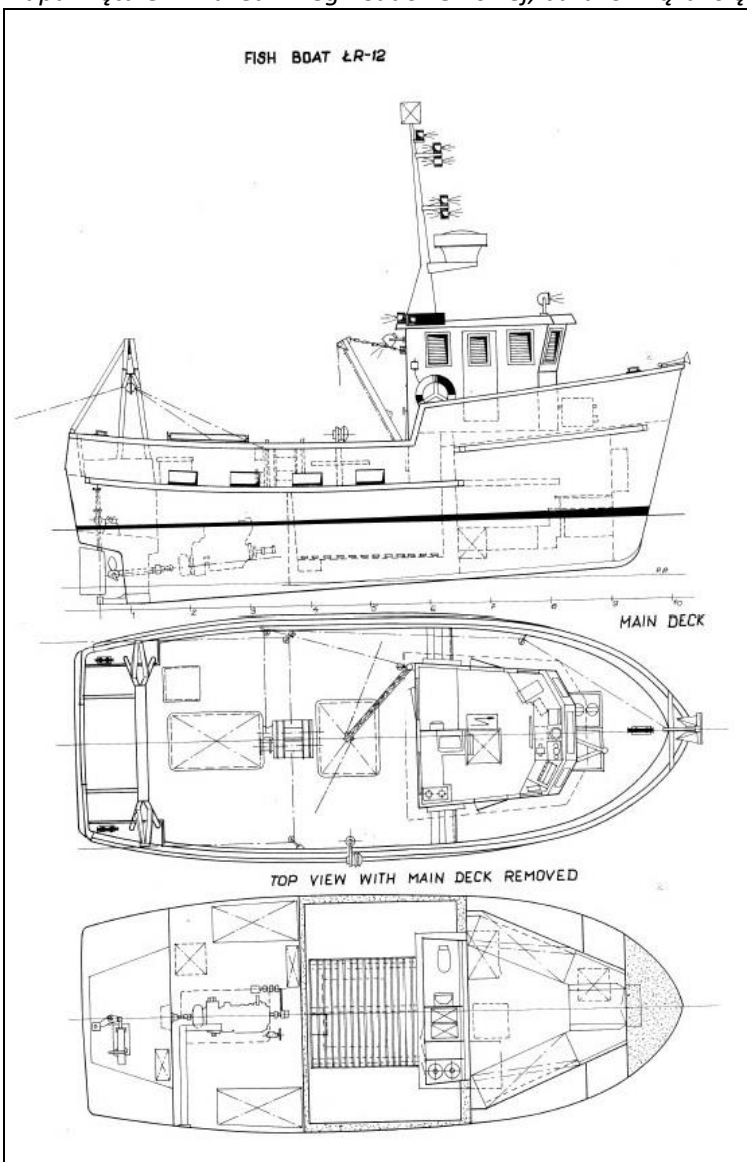
Po zakończeniu tematu olimpijskiego współpracowałem przy budowie statków B272



„Dagmara” i „Agora” dla Francji. Byłem tłumaczem i nadzorem nad załogą francuskiego armatora przy budowie, uruchamianiu i zdawaniu statków.

W roku 1978 Stocznia podpisała kontrakt na budowę jednostek dla armatora francuskiego, firmy Armement Goalabre z Concarneau¹⁰⁰².

Głównym Projektantem był Romuald Czerniejewski. W rozmowach z armatorem brałem udział jako tłumacz ze strony Stoczni. W trakcie projektowania jednostki tłumaczyłem dokumentację. Jeździłem do Paryża do BV na uzgodnienia dokumentacji oraz do Concarneau na uzgodnienia z armatorem. W drodze powrotnej francuski przedstawiciel Centromoru przewiózł nas po zamkach wzdłuż Loary. Zwiedziliśmy parę z nich. Najbardziej zapamiętałem muzeum Legii Cudoziemskiej, bardzo wiązał się z moim pobytem w Maroku.



W roku 1980, jako że nie miałem specjalnie nowych tematów z LPS, zaproponowałem kierownikowi Biura Handlowego Ryszardowi Sejowi, abyśmy zainteresowali polskich rybaków małymi jednostkami rybackimi dla spółdzielczości rybackiej. Jednostki stalowe robiła Stocznia „Wisła” na eksport do Afryki. Biorąc pod uwagę obowiązujące przepisy zaproponowałem jednostkę o długości 11,95 m, tj. poniżej limitu 12 m, aby ta jednostka była klasyfikowana jako łódź rybacka. Moja propozycja dotyczyła jednostki wielozadaniowej przeznaczonej do trałowania, połowów netami i taklami. Wykonałem wstępny plan ogólny i opis techniczny. Wspólnie z Ryszardem Sejem pojechałem do Spółdzielni Rybackiej „Bałtyk” w Kołobrzegu do prezesa Desko. Przedstawiłem naszą propozycję. Jednostki używane przez rybaków to były „żółtki” – drewniane jednostki zbudowane w latach 40. i 50. przez różnych szkutników i z odzysku złomowego. Jednostka wywołała zainteresowanie i planowane było podpisanie umowy na ich dostawę. Do zaprojektowania dostałem do

¹⁰⁰² Concarneau (bret. Konk-Kerne) – miejscowość i gmina we Francji, w regionie Bretania, w departamencie Finistère; zob. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Concarneau>.

pomocy z pracowni kadłubowej Dionizego Szafarza, który wcześniej zajmował się projektowaniem KTT16. Dionizy Szafarz i Tadeusz Przewoźny wykonali linie teoretyczne i został uruchomiony projekt wstępny. Teoretycznie przeliczono stateczność. Moja jednostka rybacka, wielozadaniowa dostała nazwę ŁR12. Po zakończeniu etapu projektu wstępnego powstało pytanie, czy jedyny silnik polski dostępny w Polsce tzn. REKIN 95 KM będzie w stanie trałować, oraz czy taka mała jednostka, będzie się poprawnie zachowywać na fali pod trałem, przy stanie morza dopuszczonego dla łodzi rybackich, czyli 6°B. Po różnych przepychankach z szukaniem środków finansowych podjęta została decyzja zrobienia prób modelowych na basenie CTO w Gdańsku Oliwie. Temat został uruchomiony i zrealizowany w 1981 r. Wynik prób był bardzo dobry.

Podróż do Nachodki¹⁰⁰³.

W roku 1980 rybacy rosyjscy kupujący PB90 bardzo narzekali na ich jakość, a w szczególności ich wytrzymałość. Żądali przyjazdu producenta do omówienia tematu i do oględzin uszkodzeń łodzi PB90. Centromor, eksporter tych jednostek, zorganizował wyjazd do siedziby rosyjskiej firmy eksploatującej jednostki łowcze – sejnery wyposażone w te skiffy.

Siedziba firmy była we Władywostoku, mieście zamkniętym dla obcokrajowców. Spotkanie miało się odbyć w Nachodce nad Morzem Japońskim. Delegacja składała się z trzech osób: pracownik Centromoru p. Gąsior oraz dwie osoby ze stoczni. Wytypowani zostali: Roman Tatkowski (kierownik P-1) oraz ja, jako gł. budowniczy odpowiedzialny za produkcję pozaokrętową, w tym za produkcję skiffów PB90. Podróż odbyła się chyba w czerwcu 1980 r. Do Moskwy pojechaliśmy pociągiem rano – super podróż. W Moskwie obowiązkowa wizyta w ambasadzie: omówienie celu podróży oraz obowiązkowe butelkowe zakupy w Baltonie przy ambasadzie. Po południu wyjazd taksówką na lotnisko krajowe, drobne ok. 100 km. Wieczorem dotarliśmy na lotnisko, na którym koczowały tłumy z bagażami w poczekalni. Przedstawiciel Centromoru uświadomił nas, jakie są zasady podróży po tak dużym kraju, jak ZSRR. Zakup biletu imiennego na zasadzie, kto pierwszy ten lepszy i wymagana przepustka do odbycia nawet prywatnej podróży. My, jako „inostrańcy” [obcokrajowcy], podlegaliśmy innym zasadom – robiliśmy odprawę w osobnym okienku i udaliśmy się do poczekalni dla obcokrajowców. Tam super bufet, napoje bezpłatne, zakąski bezpłatne, jak VIP-y. Kiedy przyszła godzina załadunku, po nas trzech – tylko tyłu było w tym dniu obcokrajowców – podjechał duży, przegubowy autobus i zawiózł nas do pustego samolotu. Za jakąś chwilę pozostali pasażerowie dotarli na piechotę po taflę lotniska do samolotu. Samolot zapełnił się ludźmi i ich tobołkami. Przed nami była podróż do Chabarowska, 8 godzin lotu. Sam lot obywatel się standardowo, dwa posiłki i spanie, była w końcu noc. Wylecieliśmy ok 22.00. Po 8 godzinach wylądowaliśmy w Chabarowsku, była 3.00 w nocy. Procedura identyczna - po nas przyjechał autobus, reszta pasażerów na piechotę. Na nas czekał nasz radziecki opiekun, dyrektor PGR-yb w Chabarowsku. Zawiózł nas samochodem GAZ 67 do hotelu. Pokazał nam pokoje, czy pasują – hotel standard europejski. Na „rozchodnego” zaprosiliśmy naszego opiekuna na kieliszek polskiej wódki zakupionej w Baltonie. Po śniadaniu nasz opiekun poinformował nas, że mamy pociąg do Nachodki o 17.00. Bardzo przeproszał, że pojedziemy pociągiem osobowym, bo najbliższy pociąg pośpieszny był za dwa dni, a dyrekcja w Nachodce bardzo naciskała na szybki przyjazd (dyrekcja na rozmowy przyjechała specjalnie z Władywostoku). Opiekun zaproponował zwiedzenie miasta. Chabarowsk jest nowym miastem nad brzegiem rzeki Amur. Brak zabytków, jedyne co można było zobaczyć to pomniki „ku czci” ZSRR. Jeżdżąc między pomnikami, widzieliśmy, jakim miasteczkiem był w przeszłości – domki parterowe z drewna. Ulice gorsze niż u nas drogi gruntowe na wsi. Odbiliśmy pieszy spacer po głównej ulicy, oglądając wystawy sklepowe. Opiekun zapytał, czy byliśmy zainteresowani jakimiś pamiątkami. Ja odpowiedziałem, że jestem, że od kilku wyjazdów do ZSRR poluję na oryginalny rosyjski samowar. Opiekun stwierdził, że to towar trudno dostępny w sklepie, ale zobaczy co się da zrobić. O 17.00 dotarliśmy z opiekunem na dworzec. Zostaliśmy ulokowani w przedziale w wagonie 1 klasy, na końcu wagonu przy WC i w sąsiedztwie

¹⁰⁰³ Nachodka - miasto w azjatyckiej części Rosji, w Kraju Nadmorskim, nad Morzem Japońskim, w pobliżu Władywostoku; zob. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Nachodka>

wagonu restauracyjnego. Lokalizacja taka, aby „inostracy” nie kręcili się po pociągu. Przedział czteroosobowy, nas trzech. Czwarty został wykwaterowany. Pociągi radzieckie miały taką wadę, że wszystkie okna były zamknięte na stałe, bo działała „klimatyzacja”. Przedział był wyposażony w 4 leżanki z siennikiem ze słomy. Pościel obejmowała dwie połówki prześcieradła, koc i pół-poduszkę. Jedna połówka prześcieradła do położenia pod głowę, druga pod brodę na kocu. Problem, jaki się pojawił, to smród z kibla, który był za ścianą. Pociąg był w drodze już od tygodnia, a nie było wietrzenia. Czekaliśmy jeszcze 36 godzin drogi do Nachodka. Trasa wiodła wzdłuż Amuru. Byliśmy na południu Syberii, a była już wiosna i temperatura dochodziła w dzień do 30° C. Po dyskusji z opiekunką wagonu i uzyskaniu zgody kierownika pociągu udało się nam wynegocjować otwarcie okna w przedziale. To jednak nie dawało przeciągu i wietrzenia przedziału. Po następnej turze negocjacji udało się otworzyć okno na korytarzu, naprzeciwko naszego przedziału. Posiłki jedliśmy w wagonie restauracyjnym, nasza dieta delegacyjna była wystarczająco wysoka na te posiłki, zawsze był kawior i popitka z „Igristoje”.

Drugiego dnia, na korytarzu przy otwartym oknie podszedł do nas lekko podcięty pasażer. Przedstawił się jako ten czwarty z naszego przedziału, wykwaterowany gdzie indziej. Zaczęliśmy pogawędkę i zaprosiliśmy go do przedziału. Wyjęliśmy nasze polskie pół litra, aby się lepiej gadało. Okazało się, że facet był Węgrem, synem generała zesłanego z całą rodziną na Syberię. Wracał właśnie z Chabarowska, stolicy województwa do swojej wioski nad rzeką Amur, na granicy z Chinami. On pracował w PGR-yb. Jego żona była nauczycielką matematyki w wiejskiej szkole. Mieszkali nad samą rzeką, w ich ogródku stała wyrzutnia raket, bo akurat toczyła się wojna rosyjsko-chińska. Opowiadał o swoim życiu, mówił, że jest ciężko i biednie. Miał dwoje dzieci, ale one nie mogły opuścić swojej wioski, jak dorosną. Dopiero ich dzieci będą mogły przenieść się do miasta wojewódzkiego, a dopiero wnuki jego dzieci będą mogły zamieszkać w Moskwie, czy Leningradzie. Pytał jak się żyje w Polsce, na gadaniu zeszedł do kolacji. Chłop wrócił do siebie, ale nie jesteśmy pewni, czy nasze spotkanie nie miało złych konsekwencji dla niego. W nocy wysiadł z pociągu.

Późno w nocy poszliśmy zobaczyć, jak wygląda II klasa w tym pociągu. Poszliśmy po cichu, żeby nikt nie widział, do sąsiedniego wagonu. Wyglądało to mniej więcej tak: korytarz wzdłuż okien po jednej stronie, po drugiej ścianki dzielące otwarte przedziały, a na każdej ścianie po obu stronach po trzy półki, na których spali ludzie z nogami, wystającymi na korytarz.

Następnego dnia dotarliśmy do Nachodka. Na dworcu czekał na nas komitet powitalny: dwóch dyrektorów z Władywostoku oraz miejscowy dyrektor przedsiębiorstwa połowowego. Pojechaliśmy do hotelu – przyzwoita klasa europejska. Obyło się krótkie spotkanie zapoznawcze - organizacyjne, ustalony był plan naszego pobytu. Oficjalne spotkanie ze wszystkimi zainteresowanymi zostało ustalone na dzień następny, na godziny poranne. Zjedliśmy obiad i wybraliśmy się na zwiedzanie miasta. Niestety pogoda była podła, padał deszcz i było zimno. Nachodka położona jest nad dużą, mocno zamkniętą zatoką – super lokalizacja dla portu. Typowe portowe, nowoczesne miasto położone wzdłuż dwóch ulic obiegających zatokę, dalej góry z niewielką ilością zieleni. Przeszliśmy się główną ulicą, z jednej strony płot wokół portu, po drugiej stronie typowe blokowisko – wielka płyta. Nic szczególnego do oglądania. Zainteresowała nas przystań promowa, a tam połączenia promowe z Japonią.



Fot. Włodzimierz Podruczny

Rano po śniadaniu przyjechała po nas czarna wołga i pojechaliśmy do przedsiębiorstwa, które widzieliśmy z okien hotelu, po drugiej stronie zatoki. Okazało się, że żeby się tam dostać to ok. 15 km ulicy wokół zatoki. Krótkie spotkanie, oprowadzenie po zakładzie, nabrzeżu portowym, przy którym stały kutry oraz wizyta na złomowisku, gdzie leżało kilka skasowanych PB90. Łodzie połamane, kadłuby popękane, tylko silniki się trzymały, które „towarzysze” bardzo sobie chwalili. Rybacy próbowali przedłużyć żywot kadłubom łodzi obudowując je stalową klatką – zewnętrzne stalowe wręgi i wzdłużniki. Po powrocie poprosiliśmy, aby rybacy opowiedzieli o systemie pracy tych łodzi. Okazało się, że łodzie wyciągały i zamykały okrężnicę. Po

przyjściu kutra na łowisko łódź była opuszczana na wodę i ciągnęła sieci. Jednostki łowiły przy stanie morza 8-9° B, gdy były wyciągane na pokład, statek nie był w stanie łowić. Uszkodzenia łodzi następowały w trakcie ich wodowania i dokowania na fali przez obijanie się o statek. Zwróciliśmy uwagę, że w trakcie zatwierdzania konstrukcji głównym żądaniem był minimalny jej ciężar. Rybacy powiedzieli, że projekt i konstrukcja były uzgadniane przez ludzi z ministerstwa w Moskwie, którzy nie mieli pojęcia o rybołówstwie. Naszą propozycję zwiększenia ciężaru łodzi o ok. 200 kg zaakceptowali i uzgodniliśmy wykonanie nowego kadłuba dla tej jednostki o odpowiednio większej wytrzymałości. Na zakończenie podpisaliśmy protokół i otrzymaliśmy zaproszenie na wieczorną oficjalną kolację. „Prijom” [przyjęcie] został zorganizowany na jednym z kutrów stojących przy nabrzeżu. Oficjele: dyrekcja z centrali we Władywostoku, dyrekcja miejscowa, kapitan statku z kompletem oficerów, obsługa żeńska i nas trzech. Razem ok. 20 osób.

Jedzenie było super, owoce morza wszelkich rodzajów przegryzane kawiozem, jakaś tam drobna wędlinka, wszystko mocno polane wódką i zapite szampanem. Musieliśmy bardzo uważać, żeby się nie ululać. Część oficjalna z udziałem dyrekcji, potem cześć mniej oficjalna. Zostali rybacy, rozmowy o sytuacji w Polsce i porównanie z ich życiem. Takie gadanie przy kielichu.

Następnego dnia, pożegnanie przez dyrekcję na dworcu, tym razem wracamy pociągiem pospiesznym w standardach międzynarodowych. W Chabarowsku w hotelu czekał na mnie samowar. Powrót do Moskwy samolotem, a dalej do Polski pociągiem.

Po powrocie spotkanie z biurem projektowym, uzgodnienie zmian diagramu poszycia. Dołożyliśmy tkaniny i mato-tkaniny, dodaliśmy denniki, wręgi i wzdłużniki. Wykonana została partia próbna i wysłana do Nachodki. Zmiany zostały zaakceptowane i została uruchomiona produkcja seryjna.

Strajk. Sierpień 1980 r.

W sierpniu 1980 r. wybierałem się na urlop do 30.08.1980 r., kiedy rozpoczął się strajk okupacyjny. Wszyscy zostaliśmy w stoczni. Zorganizowaliśmy sobie życie i spanie w biurze. Ja w dalszym ciągu miałem biurko w „normalizacji” wraz z nowym głównym projektantem jednostek stalowych Stanisławem Franciszkiewiczem, zajmującym się statkiem B275 oraz kierownikiem biura normalizacji Ryszardem Kaźmierczakiem. Zdobyliśmy płyty styropianu, żona podrzuciła śpiwór i sypialnia była gotowa. Czas strajku biegł zgodnie z ustalonymi zasadami, różne dyżury, to tu, to tam. W wolnych chwilach łąziło się po stoczni. W tym czasie na terenie stoczni stały jednostki Delfin oraz KW85 w wersji chyba dla Urzędu Morskiego – wykonanie jachtowe, było sypialnią dla chłopaków z W4. Na wagonach stały skrzynie z PB90, też były sypialniami dla ludzi. Co jakiś czas odbywały się wiece informacyjne o sytuacji zewnętrznej i organizacyjne, wewnętrzzstoczniowe. Wiece odbywały się w budującej się hali P1 na terenie B. Dla mnie strajk skończył się 29.08.1980 r, wykorzystałem

ostatnie dwa dni urlopu, wyjeżdżając z rodziną do lasu. Po lasach w czasie strajków mało kto chodził, grzyby zbierało się do bagażnika samochodu, kosze były za małe.

Po strajku kontynuowany był projekt łodzi ŁR12. Podjęta została decyzja o budowie form jednostki tej jednostki. Doszedł mi nadzór konstrukcyjny nad formami. Formy jednostki zostały zakończone w 1981 r. Projekt w zakresie PT był przygotowany do wysłania do PRS, do zatwierdzenia. W 1981 r. Spółdzielnia Rybacka „Bałtyk” zmieniła front - stwierdzili, że będą łowić na B410, które zakupili w Stoczni „Ustka”. Produkcja ŁR12 upadła i temat został zawieszony.

Kolejne tematy zawodowe.

Wiosną 1981 nastąpiły zmiany personalne w szefostwie produkcji, odszedł dyrektor produkcji Ludwik Lula (objął stanowisko Dyrektora Naczelnego), którego zastąpił Roman Tatkowski.

Trwała budowa oprzyrządowań na ŁR12. Po ogłoszeniu stanu wojennego 13 grudnia 1981 r. sytuacja się skomplikowała, ale praca musiała jakoś iść. Produkcja pozaokrętowa trwała prawie normalnie, bieżące problemy z zaopatrzeniem itd.

We wrześniu 1981 r. wodowanie B272/1 – „DAGMARA” (imię córki R. Czerniejewskiego). Ja jako tłumacz. Jesienią przyjechała część załogi na próby urzędzeń na B272/1. Załoga francuska z „Dagmary” wyjechała na święta Bożego Narodzenia 1981 r. do domu. Na „Dagmarę” mieli wrócić w styczniu albo lutym 1982 r., w zależności od zaawansowania budowy.

Główny budowniczy produkcji pozakutrowej od 01.02.1982 r.

Nie miałem specjalnie nowej roboty projektowej. Sytuacja postrajkowa i zmiany personalne w Stoczni (ówczesny główny budowniczy produkcji pozakutrowej Bogdan Mierzlikin przeszedł do pracy partyjnej w mieście) spowodowały, że wiosną - w lutym lub marcu - dostałem propozycję zmiany stanowiska na głównego budowniczego produkcji pozakutrowej.

Zakres dotyczył produkcji wydziału wyposażenia W1 dla produkcji kutrowej, dla produkcji łodziowej na P1 i na P2 oraz produkcja aluminiowa tzn. trapy i kładki na wydziale W1. Zajmowałem się koordynacją pracy wszystkich działów stoczni dla realizacji produkcji. Począwszy od biura projektowego, technologicznego, zaopatrzenia, kooperacji zewnętrznej przez wydziały produkcyjne, kontrolę jakości, współpracę z towarzystwami klasyfikacyjnymi i klientami, armatorami oraz biurem handlowym stoczni. Do moich zadań należała również obsługa posprzedażna, a także organizacja, koordynacja i nadzór nad próbami, a w szczególności próbami prototypów. Regularnie co tydzień prowadziłem narady koordynujące produkcję pozakutrową oraz uczestniczyłem w naradach głównego budowniczego ds. produkcji kutrowej, jako koordynator produkcji wyposażenia na kutry stalowe. W produkcji w tym okresie były jednostki rybackie KTT16 dla armatora radzieckiego, łodzie ratunkowe wg konwencji IMO z 1974 roku dla polskich stoczni oraz na eksport bezpośredni. Zdarzały się pojedyncze inne jednostki np. rybackie dla klientów zagranicznych, w tym LR 6 dla rybaków duńskich.

W styczniu wróciła załoga francuska na „DAGMARĘ”, byli trochę zaszokowani sytuacją w Polsce. Mówili, że kontrole na rogatkach miast u nich też się czasami zdarzały. Ja objąłem opiekę nad załogą oraz zajmowałem się rozwiązywaniem ich bieżących problemów życiowych. Np. przedłużenie wiza pobytowej, która się im właśnie skończyła. Jednym z zajęć był zakup butów mechanikowi (u nas na kartki), bo jego się rozpadły w naszych warunkach pogodowych, a zima 1982 była sroga. Zakończenie budowy „DAGMARY” nastąpiło chyba w kwietniu 1982 r. Odbyła się oficjalna krótka impreza (stan wojenny), wykonanie pamiątkowych zdjęć i statek pod wieczór wyszedł w morze.

Trwała budowa B272/2 „AGORA”, współpracowałem z francuzami, trwała końcówka prac wyposażeniowych i próby. Zdanie jednostki listopad 1982. Skończyła się budowa AGORY, w listopadzie 1982 r. nastąpiło oficjalne zakończenie budowy, pożegnalna impreza dla pracowników stoczni w „Zajeździe Bałtyckim” zorganizowana przez Armatora, przy mojej językowej pomocy. Armator postawił skrzynki z koniakami i szampanami. Było wesoło, ja miałem fuchę do rana.

Po wyjściu statku, następnego dnia wiadomość, że na statku był pasażer na gapę, że jeden ze stoczniovców ukrył się i opuścił Polskę, a później poprosił o azyl we Francji. W stoczni powstał popłoch, stan wojenny, służby szukały winnych w stoczni, w WOP-ie, w kapitanacie portu. Później okazało się, że pracownik stoczni organizował sobie drogę ucieczki już na etapie budowy kadłuba – przygotował sobie skrytkę w komorze łańcuchowej.

Rok 1982 nie zapisał mi się specjalnie w pamięci. Rok 1983 - wchodziła w życie nowa konwencja IMO 1983, która całkowicie zmieniła wymagania w porównaniu do wersji IMO z 1974 r. Zaczęły się przygotowywania do wejścia w życie nowej konwencji IMO 1983 – informacje pochodziły od naszego przedstawiciela w PRS, który uczestniczył w naradach w Londynie. Zostałem oddelegowany na narady koordynacyjne w ZPO. Wchodziły łodzie całkowicie zakryte, łodzie półotwarte, wyłącznie ratownicze, wchodziło zwalnianie łodzi pod obciążeniem, zwalnianie na falującym morzu, wchodziło zdalne, centralne zwalnianie haków, samo-odwracalność zalanych łodzi. De facto – całkowita wymiana typoszeregu produkowanych łodzi przez stocznnię.

Na pierwszy ogień weszła łódź Z7,5 oraz opracowanie systemu haków zdalnie sterowanych, otwieranych pod obciążeniem wiszącej łodzi. Dochodził zrzut łodzi z dwóch metrów pod pełnym obciążeniem z pracującym silnikiem (komplet normatywny rozbitków, pełne wyposażenie i zapasy). Najwięcej problemów stwarzały haki, które były otwierane pod obciążeniem, a ogniwa z nich nie zawsze się wyczepiały. Na zachodzie temat działał już od paru lat i były już opatentowane systemy, ale drogie i trudno dostępne dla Polski w stanie wojennym, bez dewiz. Trzeba było wymyślić system omijający patenty. Nowy projekt, zatwierdzenie w towarzystwach klasyfikacyjnych, budowa nowych form, budowa prototypu, próby prototypowe z towarzystwami klasyfikacyjnymi. Na mnie spadała koordynacja tych działań. Dodatkowo reprezentowałem stocznnię na naradach koordynacyjnych w ZPO, informując wszystkie polskie stocznie o postępach naszych prac. Duże naciski ze strony stoczni na przyspieszenie prac.

Na próbach prototypu Z7,5 okazało się że łódź nie obraca się po zalaniu wodą, bez wody obracała się bez problemu. Trzeba było temu zaradzić dodając grzybek na dachu. Haki dało się jakoś opanować, ale był problem z opuszczaniem łodzi bujającej się – potrzebne było wprowadzenie blokady haków do momentu opuszczenia na wysokość zrzutu, aby mieć pewność że nie otworzą się w trakcie wodowania. Doszła jeszcze kwestia koordynacji z „Sezamore”, producentem żurawików. Łodzie większe, moment gwałtownego zerwania łodzi tzn. zwolnienia obciążenia. Próby zostały zaliczone i łódź dostała atest towarzystw klasyfikacyjnych. Były jeszcze wyjazdy do stoczni na próby łodzi na statkach. Żądano obecności producenta, jeździłem z projektantami łodzi: Marianem Lewandowskim i Dionizym Szafarzem.

Z nowych tematów, które miałem w budowie w roku 1983 był kuter KR 130 dla Stoczni Północnej wg ich projektu. Jednostka była przeznaczona na statek dla wojska. Wykonanie specjalne – jednostka amagnetyczna. Wykonanie całego wyposażenia miało być z odpowiedniej stali nierdzewnej oraz różne wyposażenie do demagnetyzacji. Jedyнным dostępnym silnikiem był Delfin 165 KM, ale nie był amagnetyczny.

Następnym tematem był kuter 725 (normalnie prowadzonym przez Ryśka Woźniaka), który został zamówiony w naszej stoczni pod nazwą produkowanego kutra specjalnego 725, ale klient na tę jednostkę się nie zgodził. Miała to być motorówka komunikacyjna, kapitańska, ze statku na kotwicy na redzie na ląd. Zaproponowaliśmy jednostkę KK7 (1984) wg projektu Stoczni Północnej. Jednostka była wyposażona w silnik KRAB z Pucka (limity dewizowe!), jednostka miała wadę - nie uzyskiwała żądanej prędkości. Została podjęta decyzja o wykonaniu przez nasze biuro nowego kadłuba i przeprowadzeniu prób na basenie modelowym CTO na Przymorzu w Gdańsku. Jako że czas już naglił, zaproponowano wykonanie kopyta metodą frezowania na frezarce w CTO (był to chyba dosyć świeży nabytek na basenie). Na próbach na basenie modelowym jednostka została nazwana KK7. Kadłub dostał odpowiedni kształt i układ redanów, co poprawiło zachowanie jednostki i uzyskanie prędkości 10 w przy silniku KRAB o mocy 60 KM (1985 r.).

Po kolei wchodziły nowe modele łodzi: Z6,5 (ten typ nie był budowany), Z7,5, Z8, Z8,5, Z9, Z10, ZK8,5, TN8 (łódź z komorą dekompresyjną dla płetwonurków) oraz łodzie półotwarte P6,5

(wykorzystano kadłub i elementy Z6,5), P8, P9 (na promy „Stena Line”), P12 (łódzie na 2 statki pasażerskie budowane dla Indii po 6 szt./statek) oraz T7,5 (łódź na tankowce i gazowce) „strefa ognia”, łódź do pływania po palącym się morzu. Dla tej łodzi trzeba było przeprowadzić „próbę ognia”. Próba została przeprowadzona 10.03.1989, ale to już późniejsza opowieść.

Dyrektor Techniczny od 01.02.1986 r.

W 1986 r. zostałem namówiony przez dyrektora naczelnego Jacka Graczyka do objęcia stanowiska dyrektora technicznego. Uprzedzałem dyrektora, że jestem bezpartyjny i że żadna siła nie zmusi mnie do wstąpienia do PZPR. Rodzice zawsze mnie uprzedzali, aby ręka boska mnie broniła od pomysłu wstąpienia do partii. Mimo że oboje byli partyjni, a matka nawet wysoko postawiona w hierarchii, nawet z propozycją sekretarza organizacji partyjnej w jednym z ministerstw. Zнали „firmę” od podszewki. Dyrektorowi postawiłem pewne warunki, że jeśli odejdę ze stanowiska dyrektora, to wrócę na moje aktualne stanowisko głównego budowniczego. Organizacja partyjna stoczniowa zgodziła się, chyba warunkowo, bo, jak się później dowiedziałem, sekretarz stoczniowej PZPR dostał zadanie wprowadzenia mnie do egzekutywy partyjnej w ciągu roku. Przypominam, że byliśmy świeżo po stanie wojennym i władza różnymi metodami dążyła do uzyskania maksymalnej przewagi politycznej. Związki zawodowe, konkurencyjne do Solidarności, do których, też nie należałam, robiły też naciski, ale jako dyrektor nie powinienem być ich członkiem.

Pion techniczny odziedziczyłem po pełniącym obowiązki DT Zenonie Kleinie. Pion obejmował następujące działy: Biuro Projektowo-Konstrukcyjne, Biuro Głównego Technologa Stoczni, Szefostwo Utrzymania Ruchu, Szefostwo Inwestycji, Bezpieczeństwo i Higienę Pracy, Dział Normalizacji i Racjonalizacji, Zakładową Straż Pożarną.

W roku 1986 trwały uzgodnienia nowego projektu trawlera rybackiego dla polskich przedsiębiorstw połowowych. Mowa jest o jednostce B280, której głównym projektantem był Janusz Kenc. Założenie było takie, że zbudujemy jeden typ jednostki, który spełni wszystkie życzenia przedsiębiorstw połowowych. Życzenia, w niektórych sprawach były rozbieżne. Były również rozbieżności stanowisk między głównym projektantem a kierownikami pracowni BPK. W pewnym momencie spotkania odbywały się co miesiąc, jak pamiętam, zdarzyło się, że musiałem ostro interweniować. W efekcie udało się temat uzgodnić, zrobić dokumentację i uruchomić budowę „Mistera Bałtyku”.

W latach 1986-1987 produkcja stoczni była chyba najwyższa. Były problemy z ciepłem dla wydziału P1 i P2, udało się doprowadzić do budowy drugiej ciepłowni na terenie „B”. Ciepłownia powstała na szczycie hali P2.

Była duża produkcja jednostek stalowych i powstał problem z zabezpieczeniem ciągłości dostaw tlenu i acetyleny. Na wniosek głównego spawalnika Czesława Sobieckiego, zostało zbudowane centralne rozprowadzenie tlenu ze zbiorników umieszczonych na terenie „B” przy budynku działu transportu, głównego mechanika. Następnym problemem był acetylen. Został wykonany centralny magazyn acetyleny na terenie „B”, za warsztatami głównego mechanika. Została wykonana sieć rozprowadzająca acetylen na K1 na W2 i na P2. Mieliśmy problemy z koniecznością remontu zapadni do wodowania statków na K1. Rozważaliśmy budowę suchego doku, a w zasadzie pontonu zlokalizowanego przy ostrodze koło zapadni, działającego na zasadzie dzwonu. Takie rozwiązanie istniało w stoczni budującej kutry rybackie na Bornholmie. Jeździliśmy tam rozeznac sytuację i możliwości współpracy.

W roku 1986 i 1987 Dyrektor Naczelnny miał mnóstwo rozjazdów, tak że miałem w kółko zastępstwa. Jeszcze dodatkowo wpadła mi organizacja na terenie stoczni Centralnych Dni Morza, w czerwcu 1987 r. Dni otwarte dla mieszkańców i gości, a przede wszystkim telewizji (coś mi też świta również jakiś turniej miast, ale nie pamiętam szczegółów, pamiętam jedynie wywiad dla TV, czego nie lubiłem).

W latach 1986-1987 zaczęły się działania mające obniżyć koszty działalności stoczni, głównie szedł nacisk na obniżenie kosztów pracy załogi. Metoda polegała na „prywatyzacji” części zakładu tzn. wydzielenie niektórych działów stoczni, jako zakładów usługowych i przeniesienie z pozycji

„płace” na pozycję „koszty fakturowane”. Nie specjalnie mi się to podobało, ale tu decydował DN. W moim pionie dotyczyło to BPK, szefostwa ruchu (kierownik Jurek Przybycień), inwestycji (kierownik Ryszard Moszko), zakładowej straży pożarnej (powołano zawodową straż pożarną w Ustce), dział transportu.

W czerwcu, w trakcie nieobecności DN, sekretarz stoczniowej PZPR bardzo mnie naciskał na wstąpienie do partii. Ostro się postawiłem tłumacząc, co myślę o konieczności przynależności do partii dla pracy na stanowisku DT, pewnie również powiedziałem, co myślę o PZPR, tyle tylko, że za wcześniej – partia doszła do tego samego wniosku dwa lata później, bo w 1989 r. w końcu czerwca 1987 r. Naczelnny przeprowadził ze mną rozmowę na ten temat, partia wycofała swoje poparcie dla mnie i musiał mnie odwołać ze stanowiska, chyba że sam zrezygnuję i wrócę - zgodnie z wcześniejszą umową - na stanowisko głównego budowniczego, z czego chętnie skorzystałem - praca administracyjna nie specjalnie mi leżała.

Główny budowniczy produkcji pozaokrętowej od 01.07.1987 r.

Wróciłem na stanowisko głównego budowniczego produkcji pozakutrowej. Trwała budowa typoszeregu łodzi wg przepisów Konwencji IMO 1983 – dużo zamówień. Okresowo brałem udział w naradach koordynacyjnych w ZPO jako przedstawiciel Stoczni Ustka.

W 1986 r. Stocznia dostała od Navimoru zamówienie na budowę 10 kutrów rybackich dla Angoli. Głównym projektantem był Romuald Czerniejewski. Projekt BPK wykonało na bazie oprzyrządowania jednostki KTT16. Nadzór klasyfikacyjny realizowało BV, a w imieniu armatora nadzór pełniła portugalska firma NAVALTIK. Zatwierdzenie w BV szło normalnym trybem, niedawno skończone były dwa statki dla Francji, stocznia miała dobrą opinię. Zatwierdzenie dokumentacji trzeba było przeprowadzić u armatora, a w zasadzie w Navaltiku w Lizbonie w imieniu armatora. Delegacja w składzie: przedstawiciel Navimoru, Romuald Czerniejewski i ja pojechała do Lizbony z dokumentacją projektu technicznego na uzgodnienia. Rozmowy były prowadzone po francusku i angielsku. Dokumentacja została zatwierdzona z pewną ilością uwag, w szczególności zasad połowów i warunków życia („socjal”) na pokładzie. Poznaliśmy ludzi oraz osoby, które miały przyjechać, aby pełnić nadzór armatorski.

Rok 1986-1987.

Trwała budowa kutrów rybackich dla Angoli. Przyjechał przedstawiciel z „Navaltik” Portugalia, kolega Rui Vilella, poznany przeze mnie w Lizbonie przy okazji zatwierdzania dokumentacji. Jesienią 1987 dostałem stoczniowego poloneza, aby pojechać na Okęcie W-wa odebrać nadzór armatorski i przywieźć go do Ustki. Sposobność była taka, że mogłem pojechać dzień wcześniej, przenocować u rodziców w Warszawie, a następnego dnia odebrać portugalczyka rano z lotniska i przywieźć do Ustki. Jest rok 1987. Bieda po stanie wojennym, po drodze trudno coś zjeść, gdzieś coś „wrzuciliśmy na ruszt” z założeniem, że obiad zjemy w Ustce. Inspektor zakwaterowany został w „Zajeździe Bałtyckim”. Była około 20-tej, a tu nie dało się nic zjeść w hotelu, jak i w restauracjach na mieście. Zaprosiłem więc chłopca do domu na jakąś kolację, później odwiozłem go do hotelu. Następnego dnia zabrałem go do stoczni. Rozmawialiśmy po francusku, ewentualnie po angielsku. Ustaliliśmy zasady współpracy. Rui przychodził do mnie do biura po śniadaniu hotelowym. Razem szliśmy na produkcję, ewentualnie do BPK.

Ustalone zostają zasady wysyłki: jednostki miały być transportowane z Gdańska na pokładzie statku w układzie: 4 szt. + 3 szt. + 3szt., po próbach i odbiorach przez towarzystwo klasyfikacyjne i przedstawiciela armatora. Do Gdańska jednostki płynęły o własnych siłach, z załogą stoczniową. Do transportu jednostek na pokładzie statku oceanicznego do Luandy w Angoli przygotowane były specjalne łoża transportowe. Łoża dostarczane były do portu w stanie rozłożonym. Montaż w porcie robiła ekipa stoczniowa. Łodzie wstawiane były na łoża dźwigiem portowym. Następnie na statek zestaw był transportowany dźwigiem pływającym, który wstawiał je na pokład statku oceanicznego. Płatność za kutry była uruchamiana środków zdeponowanych w banku, po odbiorze załadowanego na statek ładunku, czyli kutrów. Jeździłem na wszystkie załadunki zdawać ładunek inspektorowi

SGS¹⁰⁰⁴. Po odbiorze prototypu Rui pojechał na święta do domu. Wrócił na próby i odbiory pierwszego zestawu 4 jednostek, już własnym samochodem. Produkcja seryjna szła szybko, w zasadzie w ciągu ok. 20 miesięcy cały temat został zakończony.

Wrócił temat próby palenia dla łodzi T75 wg Konwencji IMO 1983, był rok 1989. Próba została przeprowadzona 10.03.1989 r. Jako PG2 byłem koordynatorem i prowadzącym próbę. Organizacja próby palenia spadła na dział głównego technologa.

Ustalono zostało, że próbę przeprowadzimy inaczej, niż łodzi P2ZZ w latach 60-tych. Port już był, był basen rybacki, a i podejście do ochrony środowiska było inne.

Ustalono zostało, że próba zostanie przeprowadzona w specjalnym stalowym zbiorniku w basenie rybackim, na stanowisku prób łodziowych pod żurawikiem. Próba miała imitować opuszczenie łodzi z palącego się statku i pływanie po palącym się morzu przez minimum 10 przepisowych minut. Zasada ochrony ppoż. łodzi była taka sama jak na łodzi P2ZZ i innych produkowanych na świecie. Łodzie miały wewnętrzną pompę wody, pobieranej przez dno. Pompa napędzana była przez pracujący silnik napędowy łodzi. Łódź musiała być gazoszczelna, aby dym z zewnątrz nie mógł się dostać do łodzi. Potrzebne zatem było powietrze umożliwiające pracę silnika, powietrze do oddychania dla rozbitków i nadciśnienie, chroniące wewnątrz łodzi przed zassaniem zewnętrznego dymu przez pracujący silnik. Zestaw 120 l butli powietrznych zlokalizowany był w ławie łodzi. Na statku żurawiki i łodzie chronione są przez system ppoż. statku. W trakcie opuszczania łódź powinna mieć ochronę statku, albo wytrzymać okres opuszczania do momentu zadziałania systemu ochrony własnej. Trzeba pamiętać, że płomień są gorące – 1200^o C, a w łodzi są ludzie, którzy mają być uratowani. Założenie było takie, że temperatura nie powinna nigdzie w łodzi przekroczyć 35^o C. Łódź do próby naszpikowana była aparaturą pomiarową, a zasadą wodowania było zdalne zwolnienie haków nad wodą. W łodzi, poza aparaturą pomiarową, umieszczono klatkę z białymi myszkami dla kontroli przeżywalności. Nie opisuję szczegółów, bo by można napisać powieść.

Próba się udała, łódź nawet specjalnie się nie popaliła. Aparatura potwierdziła wymagania i myszy przeżyły, mimo temperatury odnotowanej w zbiorniku ponad 1000^o C. Próba została zatwierdzona przez wszystkie towarzystwa klasyfikacyjne. Łódź po szczegółowych oględzinach przez wszystkich zainteresowanych została rozbrojona, a kadłub w późniejszym terminie został sprzedany na jednostkę rybacką.

Lata 1990-1991

Sytuacja w produkcji sprzętu ratunkowego zaczynała się szybko zmieniać, łodzie burtowe były coraz częściej zastępowane łodziami zrzutowymi. Zapadła decyzja szybkiego uruchomienia produkcji tego typu łodzi. Zdecydowano się, ze względu na pilność i koszty, na zakup licencji.

Pierwszą próbą był zakup w Norwegii od firmy Jorgensen et Vik; delegacja w składzie: Zbigniew Miecznikowski, Bernardyn Marciniak, Dionizy Szafarz i ja. Promem do Ystad, dalej pociągami. Hotel, rozmowy, zwiedzanie zakładu. Kadłuby wykonywane były w oddziale zlokalizowanym w lesie poza miastem, metodą natryskową ciętego rovingu. Wyposażenie w mieście nad samym Morzem Północnym. Rozmowy ogólnikowe zakończone protokołem intencyjnym. Spotkanie, kolacja z Norwegami, którzy się upili. Alkohol pioruńsko drogi, po piwo poszliśmy do marketu. W hotelu najdroższa jedna szklanka piwa, jaką wypitem w życiu, nawet nasza jednodniowa dieta była za mała. Niestety szybko się okazało, że Norwegowie nie są zainteresowani sprzedażą licencji, a jedynie podkładką dla swojego banku pod zabezpieczenie branego przez siebie kredytu.

Następne podejście to była firma niemiecka Robert Hatecke, która była jedną z prekursorów takiej produkcji. Dwaj bracia, Robert i Ernest Hatecke ze Stade, prowadzili firmę, która się rozpadła. Ernest otworzył swoją, a Robert, przechodząc na emeryturę, swoją zamykał. Stocznia skorzystała z

¹⁰⁰⁴ Firma SGS jest światowym liderem w dziedzinie kontroli, weryfikacji, testowania i certyfikacji. Jest uznawana za światowy wzorzec w dziedzinie jakości i rzetelności. Prowadzi sieć ponad 2650 oddziałów i laboratoriów na całym świecie, które zatrudniają przeszło 97 000 pracowników; zob. <https://www.sgs.pl/pl-pl/our-company/about-sgs/sgs-in-brief>

okazji, aby odkupić technologię wraz z dokumentacją i kompletem form dla typoszeregu 6,50 m, 7,40 m i 8,20 m. Do Roberta jeździłem kilka razy na uzgodnienia i po formy, dokumentację, i po naukę. Parę razy przywoziłem go do stoczni i odwoziłem do Stade, jako kierowca. Zwiedzając, buszując po jego firmie, a w szczególności po składowisku form, wpadłem na pomysł kupienia przez stocznnię w ramach pakietu zestawu formy tzw. tenderboat-a. Jest to jednostka pomocnicza, którą Robert Hatecke budował w wersji łódź ratunkowo-pasażerska - motorówka na statek wycieczkowy „EUROPA”. Wykorzystywał również ten kadłub 12,5 m do budowy jednostek patrolowych dla wojska. Nasza stocznia nie miała jednostek tego typu ani podobnego kadłuba, pomyślałem o wykorzystaniu tej jednostki do różnych celów, głównie jednostek pasażerskich.

Zaczęliśmy produkcję łodzi zrzutowych jednostki FFB7,40 dla Stoczni w Gdyni. Łódź zrzutowa wymagała urządzenia wodującego oraz - w komplecie - zestawu łodzi ratowniczej. Korzystając z podpowiedzi licencjodawcy zaproponowana została firma, z którą współpracował Hatecke, tzn. Davit International. Firma ta dostarczała grawitacyjną rampę zrzutową w komplecie z dźwigiem do łodzi ratunkowej oraz zestaw łodzi ratowniczej z żurawikiem. Budowa łodzi odbywała się pod nadzorem towarzystw klasyfikacyjnych, z którymi stocznia normalnie współpracowała. Na zakończenie budowy trzeba było przeprowadzić próbę zrzutu łodzi zgodnie z wymaganiami konwencji IMO. Stocznia nie miała własnego stanowiska prób. Decyzja zapadła, że próba zostanie przeprowadzona na statku w Gdyni, ze standardowych urządzeń zamontowanych dla tej łodzi. Ważna była przepisowa wysokość zrzutu oraz powierzchnia akwenu wodnego, umożliwiająca odejście łodzi. Próba została przygotowana na statku ms „WARTA” (chyba). Statek został ustawiony przy nabrzeżu Stoczni Marynarki Wojennej, aby był plac manewrowy na wodzie za statkiem. Przyjechaliśmy ze stoczni, cały spód – kupa odbierających, jeszcze więcej widzów. Formalnie rzecz biorąc, próby przeprowadza stocznia budująca statek, ale ta stocznia pierwszy raz zastosowała łódź zrzutową i nie było chętnego stocznio-wca do przeprowadzenia próby. Decyzja zapadła, że jako producent urządzenia my przeprowadzimy próbę zrzutu. Dionizy Szafarz był w stoczni projektantem prowadzącym budowę, ja byłem głównym budowniczym tej łodzi – „to panowie pokażą, jak się taką łódź zrzuca”. Zgodnie z konwencją IMO zrzut wykonuje się z pozycji najmniej korzystnej tzn. 10⁰ przegłębienia na dziób łódź zrzuca się z rufy wzdłuż osi statku – „no, niech panowie stocznio-wcy z Ustki dokonają prezentacji łodzi w akcji”. Ustaliliśmy z Dyziem, że on będzie obsługiwał stanowisko sternika, a ja urządzenie zwalniające na rufie łodzi. Obaj robiliśmy to po raz pierwszy w życiu, znaliśmy temat jedynie teoretycznie oraz obsługę z prób na sucho w naszej stoczni.

Miałem duszę na ramieniu, ale nie było wyjścia. Sama próba odbyła się bez odczuwalnych problemów. Dyzio próbę widział przez okna sterówki, ja ją tylko czułem. Wrażenia z próby opisałbym tak: 3-4 sekundy jazdy po kocich łbach + 2 sekundy ciszy + huk uderzenia, wciśnięcie w fotel przy hamowaniu, próba wyrzucenia z fotela do rufy i swobodne bujanie się na fali. Próba wykonywana jest z pracującym silnikiem, jak łódka wypłynęła po zrzucie następuje zaszprzęglenie śruby i dołygnięcie do brzegu. Nastąpiły komisyjne oględziny łodzi, sprawdzenie jej sprawności i zdolności do ratowania rozbitków. Po zakończeniu prób i rozejściu się komisji i widzów wyjęliśmy łódź z wody, a tu okazało się, że brakowało części stępki pod pochwą śruby i pod linią wału. Wycięta była tak, jakby ktoś chlasnął nożem. Na szczęście stępka wypełniona była ścinkami i szczelnie zalaminowana, tak, że łódź wody nie brała. Okazało się, że łódź zjeżdżając po rampie zahaczyła o źle zamontowaną przez stocznnię gdyńską poprzeczną konstrukcję rampy. Próba została zaliczona i rozpoczęliśmy produkcję seryjną tej łodzi.

Po kolei wprowadzano do produkcji pozostałe typy łodzi zrzutowych. W komplecie z łodzią zrzutową konieczna jest łódź ratownicza z żurawikiem, na początku stosowany był zestaw z Davit International, tzn. łódź ratownicza R4,20. W pewnym momencie podjęliśmy produkcję łodzi R4,20 wg licencji D.I. Na próbach okazało się, że jest problem ze sterowaniem ręcznym silnikiem przyczepnym, nie było miejsca na rozłożenie rumpla do pozycji roboczej. D.I. stosował patent, ustawiający dźwignię pod kątem około 30⁰, inspektorowi PRS się to nie podobało. Zastosowaliśmy modyfikację R4,20 wydłużając kadłub i powstała R4,40, i problem zniknął wraz z licencją.

Niestety zmiana systemu łodzi ratunkowych zmniejszyła ich liczbę. Następnym problemem zmniejszającym zapotrzebowanie na łodzie ratunkowe było przeniesienie produkcji statków i ich wyposażenia na Daleki Wschód: Chiny, Korea Południowa, Japonia oraz zapasć polskiego przemysłu stocznioowego po 1989 r. Trzeba było szukać innej, zastępczej produkcji dla P1, P2 i W1.

Produkcja KP12,5

W 1990 r. stocznia otrzymała zapytanie z Polservice Warszawa na jednostkę patrolową. Pojawiło się zainteresowanie jednostkami patrolowymi dla Syrii. Wykorzystując formy tenderboat-a Roberta Hatecke 12,5 m zaproponowałem jednostkę patrolową KP12,5 dla kapitanatu w Latakii, Syria. Odbyła się delegacja do Syrii, uzgodnienia w Latakii z władzami portowymi, następnie budowa i dostawa trzech jednostek dwusilnikowych 3 x 300 KM i prędkości 25 w. Budowa przebiegała normalnie, nie zapamiętałem specjalnie jakichś problemów.

Kioski gastronomiczne KM6,3

Szukając różnych tematów zaproponowałem i zaprojektowałem wykonany przez siebie (prywatnie) system kiosków modułowych dla działalności handlowej. Wykorzystałem kształt sześciokątnych kiosków tworzących stacje CPN, w latach 70. XX w. budowanych przez Stocznnię Ustka. Chciałem uniknąć ewentualnego oskarżenia o plagiat pomysłu importowanych laminatowych kiosków YUGO. Stocznia wykonała ok. 350 szt. kiosków i temat się jakoś „rozplynął”.

Wyprodukowane były też kioski sanitarne tzn. w każdym kiosku były trzy toalety wyposażone w WC, umywalkę i prysznic - temat został zrealizowany dla wyposażenia poligonu w Wicku.

Ryszard Ziarkowski - pracownik Stoczni „Ustka” w latach 1961–1991



W roku 1961 jako 15-letni chłopak rozpocząłem pracę w Stoczni „Ustka”. Był to okres naboru młodych ludzi do nauki zawodu. Zatrudniony byłem na warsztacie mechanicznym. Kierownikiem warsztatu był wówczas Kazimierz Małkowski, a mistrzem Andrzej Jakubowski. Pierwszym moim instruktorem (opiekunem) był Jan Wełpa. W trzecim roku nauki wyrażono mi zgodę, abym mógł pracować na własny rachunek w tzw. systemie akordowym.

Po odbyciu zasadniczej służby wojskowej (w roku 1967) zostałem zatrudniony na Wydziale Aluminiowym. Kierownikiem Wydziału był Czesław Okołotowicz. W roku 1968 rozpocząłem naukę w Technikum Budowy Okrętów dla Pracujących przy Stoczni „Ustka”. W roku 1969 zostałem najmłodszym brygadzystą w Stoczni „Ustka”. Po ukończeniu w roku 1971 Technikum Mechanicznego przy Stoczni „Ustka” i zdaniu egzaminu dojrzałości, zostałem zatrudniony w Dziale Kontroli Technicznej (DKT). Kierownikiem DKT był Karol Małuszek, a jego zastępcą Eugeniusz Mikołajczak. Wówczas w Stoczni była uruchamiana produkcja jednostek stalowych.

W roku 1972, decyzją resortową, służby kontroli technicznej w przemyśle stoczniowym zostały przemianowane na Służbę Jakości (w stoczni komórka o nazwie „NJ”). Zmieniły się wymogi co do wykształcenia kierownictwa Służby Jakości. W roku 1972 na stanowisko Szefa Służby Jakości (NJ) został zatrudniony inż. Władysław Kuligowski, a jego zastępcą został Karol Małuszek. W roku 1973 uzyskałem na Politechnice Warszawskiej Certyfikat Inspektora Jakości. Rozwijająca się produkcja jednostek stalowych wymagała zmian organizacyjnych w NJ. W roku 1973 inż. Władysław Kuligowski

zapropował reformę, która została wprowadzona. W listopadzie 1973 zostałem kierownikiem Działu Odbiorów Jakościowych Produkcji w Stoczni a moim zastępcą był Eugeniusz Mikołajczak. Wówczas byłem najmłodszym członkiem kadry kierowniczej Stoczni. Od 1974 do maja 1982 roku nadzorowałem z ramienia NJ próby „na uwięzi” oraz próby morskie jednostek stalowych.



W roku 1978 uczestniczyłem w próbach morskich kutra B-409 „Massena” przeznaczonego dla armatora francuskiego.

Fot. Włodzimierz Podruczny.



W czerwcu 1972 r. reprezentowałem stocznnię na V Centralnej Spartakiadzie Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego. Na której zająłem I miejsce w Konkurencji Specjalnej (wieloboju).

W latach 80. byłem członkiem zespołu piłkarskiego oldbojów Stoczni „Ustka”. Zdjęcie ze zbiorów Ryszarda Ziarkowskiego.



W sierpniu 1980 r. czynnie uczestniczyłem w strajku. Byłem kurierem między Stoczną USTKĄ a Ogólnopolskim Komitetem Strajkowym w Stoczni w Gdańsku.

Na zdjęciu: Ryszard Ziarkowski i Marek Wańkowski w Sali BHP Stoczni Gdańskiej w sierpniu 1980 roku.

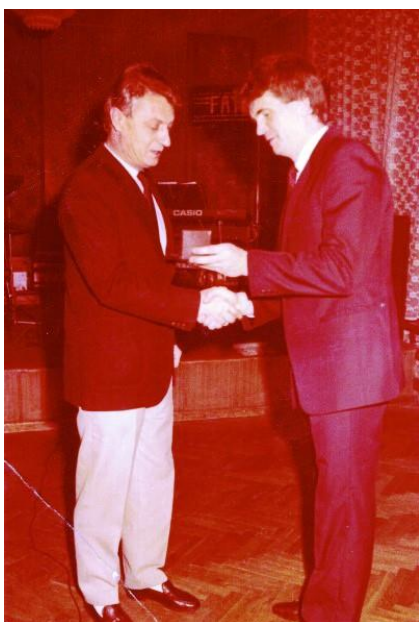
W okresie strajku w sierpniu 1980 roku, wspólnie z Romanem Kurnatowskim w imieniu Komitetu Strajkowego Stoczni „Ustka”, prowadziłem rozmowy z sekretarzem Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Słupsku Zbigniewem Głowackim. W październiku 1980 r. pracownicy Stoczni „Ustka” wybrali mnie na przewodniczącego nowo powstałej Rady Pracowniczej.

W roku 1981 ukończyłem Wyższą Szkołę Inżynierskiej (WSI) w Koszalinie, uzyskując tytuł inżyniera mechanika. W okresie od maja 1982 do listopada 1982 pełniłem obowiązki inżyniera gwarancyjnego na jednostce B272/1 „DAGMARA”, port macierzysty w Concarneau, Francja.



„DAGMARA” wypływa z portu Concarneau w morze na półow. Zdjęcie ze zbiorów Ryszarda Ziarkowskiego.

Od stycznia 1983 roku do grudnia 1986 pełniłem obowiązki Głównego Technologa Stoczni USTKA. W latach 1987 do 1991 roku pracowałem w pionie Dyrektora Zaopatrzenia i Kooperacji na stanowisku Głównego Specjalisty ds. Kooperacji oraz Szefa Zaopatrzenia i Kooperacji.



W roku 1990 otrzymałem medal okolicznościowy z okazji 45-lecia Stoczni „Ustka” z rąk dyrektora Jacka Graczyka.

Od stycznia 1983 roku do grudnia 1986 pełniłem obowiązki Głównego Technologa Stoczni „Ustka”. W latach 1987-1991 roku pracowałem w pionie Dyrektora Zaopatrzenia i Kooperacji na stanowisku Głównego Specjalisty ds. Kooperacji oraz Szefa Zaopatrzenia i Kooperacji.

W wrześniu 1991 roku zakończyłem pracę w Stoczni „Ustka”.

/-/ Ryszard Ziarkowski.

Jacek Graczyk – dyrektor Stoczni „Ustka” w latach 1986-1991¹⁰⁰⁵

¹⁰⁰⁵ Biogram opracowany na podstawie materiałów udostępnionych przez żonę Danutę Graczyk i źródeł archiwalnych autora.



Jacek Graczyk ukończył studia na Politechnice Łódzkiej na wydziale mechanicznym o specjalności maszyn roboczych ciężkich w 1978 roku. Pracę zawodową rozpoczął w Stoczni „Ustka”, gdzie został zatrudniony 01.08.1978 roku jako stażysta na wydziale W-3. Następnie pracował jako mistrz, a następnie starszy mistrz na tym samym wydziale, po czym awansował na stanowisko kierownika działu sterowania produkcją. Na początku lat 80. powierzono mu kierowanie wydziałem wyposażenia P-2, gdzie pracował do 31.12.1983 roku. 02.01.1984 r. został mianowany zastępcą dyrektora ds. technicznych. W okresie od marca 1985 r., w związku z chorobą dyrektora stoczni Ludwika Luli, praktycznie kierował funkcjonowaniem stoczni. W okresie dwóch pierwszych lat pełnienia funkcji zastępcy dyrektora ds. technicznych Jacek Graczyk sprawował nadzór nad przygotowaniem projektów technicznych jednostek stalowych: B-1000, B-820, B-280 i B-821, które zostały zakontraktowane i były budowane w latach 1987-1991. Poza jednostkami stalowymi, jako dyrektor techniczny, odpowiadał za wdrożenie do produkcji łodzi ratunkowych wg Solas 74/83, które stanowiły wizytówkę stoczni na arenie międzynarodowej. W tym czasie w stoczni był realizowany stoczniowy program oszczędnościowo-antyinflacyjny, który przyczynił się do osiągnięcia przez stocznnię wysokiego stopnia rentowności produkcji i dodatniego wyniku finansowego za 1985 r., który wyniósł ponad 330 mln zł. W roku 1985 stocznia osiągnęła wysoki poziom średniej płacy, co pozwoliło zbliżyć się do poziomu średnich płac w branży okrętowej oraz znaleźć się w czołówce przedsiębiorstw województwa śląskiego. W dniu 1 lutego 1986 r., w wyniku porozumienia zawartego ze związkiem zawodowym, dyrektor Graczyk wprowadził w życie zakładowy system wynagrodzeń pracowników Stoczni „Ustka”.

13 lutego 1986, w wieku 32 lat, w wyniku konkursu ogłoszonego przez Ministerstwo Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego został mianowany dyrektorem Stoczni „Ustka”. Jedną z pierwszych decyzji Jacka Graczyka było powołanie z dniem 1 marca 1986 r. poszerzonego kolegium, w skład którego weszli oprócz członków dyrekcji szefowie wszystkich organizacji politycznych, społecznych i środowiskowych, działających w stoczni. 15 kwietnia 1986 r. dyrektor Jacek Graczyk podpisał z Kuratorium Oświaty i Wychowania w Słupsku umowę patronacką nad Zespołem Szkół Zawodowych w Ustce. Dzięki temu przywrócono szkole dawną nazwę tj. Zespół Szkół Budowy Okrętów w Ustce i możliwość kształcenia uczniów wyłącznie na potrzeby Stoczni „Ustka”.

Dyrektor Jacek Graczyk brał często udział w imprezach o charakterze sportowym, także jako czynny zawodnik w rozgrywkach spartakiady zakładowej, chociaż częściej jako przedstawiciel kierownictwa stoczni.

Jacek Graczyk wśród miłośników wędkarstwa.



Źródło: zbiory koła PZW „Stoczniowiec”.

Wspólne zdjęcie piłkarzy TKKF i CSSMW w Ustce.



Źródło: zbiory TKKF „Stoczniowiec”.

Największą pasją i receptą na zdrowie była turystyka kolarska, której poświęcał dużo wolnego czasu.



W roku 1987 najważniejszym zadaniem dla kierownictwa stoczni było przygotowanie i wdrożenie do produkcji zamówionych 14 trawlerów B-280 dla polskiego rybołówstwa bałtyckiego. Niespodziewanie trudniejszym od zbudowania kutrów stała się kwestia zabezpieczenia płatności za zbudowane statki przez przedsiębiorstwa państwowe, z których część nie posiadała zdolności kredytowej. Taka sytuacja mogła doprowadzić do dużego kryzysu finansowego. Pomimo takich zagrożeń w roku 1987 i 1988 realizacja kontraktu była kontynuowana.

15 lipca 1988 roku podniesiono banderę na pierwszym statku B-280 dla PPIUR „Koga” Hel. Kolejne statki oddawano do eksploatacji w latach 1988-1989 na warunkach umownych, aż do roku 1990. Warto wspomnieć, że w związku z otrzymaniem przez autorów projektu wzoru użytkowego na B-280 załoga stoczni otrzymała do dyspozycji środki finansowe na nagrody w łącznej wysokości ok. 500 mln zł. Jacek Graczyk decyzją Rady Pracowniczej z dnia 28 grudnia 1990 roku również otrzymał za udział we wdrożeniu budowy statku B-280 nagrodę pieniężną.

Do końca 1990 roku kierownictwo stoczni doprowadziło do zawarcia kontraktów na nowe jednostki pływające, w tym: holowniki portowe H-420/N dla NRD, trawlerzy rufowe B-291 dla spółdzielczości rybackiej, B-823 dla Polskiej Marynarki Wojennej, B-295 dla odbiorcy szwedzkiego, kadłuby statków rybackich dla stoczni holenderskiej i fińskiej. W wyniku decyzji niezależnych od Stoczni „Ustka”, kontrakty na już rozpoczęte budowy jednostek dla NRD i B-291 zostały przez odbiorców zerwane.

W roku 1990 zawarto umowę licencyjną na łodzi zrzutowe z niemiecką firmą R. Hatecke Export GmbH, która otworzyła stoczni szansę na utrzymanie się w gronie europejskich producentów środków ratunkowych. Do budowy tych łodzi stocznia przystąpiła w tym samym roku.

Od połowy 1990 roku Rada Pracownicza rozpoczęła działania w uzgodnieniu z dyrektorem Graczykiem zmierzające do ogłoszenia konkursu w trybie przyspieszonym, aby w związku z procesem przekształceń własnościowych i zgodnie z przepisami prawa, był on realizowany przez osobę wybraną przez samorząd pracowniczy, działający w nowych warunkach społeczno-politycznych. Rada Pracownicza i dyrektor Graczyk ustalili przeprowadzenie konkursu w styczniu 1991 roku. Zgodnie z procedurą konkursową Rada Pracownicza wystąpiła do organu założycielskiego o odwołanie dyrektora stoczni, na co minister przemysłu zareagował w ten sposób, że przedstawił inne rozwiązanie, proponując Radzie Pracowniczej rozpoczęcie procesu prywatyzacji, w wyniku którego wybór kierownika zakładu przekształconego w spółkę skarbu państwa, byłby dokonany przez radę nadzorczą tej spółki. Takie rozwiązanie spotkało się ze zdecydowanym oporem ze strony KZ NSZZ „Solidarność”, która rozpoczęła kampanię zmierzającą do odwołania Jacka Graczyka ze stanowiska dyrektora stoczni, wbrew uchwałom Rady Pracowniczej¹⁰⁰⁶.

W roku 1990 Stocznia „Ustka” osiągnęła zysk bilansowy w wysokości ponad 52 mld zł, z czego na fundusz załogi przeznaczono ponad 7,4 mld zł, w tym na nagrody przeznaczono ponad 1,5 mld zł. Dodać należy, że fundusz nagród zwiększono decyzją Rady Pracowniczej o 50% w stosunku do odpisu podstawowego, co skutkowało zapłatą „podatku za przekroczenie normy wypłat nagród z zysku 500%” w kwocie ponad 2,8 mld zł.

W związku z tym, że pod koniec lat 80. sytuacja w polskim przemyśle okrętowym uległa znacznemu pogorszeniu z powodu załamania się rynku radzieckiego, postawienia w stan likwidacji Stoczni Gdańskiej i zmiany zasad i warunków finansowania polskiego rybołówstwa bałtyckiego, dla kierownictwa stoczni stało się oczywiste, że długoletnie kontrakty na długie serie nie będą w przyszłości możliwe. Stąd między innymi wynikały działania zmierzające do podniesienia efektywności i sprawności funkcjonowania stoczni rozpoczęte przez dyrektora Graczyka już w 1988 roku, polegające na tworzeniu holdingu spółek oraz zmianie organizacji zarządzania stoczną.

Działania w tym zakresie dyrektor Jacek Graczyk realizował w uzgodnieniu i przy aprobacie Rady Pracowniczej. Przeciwno planom dyrektora zaprotestowały związki zawodowe.

W styczniu 1991 roku Urząd Skarbowy w Słupsku oraz bank finansujący PKO BP II Oddział w Słupsku oceniły kondycję finansową stoczni jako bardzo dobrą.

14 lutego 1991 roku Rada Pracownicza podjęła uchwałę o wyróżnieniu dyrektora Jacka Graczyka Zakładową Odznaką Zasłużony dla Stoczni Ustka „za całokształt działalności mgr inż. Jacka Graczyka w Stoczni Ustka”. W tym samym dniu Rada zapoznała się z wynikami pracy komisji ministerialnej powołanej do wyjaśnienia zarzutów dot. dyrektora stoczni. Komisja nie potwierdziła zarzutów, jakie postawiła Komisja zakładowa NSZZ „Solidarność” dyrektorowi stoczni¹⁰⁰⁷. W

¹⁰⁰⁶ Okoliczności sprawy przedstawiliśmy w tomie II.

¹⁰⁰⁷ Okoliczności sprawy przedstawiliśmy w tomie II, rozdział 2.

konkluzji Sekretarza Stanu w ministerstwie przemysłu Zdzisław Miedziarek „nie znalazł podstaw, jak również celowości działania w kierunku odwołania dyrektora”.

26 lutego 1991 Rada Pracownicza podjęła decyzję o organizowaniu spółek na wydziałach produkcyjnych i przekształceniu stoczni, a 5 marca 1991 r. Zebranie Delegatów przyjęło kierunki prywatyzacji.

Zgodnie z koncepcją kierownictwa w marcu 1991 roku trwały przygotowania do utworzenia spółek pracowniczych na bazie poszczególnych wydziałów: P-1, W-1, K-1 i W-2, z poparciem zdecydowanej części pracowników. Spółki te, działające jako spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, miały otrzymać składniki majątku stoczni w formie dzierżawy. Proces tworzenia spółek pracowniczych zakładał jednoczesne przekształcenie Stoczni Ustka PP w Stocznnię Ustka SA, jednoosobową spółkę skarbu państwa. Dyrektor uzyskał zgodę Rady Pracowniczej na „organizowanie spółek z o.o. na wydziałach i przygotowanie wniosku o przekształcenie stoczni w jednoosobową spółkę skarbu państwa”.

16 kwietnia 1991 roku główny księgowy stoczni Jan Dusza przekazał dyrektorowi Jackowi Graczykowi notatkę, którą skierował także do Rady Pracowniczej, w której wyraził swoje zaniepokojenie stanem finansowym i przyszłością stoczni. W dniu 19 kwietnia 1991 r. Rada Pracownicza, w oparciu o tę notatkę i na wniosek przedstawiciela wydziału P-1, podjęła uchwałę o dyscyplinarnym zwolnieniu „za zaniebdywanie obowiązków służbowych, w efekcie do doprowadzenia stoczni do bardzo trudnej sytuacji finansowej”.

Dyrektor Jacek Graczyk przestał pełnić funkcję dyrektora naczelnego 19.04.1991 r. Będąc przekonany o bezpodstawnym zwolnieniu Jacek Graczyk złożył pozew do Sądu Pracy, w którym zabiegał o zmianę trybu odwołania, w przekonaniu, że nie popełnił żadnych wykroczeń, aby nie mieć prawa do uczciwej oceny swojej pracy. Sam proces uznawał za groteskowy, gdyż zaproponowano mu ugodę, pod warunkiem, że zrezygnuje z odprawy. Na takie rozwiązanie dyrektor Graczyk nie przystał, gdyż wraz z utratą pracy w stoczni stracił wszelkie perspektywy zawodowe. Sąd Wojewódzki w Koszalinie Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych wyrokiem z dnia 05.01.1993 roku uznał argumenty powoda wyrażone w pozwie o zapłatę odprawy, odszkodowania i ekwiwalentu za urlop. Po uprawomocnieniu się wyroku 14.04.1993 r., oraz uprzednim skierowaniu sprawy do egzekucji komorniczej, 23.02.1994 zostało zawarte porozumienie o zapłacie zadłużenia stoczni wobec Jacka Graczyka. Rozwiązanie stosunku pracy nastąpiło poprzez odwołanie na mocy Art. 70 Kodeksu Pracy¹⁰⁰⁸.

Jacek Graczyk – Burmistrz Miasta Ustka¹⁰⁰⁹

Po okresie prowadzenia własnej działalności gospodarczej w roku 2004 Jacek Graczyk rozpoczął kolejny etap w swoim życiu, którym była działalność w organach samorządu lokalnego, w charakterze burmistrza miasta Ustka. Funkcję burmistrza pełnił w latach 2002-2006, 2014-2018 i 2018-21.10.2020, tj. do dnia nagłej śmierci.

Warte odnotowania jest to, że w wyborach samorządowych w 2018 roku Jacek Graczyk zdobył zaufanie wyborców i wygrał wybory z poparciem 77,69 proc. Jacek Graczyk obstał kandydatami na radnych 15 okręgów. Tyle było miejsc w usteckiej Radzie Miasta. KWW Jacka Graczyka odniósł niesamowity sukces dostając aż 14 mandatów¹⁰¹⁰.

¹⁰⁰⁸ Zgodnie ze świadectwem pracy wystawionym przez Prezesa Zarządu Stoczni „Ustka” w dniu 27.04.1993 roku.

¹⁰⁰⁹ Opracowanie sporządzone przez pracownika Urzędu Miasta.

¹⁰¹⁰ <https://dziennikbałtycki.pl/wyniki-wyborow-samorzadowych-2018-na-burmistrza-ustki-jacek-graczyk-wygral-w-wyborach-na-burmistrza-ustki-wyniki/ar/13579698> [dostęp 26.04.2023 r.]



W okresie sprawowania obowiązków burmistrza miasta Jacek Graczyk był inicjatorem wielu przedsięwzięć, które zmieniały oblicze Ustki, wśród których trzeba wymienić najważniejsze:

- ***modernizacja usteckiego portu połączona z budową mariny*** – działania w tej sprawie trwały od początku kadencji 2014-2018; w roku 2015 roku przygotowano wstępną koncepcję modernizacji, która powstawała w wyniku spotkań około 15-osobowej grupy reprezentującej usteckich rybaków i żeglarzy; przygotowana koncepcja uzyskała pozytywną opinię Komisji Budżetowo-Gospodarczej Rady Miasta Ustka; następnie prace kontynuowano w zespole, w którym zasiadali przedstawiciele użytkowników portu, Urzędu Morskiego, Miasta Słupsk, Starostwa Powiatowego i Miasta Ustka; w rezultacie tych przygotowań złożony przez Urząd Morski wniosek otrzymał dofinansowanie unijne i podpisał umowę na dofinansowanie przebudowy portu, na kwotę 188.897.941,00 zł¹⁰¹¹.

- ***Lokalny Węzeł Integracyjny*** – w marcu 2016 roku odbył się konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej; w 2018 r. pozyskano dofinansowanie, w efekcie powstał nowoczesny, efektywnie funkcjonujący węzeł transportowy zintegrowany z komunikacją kolejową, autobusową, rowerową i pieszą; w ramach projektu wyremontowano i przebudowano budynek dworca PKP wraz z zagospodarowaniem terenu wokół niego; zbudowano nowy dworzec autobusowy, parkingi dla samochodów oraz rowerów wraz z wiatami; przebudowano ul. Portową, powstały także ścieżki rowerowe; na projekt otrzymano dofinansowanie w wysokości 25 mln, zł co stanowiło 54% całkowitych kosztów inwestycji¹⁰¹². Dworzec autobusowy i kolejowy wraz z otoczeniem jest obecnie jedną z wizytówek Ustki. W dniu jego uroczystego otwarcia – w czerwcu 2021 r. - nadano mu imię burmistrza Jacka Graczyka. W 2022 roku miasto zostało laureatem plebiscytu "Top inwestycje komunalne", organizowanego przez Portal Samorządowy i PTWP. Węzeł znalazł się w pierwszej dziesiątce inwestycji w skali całego kraju.

- ***Centrum Integracji Społecznej (2016 rok)***, które było największym wydarzeniem w zakresie działań społecznych drugiej kadencji. Uzyskane dofinansowanie pozwoliło na prowadzenie kompleksowej reintegracji społeczno-zawodowej osób długotrwale bezrobotnych. W roku 2018, wspólnie z miastem Słupsk, Ustka powołała do życia Spółdzielnię Socjalną „Drabina”. Jest to podmiot ekonomii społecznej, w którym zatrudniane są osoby mające największe trudności ze znalezieniem pracy.

- ***Usteckie Centrum Usług Społecznych (2018)*** – w ramach którego wsparciem objęto osoby zagrożone ubóstwem lub wykluczeniem społecznym, mieszkających w Ustce; projekt realizowany przez CIS i MOPS, przy współpracy z Uniwersytetem Trzeciego Wieku; wartość projektu wynosił

¹⁰¹¹ Inwestycja nie doszła jednak do skutku z powodu rezygnacji Urzędu Morskiego z dofinansowania; obecnie [maj 2023 r.], w związku z planami rozwoju Morskiej Energetyki Wiatrowej, w Ustce ma powstać port instalacyjno-serwisowy.

¹⁰¹² Tamże.

3.592.363,02 zł, w tym dofinansowanie: 3.412.744,87 zł. Działania prowadzone są w przebudowanym do tego celu budynku przy ul. Wiejskiej. UCUS działa także w budynku dworca kolejowego, obejmując swoimi działaniami osoby starsze oraz dzieci i młodzież.

- „**Ochrona, rewaloryzacja i zabezpieczanie obszarów cennych przyrodniczo w Uzdrowiskach Woj. Pomorskiego (...)**” – projekt, w ramach którego powstał nowy docinek promenady usteckiej – od Traktu Solidarności do granicy miasta. Z pozyskanych funduszy (3,7 mln zł) zbudowano także ścieżki do morza po stronie zachodniej, ścieżki pieszo-rowerowe za ul. Wczasową, zmodernizowano część ul. Rybackiej. Z zapomnienia wydobyto stawek „Seekenmoor” - teren został oczyszczony, wokół zbiornika można spacerować po drewnianych pomostach, a przy brzegu powstała wiata grillowa. Miejsce jest intensywnie promowane jako jedna z atrakcji Ustki.

- **komunikacja miejska** – uruchomiona w lipcu 2018 r. na dwóch trasach: ul. Kolorowa - ul. Chopina - ul. Kolorowa; Lędowo, ul. Komandorska (kościół) - ul. Dunina -Lędowo, ul. Komandorska (kościół); komunikacja jest bezpłatna dla mieszkańców oraz turystów uiszczających opłatę uzdrowską. Obecnie została włączona do programu Ustecka Karta Mieszkańca (którego inicjatorem był także Jacek Graczyk) i stanowi najpopularniejszą formę wykorzystywania Karty przez mieszkańców Ustki.

Inne przedsięwzięcia, które były realizowane w okresie sprawowania obowiązków burmistrza przez Jacka Graczyka:

- **rewitalizacja części miasta i stworzenie Starej Osady Rybackiej**, wizytówki Ustki. Do rewitalizacji w centrum miasta wytypowano 40 budynków komunalnych, realizacją zadania zajmowało się Usteckie Towarzystwo Budownictwa Społecznego. Wszelkie plany opiniowane były ze specjalnie powołaną w tym celu Komisją ds. Rewitalizacji. W jej skład weszli przedstawiciele instytucji społecznych, osoby publiczne, fachowcy oraz radni. Przewodniczącym Komisji był Marian Majkowski. Podczas tej pierwszej kadencji wykonano modernizację ulic Chopina, częściowo Beniowskiego i Zaruskiego, a także rozpoczęto modernizację ulicy Marynarki Polskiej. Na przebudowę tej głównej ulicy Miasto pozyskało kwotę 970 tysięcy euro. Projekt rewitalizacji odmienił Ustkę. Był nie tylko ogromnym przedsięwzięciem inwestycyjnym, ale także trudnym zadaniem społecznym. Ponadto jego realizacja nie byłaby możliwa bez skutecznego pozyskania środków unijnych. Miasto przecierało szlaki, urzędnicy nabierali doświadczenia, a wszystko to dzięki skutecznemu liderowi jakim był niewątpliwie Jacek Graczyk. Co ważne projekt jest kontynuowany do dziś, a jego zakończenie nastąpi w 2023 r.

- **modernizacja oczyszczalni ścieków;**

- **budowa Szkoły Podstawowej nr 1;**

- **rozpoczęcie adaptacji budynku przy ul. Wyszyńskiego 1 na nową siedzibę ratusza;**

- **uruchomienie programu Karty Usteckiego Seniora i Usteckiej Karty Mieszkańca;**

- **projekt budowy stadionu lekkoatletycznego, którego budowa zakończy się w 2023 r.;**

- **rewitalizacja wybranych obszarów miasta;** działania mają zarówno charakter społeczny (m.in. podwórkowi pedagodzy, Klub Seniora) jak i inwestycyjny: przebudowa ulicy Legionów (zrealizowana w 2020 roku), ulic Rybackiej i Zielonej (zrealizowana w 2022 r.), nowe zagospodarowanie terenów osiedlowych (partnerem jest tu Spółdzielnia Korab) oraz terenu OSiR.; wartość całego projektu to 11,3 mln zł.

- **stacja kajakowa nad rzeką Słupią (2018)**, na którą miasto pozyskało dotację ze środków europejskich; Jacek Graczyk planował w kolejnych latach zagospodarowanie terenów zalewowych nad rzeką Słupią (tzw. błonia) i stworzenie w tej okolicy terenów rekreacyjnych; ponadto w sąsiedztwie stancji przebiega trasa rowerowa R10; to w właśnie w okresie drugiej kadencji Miasto uzyskało dofinansowanie na budowę dróg rowerowych i pieszo-rowerowych; największą atrakcją trasy jest z pewnością kładka przez rzekę, zakończona w roku 2022;

-**modernizacja 21 ulic w latach 2015 – 2020:** ul. Sprzymierzeńców, ul. Bohaterów Westerplatte, ul. Klonowa (2015), ul. Akacyjowa, ul. Narcyzowa, ul. Makowa, ul. Irysowa (2016), ul. 11 Listopada, ul. Wczasowa, ul. Słowiańska, ul. Beniowskiego (2017), ul. Perłowa, ul. Nadmorska, ul. Pomorska, część

ul. Rybackiej (2018), ul. Kilińskiego (2019), ul. Mickiewicza, ul. Leśna, ul. Jagiellońska, I etap ul. Polnej, ul. Legionów (2020);

- **uruchomienie 15 sierpnia 2020 roku, w dzień Święta Ustki, usteckiej tężni**; Jacek Graczyk nie uczestniczył w tym wydarzeniu – przebywał już wtedy na zwolnieniu; tężnia była jednym z elementów Jego planów na nowe zagospodarowanie Parku Usteckich Stoczniowców;

- **budowa osiedla lokali socjalnych dla najbardziej potrzebujących mieszkańców miasta (2020)**; zgodnie z wolą Burmistrza tereny wokół bloków zostają estetycznie zagospodarowane, powstaje plac zabaw. Od 2016 r. Usteckie Towarzystwo Budownictwa Społecznego zbudowało tam w sumie 64 mieszkania.

W okresie drugiej kadencji (lata 2014-2018) miasto zrealizowało projekty o wartości 137,2 mln zł, w tym dofinansowanie wyniosło 84,4 mln zł, którym objęto 66 projektów. Pozyskane środki unijne w okresie październik 2018 – październik 2020: łącznie: 33, 9 mln zł, w tym:

- projekty inwestycyjne: 28, 4 mln zł,
- projekty społeczne: 5,5 mln zł.

W lipcu 2021 roku Transportowemu Węzłowi Integracyjnemu nadano imię Jacka Graczyka. Odświeżenie tablicy pamiątkowej dokonała żona Jacka Graczyka, Danuta Graczyk.



Źródło: <https://gp24.pl/w-ustce-wezel-komunikacyjny-zostal-uroczyscie-otwarty-zdjecia/ar/c1-15682975>

Monografia ZSBO/TBO w Ustce¹⁰¹³.

Autor: Tadeusz Kulmatycki

*"Są miejsca, czasy i ludzie,
których się nie zapomina."
45 LAT MINEŁO ...*



„Pracujcie ciężko, a będziecie nagrodzeni. Brzmi to dość prosto. Przypomnijmy sobie jednak, jak to było ze szkolnymi klasówkami. Niektórzy uczniowie wiecznie kuli, a mimo to mieli słabe oceny. Byli też tacy, którzy prawie w ogóle się nie uczyli, a na sprawdzianach wypadali bardzo dobrze. Wysilek ogromny może być zupełnie nieskuteczny i nie przynosić efektów. Natomiast wysilek umiarkowany może dawać znakomite rezultaty. Celem naszych działań jest rozwój, a nie samoudręczenie”

Dawid Niven
100 sekretów ludzi sukcesu

Drodzy absolwenci!

Opuszczając mury naszej szkoły rozpoczynacie nowy etap w swoim życiu. Gdziekolwiek się znajdziecie, sięgajcie jak najwyżej, równajcie zawsze do najlepszych. Wykorzystujcie w życiu wskazówki dane Wam przez rodziców, nauczycieli, wychowawców, pamiętając „Jakże piękny jest człowiek, kiedy jest człowiekiem”. Niech ta dewiza życiowa będzie dla Was drogowskazem na całe lata waszego życia. Nie zapominajcie, że czułe serce matki i mądrość ojca będzie zawsze pomocą w trudnych momentach Waszego życia, gdy będziecie samotni, nieszczęśliwi lub w chwilach załamania czy zwątpienia.

Nie poprzestańcie na tym, co osiągnęliście, podnoście swoje kwalifikacje, aby w przyszłości rozwijać i doskonalić ten wspaniały gmach, któremu na imię Polska.

Żegnając Was, mam nadzieję, że nieraz wracać będziecie myślami do chwil spędzonych w murach tej szkoły, nawet, gdy były one - te myśli trudne i pełne wyrzeczeń.

Dyrektor Szkoły w latach 1975-1992
mgr Henryk Karnicki
Pożegnanie absolwentów.
rok szkolny 1976-1977

¹⁰¹³ Niniejsza monografia jest skróconą wersją opracowania wykonanego z okazji obchodów 45-lecia powstania szkoły.

HISTORIA SZKOŁY.

Wszystko rozpoczęło się w roku szkolnym 1961/1962. Rozwijająca się ustcka stocznia potrzebowała specjalistów przygotowanych do zawodu stoczniowca. Powstała jedna klasa pierwsza. Były kłopoty lokalowe, brak budynku szkolnego, jak również warsztatów szkolnych. Uczniowie naukę praktyczną odbywali w stoczni, a teoretyczną w Szkole Podstawowej nr 1. Dwa ówczesne oddziały prowadziły swoją działalność dydaktyczno-wychowawczą pod patronatem Słupskiego Zakładu Doskonalenia Zawodowego. W 1963 roku w sumie 3 oddziały stanowiły filię Technikum Mechanicznego i Zasadniczej Szkoły Zawodowej nr 1 w Słupsku. Ze względu na trudności lokalowe naukę teoretyczną przeniesiono do szkoły nr 3 „Tysiąclatki” w Ustce. Mimo braku odpowiedniego zaplecza do prowadzenia warsztatów, mimo trudności w odbywaniu nauki teoretycznej, był zapał tych, którzy widzieli potrzebę istnienia szkoły jako źródła dopływu do stoczni młodych, wykształconych przy własnym zakładzie ludzi. W roku 1964 zapadała decyzja o adaptacji na potrzeby warsztatów szkolnych ówczesnego tartaku oraz wybudowaniu czteroizbowego budynku szkolnego.

Największe zasługi w podjęciu i realizacji tego planu należy przypisać:

- Brunonowi Ptachowi,
- Janowi Dymczakowi,
- Zygmuntowi Kubickiemu,
- Janowi Kropowi,
- Henrykowi Świtalskiemu, ówczesnemu dyrektorowi stoczni.



Stoczni „Ustka”.

1 września 1966 roku nauka teoretyczna i praktyczna rozpoczęła się w nowopowstałych pomieszczeniach, szkoła zaś została przekształcona w samodzielną jednostkę. Jej pierwszym dyrektorem został **Jan Krop**. Rok później, tzn. w 1967 roku rozpoczęły swą działalność: Technikum Mechaniczne dla Pracujących i Zasadnicza Szkoła Zawodowa dla Pracujących przy

W roku 1969 z inicjatywy ówczesnego dyrektora szkoły **Zenona Rupa** i dyrekcji Stoczni „Ustka”, a zwłaszcza dyrektora **Leszka Dulskiego** podjęto decyzję budowy sali gimnastycznej. Budowę ukończono w roku 1979, a w roku następnym dzięki pomocy wojska i rodziców zostało oddane do użytku boisko szkolne. W 1973 roku powstał plan budowy nowego dwunastoizbowego budynku szkolnego z halą gimnastyczną, kompleksem boisk sportowych, krytą pływalnią i internatem. Szkoła miała kształcić pracowników na potrzeby planowanej pod koniec lat 70. Rozbudowy Stoczni „Ustka”, której załoga miała liczyć ok. 4 tys. zatrudnionych.



Rozbudowa stoczni opóźniła się jednak, a jej planowany rozwój nie doszedł do skutku. Szkoła o przewidywanych rozmiarach nie była potrzebna, wprost przeciwnie – stocznia miała problemy z zatrudnieniem absolwentów. W tej sytuacji trzeba było zmniejszyć nabór. I tak w roku 1981 dokonano naboru tylko do dwóch klas pierwszych, odsyłając do innych szkół ponad 60 podań ubiegających się o przyjęcie. W następnym roku szkolnym nie dokonywano naboru do żadnej klasy pierwszej.

Koszt utrzymania szkoły był dla stoczni zbyt duży, dlatego też czynione były starania o przekazanie szkoły resortowi oświaty lub jej całkowitą likwidację. Ówczesny dyrektor **Henryk Karnicki** robił wszystko, aby utrzymać placówkę. W tych staraniach wspierał go dyrektor stoczni Jacek Graczyk. Inicjatywy, zabiegi wielu ludzi, którzy widzieli zagrożenie istnienia szkoły, były na tyle silne, że w roku 1983 szkoła przeszła pod nadzór Kuratorium Oświaty w Słupsku. W 1986 roku rozpoczęto budowę szkoły, która w międzyczasie powiększyła się o 12 oddziałów. Prace zakończono w 1991 roku, w wyniku czego uzyskano 2 sale lekcyjne, pracownie po 15 stanowisk każda oraz kompleks biblioteczny. Od roku 1997 w Zespole Szkół Technicznych było 7 oddziałów Zasadniczej Szkoły Zawodowej, 5 oddziałów Technikum Mechanicznego po szkole podstawowej, 2 oddziały po Zasadniczej Szkole Zawodowej, 5 oddziałów wielozawodowych i 3 oddziały Technikum Mechanicznego dla Dorosłych. Łącznie były 22 oddziały, czyli 652 uczniów (stan na dzień 06 grudnia 1997 roku). Wzrost liczby uczniów spowodował zaadaptowanie na sale lekcyjne obiektu byłej stołówki zakładowej Stoczni „Ustka”.

Dyrektor szkoły **Henryk Pelczar** dostosowywał placówkę do nowych potrzeb. W siedemnastotysięcznej Ustce należało kontynuować kształcenie techniczne i zawodowe. Dostosowana i wyposażona szkoła musiała zapewnić młodzieży rozwój w zakresie wybranego zawodu. Możliwość takiego kształcenia zapewniały programy technikum i liceum zawodowego, w których cykl nauczania trwał 5 lub 4 lata. Plany te musiały być wprowadzane w roku szkolnym 1998/99, dlatego utworzono 2 oddziały Liceum Zawodowego. Większość zajęć dydaktycznych w procesie kształcenia ogólnozawodowego odbywała się w systemie laboratoryjnym. Istnienie warsztatów szklonych zostało mocno zagrożone. Koszt utrzymania warsztatów przewyższał środki przez nie wypracowane. Podjęto więc działania zmierzające do rozbiórki istniejących hal warsztatów.

W celu realizacji zajęć praktycznych w Słupsku powołano Centra Kształcenia. Prowadzono kursy z zakresu sterowników przemysłowych i programowania obrabiarek numerycznych.

Dziś zostały tylko wspomnienia o **Warsztatach**. Programy się zmieniły, ponownie w reformie szkolnictwa zawodowego zwrócono uwagę na potrzebę szkolenia fachowców.

W roku szkolnym 2008/09 dyrektor **Józef Masłowski** dokonała modernizacji zasobów, tworząc pracownie techniczne. Szkoła chcąc realizować praktyczną naukę zawodu rozpoczęła współpracę z lokalnymi pracodawcami, a było ich około 80. ZST wychodziła naprzeciw oczekiwaniom młodzieży, rodziców i pracodawców, poszerzając ofertę szkoleniową, wdrażając nowe typy szkół oraz przekazując wyczerpujące informacje o szkole.

HISTORIA WARSZTATÓW.



Barak warsztatów - 1964r.

Szkolenie zawodowe uczniów w latach 1961-66 odbywało się na terenie Stoczni „Ustka”. Uczniowie pracowali pod nadzorem pracowników wyznaczonych przez mistrzów na oddziałach produkcyjnych. Nie była to jednak właściwa nauka zawodu. Pracownicy byli zainteresowani podnoszeniem norm produkcyjnych, a nie szkoleniem uczniów. Kierownictwo stoczni

wyznażyło więc instruktorów do prowadzenia nauki praktycznej nauki zawodu. Na początku byli nimi: **Antoni Sawicki**, **Jerzy Brala**, **Henryk Górajek**. W 1964 roku powstały warsztat pod kierownictwem nauczyciela **Zygmunta Kubickiego**, które w następnym roku przekształciły się w Ośrodek Szkolenia Zawodowego Stoczni „Ustka”. W 1966 roku przyjęły nazwę „Warsztaty Szkolne Zasadniczej Szkoły Zawodowej przy Stoczni Ustka”.



Budynek warsztatów szkolnych 1966r.

W roku 1983 wraz z z przekazaniem szkoły resortowi oświaty warsztaty stały się jej integralną częścią. W 2000 roku uległy likwidacji.

Kadra szkolenia zawodowego w roku szkolnym 1965/66.

1. Zygmunt Kubicki – kierownik Ośrodka Szkolenia Zawodowego przy Stoczni „Ustka”;
2. Zygmunt Łoboda – instruktor – nauczyciel zawodu;
3. Antoni Sawicki - instruktor – nauczyciel zawodu;
4. Jerzy Bralla - instruktor – nauczyciel zawodu;
5. Józef Fryza – instruktor – kowal;
6. Henryk Górajek - instruktor – nauczyciel zawodu.

Kadra szkolenia zawodowego w roku szkolnym 1966/67.

1. Zygmunt Kubicki – kierownik Ośrodka Szkolenia Zawodowego przy Stoczni „Ustka”;
2. Jan Michałek – zaopatrzeniowiec – planista Ośr. Szkol. Zaw.;
3. Jerzy Bralla - instruktor – nauczyciel zawodu;
4. Antoni Sawicki - instruktor – nauczyciel zawodu;

5. Józef Fryza - instruktor – nauczyciel zawodu;
6. Henryk Górajek - instruktor – nauczyciel zawodu;
7. Hieronim Gryczewski - instruktor – nauczyciel zawodu;
8. Zygmunt Łoboda - instruktor – nauczyciel zawodu;
9. Zygmunt Lisowski – spawacz;
10. Zdzisław Wiatr – spawacz;
11. Leon Stroński – woźny – dozorca;
12. Henryk Typlak – woźny – dozorca;
13. Jan Graniak – woźny – dozorca;
14. Małgorzata Kowalczyk – woźna;
15. Adela Wiatr – woźna.

W roku 1967 do grona instruktorów – nauczycieli zawodu dołączył Jan Wróbel.

PRZEKSZTAŁCENIA SZKOŁY W LATACH 1961-2009.

1. 01.09.1961 – 01.08.1963 – Szkoła pod patronatem Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Słupsku (nauka zawodu w Stoczni „Ustka”);
2. 01.09.1963 – 01.08.1966 – Filia Technikum Mechanicznego i Zasadniczej Szkoły Zawodowej nr 1 w Słupsku;
3. 01.09.1966 – Zasadnicza Szkoła Zawodowa dla Pracujących przy Stoczni „Ustka”;
4. 01.09.1967 – Technikum Mechaniczne dla Pracujących i Zasadnicza Szkoła Zawodowa dla Pracujących przy Stoczni „Ustka”;
5. 01.09.1971 - Zasadnicza Szkoła Zawodowa dla Pracujących przy Stoczni „Ustka”;

6. 01.09.1072 – Technikum Budowy Okrętów przy Stoczni „Ustka” i Zasadnicza Szkoła Zawodowa dla Pracujących przy Stoczni „Ustka”;
7. 01.09.1980 – Zespół Szkół Budowy Okrętów w Ustce przy Stoczni „Ustka”;
8. 01.09.1983 – Zespół Szkół Zawodowych w Ustce (podległe Kuratorium Oświaty);
9. 01.09.1986 – Zespół Szkół Budowy Okrętów w Ustce:
 - 01.09.1990 – Technikum Mechaniczne (pięcioletnie);
 - Technikum Mechaniczne (trzyletnie);
 - Zasadnicza Szkoła Budowy Okrętów;
10. 01.09.1993 – Zespół Szkół Technicznych w Ustce:
 - Technikum Mechaniczne (pięcioletnie);
 - Technikum Mechaniczne (trzyletnie);
 - Zasadnicza Szkoła Zawodowa;
 - Zasadnicza Szkoła Wielozawodowa;
 - 01.09.1998 – Liceum Zawodowe;
 - Liceum Handlowe dla Dorosłych;
 - 01.09.1999 – Liceum Handlowe (pięcioletnie);
 - 01.09.2002 – Liceum Profilowane profil ekonomiczno – administracyjny;
 - Liceum Profilowane profil usługowo – gospodarczy;
 - 01.09.2004 - Technikum Hotelarskie (czteroletnie);
 - Technikum Mechaniczne (czteroletnie);
 - Technikum Handlowe (czteroletnie);
 - Technikum Mechaniczne dla Dorosłych;
 - Technikum Handlowe dla Dorosłych;

Powołano Szkołę Pleicealną i Technikum Uzupełniające dla Młodzieży (po ZSZ);
11. 01.09.2009 – Zespół Szkół Technicznych w Ustce”
 - Technik Handlowiec (czteroletnie);
 - Technik Hotelarstwa (czteroletnie);
 - Technik Obsługi Turystycznej (czteroletnie);
 - Technik Mechanik (czteroletnie);
 - Technikum Uzupełniające (zaoczne) trzyletnie:
 - technik handlowiec;
 - technik mechanik;
 - Zasadnicza Szkoła Zawodowa.

OSIĄGNIĘCIA SZKOŁY I UCZNIÓW.

Rok szkolny 1969/70.

- udział Janusza Gargasa w Mistrzostwach Szkół w Tenisie Stołowym;
- zwycięstwo kl. II a w Turnieju Piłki Siatkowej i Koszykowej.

Rok szkolny 1970/71.

- rekordy w lekkiej atletyce na V Centralnej Spartakiadzie Przemysłu Okrętowego w Gdańsku;
- II miejsce w klasyfikacji ogólnej Mistrzostw Szkół Średnich Młodzików;
- wyróżnienia dla koła technicznego i fotograficznego prowadzonych przez J. Brallę i S. Sochę.

Rok szkolny 1972/73.

- angażowanie się uczniów w akcje społeczne: sadzenie lasu, praca w ośrodku w Świeszynie, malowanie parkanów na terenie miasta;
- udział uczniów w Rajdzie Szlakiem Zdobyców Wału Pomorskiego;
- awans drużyny koszykówki pod kierunkiem H. Karnickiego do grupy A w Spartakiadzie Szkół Przychodniowych ZPO;

- zajęcie III miejsca w drużynowych biegach w Słupsku;
- II miejsce w Konkursie Literatury Współczesnej w Koszalinie;
- zwycięstwo ucznia G. Kuchcińskiego w Konkursie Poezji w Bydgoszczy.

Rok szkolny 1973/74.

- II miejsce w Turnieju Piłki Siatkowej wśród szkół przyzakładowych powiatu słupskiego;
- II miejsce w Turnieju Piłki Siatkowej w Spartakiadzie Zakładowej Stoczni „Ustka”;
- tytuł Najbardziej Wysportowanej Szkoły Przyzakładowej Związku Zawodowego Metalowców;
- III miejsce w Turnieju Piłki Koszykowej na Spartakiadzie Szkół Przemysłu Okrętowego’
- III miejsce Bogusława Otoki i VIII miejsce Ryszarda Banasika w konkursie pchnięcia kulą;
- udział w Ogólnopolskiej Olimpiadzie Szkół Przyzakładowych Związku Zawodowego Metalowców w Andrychowie;
- zajęcie przez drużynę w składzie: Jerzy Socha, Marek Szyszko, Grzegorz Kuchciński, Stefan Roszczyk, Ryszard Owsiany II miejsca w Konkursie Wiedzy Zawodowej.

Rok szkolny 1976/77.

- II miejsce Dariusza Andruszaka, Włodzimierza Siudka i Kazimierza Hajduczka w eliminacjach strefowych Olimpiady Wiedzy Ogólnej i Technicznej;
- II miejsce drużyny w składzie: Mirosław Golubiński, Bogdan Błaszak, Wiesław Olejarz w XVIII Olimpiadzie Wiedzy o Polsce i Świecie Współczesnym;
- zdobycie siedmiu pucharów w Mistrzostwach Polski Szkół Przyzakładowych;
- udział w I Wojewódzkiej Spartakiadzie Młodzieży;
- II miejsce w Turnieju Piłki Ręcznej;
- II miejsce w Turnieju Piłki Siatkowej;
- II miejsce w drużynowej klasyfikacji Turnieju Tenisa Stołowego;
- występ zespołu muzycznego na deskach Teatru Muzycznego w Słupsku;
- wykonanie Ścieżki Zdrowia pod nadzorem instruktora H. Górajka.

Rok szkolny 1977/78.

- VII i X miejsce drużyny w składzie: Wiesław Kondratowicz, Krzysztof Głowacki, Grzegorz Kopij, Dariusz Andruszak, Włodzimierz Siudek, Kazimierz Hajduczko w Olimpiadzie Wiedzy Ogólnej i Technicznej;
- VI miejsce ucznia Chwazika w Konkursie Spawalniczym Szkół Zawodowych;
- V miejsce w Spartakiadzie Szkół Przemysłu Okrętowego w Szczecinie;
- złoty medal w biegu na 400 m i srebrny w biegu na 800 m Grzegorza Malickiego;
- zajęcie II miejsca w Młodzieżowym Festiwalu Orkiestr dętych;
- wyróżnienie w Przeglądzie Dorobku Artystycznego Szkół Przemysłu Okrętowego za podjęcie w występie scenicznym tematyki młodzieżowej;
- I miejsce uczniów” Leszka Dolnego i Jacka Hamery w konkursie plastycznym;
- wypracowanie przez uczniów i nauczycieli szkoły łącznie 12 tys. godzin w pracach społecznych na rzecz społeczności Ustki;
- dyplomy wzorowego ucznia dla D. Andruszaka i W. Siudka;
- nagrody w formie książeczki mieszkaniowej z wpłatą 2000 zł dla A. Środy, W. Kondratowicza i G. Kopija.

Rok szkolny 1978/79.

- I miejsce drużyny w składzie: G. Kopij, W. Kondratowicz, M. Kowalski w Olimpiadzie Wiedzy o Polsce i Świecie Współczesnym;
- zajęcie X miejsca w finale Olimpiady Wiedzy Ogólnej i Technicznej przez drużynę w składzie: A. Środa, W. Kondratowicz, G. Kopij;
- I miejsce w Konkursie Wiedzy Praktycznej województwa słupskiego i koszalińskiego;
- zdobycie 6 pucharów w Spartakiadzie Szkół Przemysłu Okrętowego:

- 1) srebrny medal w piłce siatkowej;
 - 2) srebrny medal Marka Krawczynia w pływaniu;
 - 3) brązowy medal Wiesława Kondratowicza w pływaniu;
 - 4) brązowy medal Bolesława Piotrusi w skoku w dal;
 - 5) brązowy medal Wiesława Kondratowicza w pchnięciu kulą;
 - 6) brązowy medal Marka Jankowskiego w biegu na 1500 m;
- wyróżnienie w Wojewódzkim Przeglądzie Orkiestr ZDętych.

Rok szkolny 1979/80.

- IV miejsce drużyny w składzie: D. Malec, A. Środa, Synakowski, J. Rygielski w Olimpiadzie Wiedzy Ogólnej i Technicznej;
- II miejsce Z. Klima w Konkursie Spawalniczym w Słupsku;
- udział w VII Przeglądzie Dorobku Artystycznego Szkół Przemysłu Okrętowego, przygotowanie prac z zakresu metaloplastyki i fotografii;
- sukcesy w IX Spartakiadzie Szkół Przemysłu Okrętowego: brązowe medale w piłce siatkowej, tenisie stołowym, czwórboju obronnym, awans do grupy medalowej drużyny piłki ręcznej, srebrny medal Janusza Piniewskiego w rzucie oszczepem, srebrny medal Zbigniew Ufy w pływaniu na 50 m, srebrny medal Marka Jankowskiego w biegu na 1500 m;
- włączenie się szkoły w akcję budowy „Daru Młodzieży”.

Rok szkolny 1980/81.

- III miejsce Dariusza Malca w Olimpiadzie Wiedzy o Polsce i Świecie Współczesnym;
- I miejsce drużyny w składzie: Janusz Rygielski, Janusz Sobolewski w Konkursie Sprawności Technicznej;
- zdobycie przez Andrzeja Konopkę I miejsca w rękodziele w VIII Przeglądzie Dorobku Artystycznego Szkół Przemysłu Okrętowego;
- sukcesy w Słupskiej Olimpiadzie Młodzieży, m.in.: zdobycie złotego medalu przez siatkarzy i srebrnego przez trójboistów: J. Skoczka, K. Kowalskiego, W. Sypiańskiego.

Rok szkolny 1982/83.

- udział w finale Olimpiady Wiedzy o Polsce i Świecie Współczesnym uczniów: Czesława Mazeli, Lecha Drabiska, Jarosława Kauffmana;
- II miejsce Grzegorza Balasy w Konkursie Spawalniczym w Kołobrzegu;
- II miejsce drużyny szkoły w Spartakiadzie Szkół Przemysłu Okrętowego.

Rok szkolny 1985/86.

- I miejsce Piotra Drozdowskiego w Konkursie Spawalniczym;
- III miejsce Jana Wojewody i Zbigniewa Gomzy w Konkursie na Najlepszego Tokarza, zajęcie dalszych miejsc przez Marka Gaję i Artura Warakomskiego;
- brązowy medal Grzegorza Kulikowskiego na Mistrzostwach Polski w Judo.

Rok szkolny 1987/87.

- podpisanie umowy o współpracy szkoły ze Średnią Szkołą Zawodową nr 9 im. Bohaterów ZSRR – Oreszkowa w Archangielsku.

Rok szkolny 1995/96.

- I miejsce Pawła Kuca i Sławomira Rojka za pracę „Kinetyka mechanizmów w animacji komputerowej” w Wojewódzkim Konkursie NOT na Najlepszą Pracę Dyplomową;
- I miejsce Sławomira Basińskiego i Artura Wierzbickiego w Wojewódzkim Konkursie za pracę „Stanowisko ćwiczeń do badań naprężeń metodą tensometrii oporowej”.

Rok szkolny 1997/98.

- I miejsce w halowej piłce nożnej na MOM Szkół Ponadpodstawowych.

Rok szkolny 1999/2000.

- I miejsce Wacława Laskowskiego w konkursie geograficznym;

- I miejsce Marii Leszczyńskiej i Katarzyny Furmańczyk w konkursie fotograficznym „Ustka – moja mała ojczyzna”;
- pobicie Rekordu Guinnessa w jeździe na rowerze przez Rafała Lelukiewicza.

Rok szkolny 2001/2002.

- udział Marka Barańskiego i Marka Chorbacza w konkursie na najlepszą pracę dyplomową „Technik roku 2001”;
- I miejsce Łukasza Koziny w Ogólnopolskim Konkursie Matematycznym w kategorii szkół zawodowych;
- I miejsce reprezentacji szkoły, przygotowanej przez Jolantę Domańską i Andrzeja Gałata w Międzypowiatowym Festiwalu Kultury Europejskim;
- IV miejsce w Ogólnopolskim finale XXV Zawodów Sportowo-Obronnych „Sprawni jak żołnierze”.

Rok szkolny 2002/2003.

- sukcesy w rozgrywkach Słupskiej Olimpiady Młodzieży:
 - 1) I miejsce w piłce nożnej;
 - 2) I miejsce w halowej piłce nożnej;
 - 3) II miejsce w piłce ręcznej;
- udział reprezentacji szkoły w eliminacjach wojewódzkich XVIII Olimpiady Wiedzy Ekologicznej.

Rok szkolny 2003/2004.

- I miejsce w kategorii K-1 i III miejsce w kategorii K-2 w IV Międzymiastowych Regatach Kajakowych w Słupsku;
- wyróżnienie Łukasza Przewodowskiego w Międzynarodowym Konkursie Matematycznym „Kangur”;
- IV miejsce M. Kosińskiego i M. Kulmatyckiego w Ogólnopolskim Konkursie Mechatronicznym w Bydgoszczy;
- I miejsce reprezentacji szkoły przygotowanej przez M. Wróblewską, B. Modzelewską i A. Guzowską w Międzypowiatowym Festiwalu Kultury Europejskiej;
- I miejsce w V Jubileuszu Rajdu Szlakami Umocnień Wału Pomorskiego.

Rok szkolny 2004/2005.

- I miejsce w kategorii K-1 i III miejsce w Międzymiastowych Regatach Kajakowych w Ustce.

Rok 2005/2006.

- II miejsce w Okręgowej Olimpiadzie Młodzieży Wędkarskiej;
- III miejsce kl. II Tho w Konkursie na najlepszą potrawę;
- II miejsce drużyny w składzie: Łukasz Sulima, Grzegorz Gierke, Marcin Adamek, Łukasz Chodukiewicz w Wojewódzkich Zawodach Sportowo – Obronnych „Sprawni jak żołnierze”.

Rok szkolny 2006/2007.

- II miejsce reprezentacji szkoły w VI Międzypowiatowym Festiwalu Kultury Europejskiej w Ustce;
- II miejsce Katarzyny Pękały w biegu na 800 m i III miejsce Katarzyny Sójkowskiej w biegu na 400 m na Olimpiadzie Młodzieży Szkół Ponadgimnazjalnych.



Kadra Pedagogiczna szkoły.

Lata sześćdziesiąte. W środku dyrektor Jan Krop.



Rok 1979. Trzeci od lewej stoi dyrektor Henryk Karnicki.

Rok 1992. Drugi z prawej autor Tadeusz Kulmatycki.



Dyrektorzy Szkoły:

01.09.1964 – 31.-8.1966 – mgr Edward Michalski (ZSiTM Słupsk – filia);

01.09.1966 – 23.06.1968 – mgr Jan Krop;

01.09.1968 – 31.03.1975 – mgr Zenon Rup;

01.04.1975 – 01.09.1992 – mgr Henryk Karnicki;

01.09.1992 – 19.10.2007 – mgr Henryk Pelczar;

01.09.2007 – mgr Józef Maślowski



Jan Krop



Zenon Rup
(Dyrektor w latach 1968 - 75)

1964 - nauczyciel przedmiotów ogólnych w Liceum Ogólnokształcącym w Ustce,
1966 - nauczyciel historii w Zasadniczej Szkole Zawodowej i Techniku Mechanicznego przy Stoczni Ustka,



Henryk Karnicki
(Dyrektor w latach 1975 - 92)

1963 - nauczyciel w Szkole Podstawowej w Koczale
1963 - 66 - nauczyciel w Szkole Podstawowej nr 2 w Ustce
1966 - 78 nauczyciel w ZSZ i Dyrektor Technikum przy Stoczni Ustka
1975 - 92 Dyrektor Zasadniczej Szkoły Budowy Okrętów i Technikum Budowy Okrętów w Ustce



Henryk Pelczar
(Dyrektor w latach 1992 - 2007)

1973 - 1992 nauczyciel matematyki w Zasadniczej Szkole Zawodowej i Technikum Budowy Okrętów w Ustce



Józef Maślowski
(Dyrektor w latach 2007 -)

1988 - nauczyciel zajęć praktycznych, przedmiotów zawodowych, mechanicznych
1997 - 2007 - wicedyrektor Zespołu Szkół Technicznych

Podziękowanie!

Składam serdeczne podziękowania Katarzynie Michalskiej, Krystianowi Stefańskiemu, Magdalenie Wróblewskiej i Jackowi Łepkowskiemu, za wysiłek włożony w przygotowanie monografii. Wdzięczny jestem również innym pracownikom szkoły za ich pomoc w przygotowaniu tej pracy oraz całego Zjazdu Absolwentów.

Jan Krop

Monografia o szkole miała nam pomóc w określeniu tożsamości szkoły i jej osiągnięć. Mogliśmy się dowiedzieć o początkach szkolnictwa zawodowego w Ustce. Zajmowaliśmy się procesem podejmowania decyzji, zaangażowania, a także nieoczekiwanymi odkryciami. Włożyliśmy całą duszę i serce w swoją pracę. Kończąc zbieranie materiałów do tej monografii, której towarzyszyło przeczyszczenie dziesiątek dokumentów mówiących o ludziach mających na swoim koncie osiągnięcia, często wracaliśmy myślami do czasów bycia uczniem tej szkoły. Dziękujemy wszystkim nauczycielom, wychowawcom.

Jan Krop

Wspomnienia Gerarda Kaszuby ze strajku w sierpniu 1980 roku¹⁰¹⁴.

Gerard Kaszuba,
pracownik narzędziowni Stocznia „Ustka”
wykształcenie: średnie techniczne
wiek: 37 lat
żonaty, 2 dzieci

NARESZCIE CHCĄ Z NAMI ROZMAWIAĆ.

Zanim przystąpię do opisu strajku w stoczni, trochę o sobie. Przez 15 lat służyłem w marynarce wojennej w specjalności motorzysty okrętowy.

Wychowany w podkarskiej wsi i ożeniony z córką rolnika z okolic Ustki, miałem kontakt z rolnictwem. Dlatego też idąc za swoim powołaniem, ukończyłem Technikum Rolnicze i w roku 1976 jako starszy bosman zwolniłem się z zawodowej służby wojskowej.

Przez roku czasu nie musiałem pracować, ale pragnąłem poznać rolnictwo głębiej. Trzy miesiące pracowałem w Spółdzielni Produkcyjnej, pół roku w Urzędzie Gminy jako agronom. Nie mając szans na otrzymanie mieszkania w miejscu pracy (gmina Somonino koło Kartuz), przenieśliem się do Ustki do pracy w Kółku Rolniczym. Niestety nie wytrzymałem, nie mogłem pogodzić się z tym oszustwem i zakłamaniem, nie umiałem się dostosować i cofnąć się w swojej świadomości o lat 20. W marcu 1978 r. rozpocząłem pracę w Stoczni „Ustka” na W-3 jako monter silników i urządzeń. W czerwcu 1989 r. ze względów zdrowotnych przenieśliem się do pracy w narzędziowni.

Dzień 19 sierpnia¹⁰¹⁵ rozpoczął się jak wszystkie poprzednie. Chociaż coś widziało w powietrzu. Dochodziły do nas wiadomości o strajkach w Lublinie, a ostatnio, że strajkuje Trójmiasto. Były to jednak wiadomości nie sprawdzone. W ludziach od dawna dojrzewał bunt, bo brakło urządzeń, brakło materiałów do pracy. Częste przestoje, za które nie chciano płacić, potęgowały niezadowolenie pracowników. Do tego dodać trzeba zakłamanie idące z góry, puste półki w sklepach oraz widoczne na każdym kroku malwersacje gospodarze ludzi odpowiedzialnych za sytuację w kraju, i to poczynszy od urzędu gminy czy urzędu miasta, a skończywszy na rządzie i KC PZPR.

Okolo godziny 10.00 któryś z pracowników przechodząc obok narzędziowni powiedział, że K-1 strajkuje. Nie wierzyłem, że to może być strajk naprawdę. Krótco pracuję w Stoczni, ale z obserwacji nie wierzyłem w ogólny zryw całej załogi. Okolo godziny 12.00 coraz więcej ludzi zaczęło przechodzić w kierunku K-1. Na pytanie, co się dzieje, ktoś powiedział, że wszyscy zbierają się w rejonie zapadni przy K-1. W związku z tym zamknęliśmy narzędziownię i poszliśmy zobaczyć, co się dzieje naprawdę.

Po przybyciu na miejsce dowiedziałem się, że wybrany jest Komitet Strajkowy i ustalono postulaty, z którymi wystąpiono do dyrektora i I sekretarza KW PZPR. Ogłoszono zbiórkę na godzinę 15.00. Pierwszym żądaniem było umożliwienie przez I sekretarza KW PZPR wyjazdu naszych delegatów do Gdańska w celu skonsultowania się ze strajkującymi załogami, jak również przywiezienia postulatów gdańskich.

Powrót delegacji przeciąga się, ludzie denerwują się, że mogą ich aresztować. Wreszcie jeden z delegatów przyszedł wzburzony, że delegacji poszli na ustępstwa. Że I sekretarz KW przegadał ich i otumaniał obietkami. Wreszcie wraca delegacja, zdaje sprawozdanie z przebiegu rozmów. I sekretarz nie może zapewnić bezpieczeństwa dojazdu delegacji do Gdańska, bo jego władza tak daleko nie sięga. Resztę postulatów obiecuje rozpatrzyć. Jeden z delegatów, sekretarz OOP, wystąpił z mową, że w związku z tym, iż nie ma możliwości połączenia się z Gdańskiem, ale reszta postulatów będzie załatwiona, więc nie ma sensu siedzieć w Stoczni, bo każdy chce odpocząć, zjeść obiad, itd.

¹⁰¹⁴ „Sierpień '80 we wspomnieniach” Relacje z Wybrzeża pod redakcją Marka Latoszka, opracowane przez Gdańskie Towarzystwo Naukowe, wydane przez Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1991.

¹⁰¹⁵ W tej relacji pojawia się rozbieżność co do daty rozpoczęcia strajku w Stoczni „Ustka” w stosunku do relacji Kazimierza Małka, poza tym wszystkie fakty się zgadzają. Pomyłkę w jednej z relacji należy tłumaczyć zawodnością pamięci autora.

Taka wypowiedź wywołała burzę okrzyków, że zostaliśmy sprzedani, że delegacji ulegli i że trzeba zmienić Komitet Strajkowy. Jeden z pracowników z donośnym głosem krzyknął: „Rozchodzimy się na wydziały i wybieramy przedstawicieli do Komitetu Strajkowego. Zbiórka z dwie godziny”.

Wydziały TN, TRM, TRE mieszczą się w jednym budynku i w związku z tym zebraliśmy się razem. Wybór padł na mnie, nie wiem, czy dlatego, że doszliśmy do wniosku, że konieczne jest wysłanie delegatów do Gdańska różnymi sposobami, a ja mam rodzinę w trójmieście i zgłosiłem ochotę na taki wyjazd, czy też dlatego, że zabrałem głos na temat strajku i ewentualnego programu, a może dlatego, że pracowałem tam bardzo krótko, bo zaledwie dwa miesiące, a nie wszyscy chcieli, aby ich nazwiska były głośne, bo przecież wszystko było ryzykiem, a szczególnie uczestnictwo w Komitecie Strajkowym. Po zebraniu się powtórnie na K-1 ogłaszamy strajk okupacyjny; wszyscy mężczyźni pozostają w Stoczni, natomiast kobiety przebywają w zakładzie pracy osiem godzin jak w okresie normalnej pracy. Początkowo ustaliliśmy, że z każdego wydziału jeden pracownik będzie bezpośredni w komitecie, a jeden będzie łącznikiem i będzie działał na wydziale. Okazało się, że wszyscy chcą pracować w komitecie, i tak komitet liczył ponad 30 osób. Przychodząc na zbiórkę miałem około tysiąca złotych gotówki na wyjazd delegatów, z innych wydziałów również przyniesiono pieniądze. Trzech pracowników na zasadzie dobrowolności zostało wytypowanych do wyjazdu do Gdańska. Zadaniem delegatów było dotrzeć do Stoczni i. Lenina i wrócić rano na godzinę 8.00. Komitet Strajkowy zajął się opracowywaniem programu działania.

Najpierw zebraliśmy się w stołówce. Z chwilą zebrania się zauważyliśmy, że jakiś człowiek kręci się wokół stołówki i zagląda przez okna. Poproszony do środka prosił o puszczę go do domu, ponieważ wrócił ze szpitala i musi brać lekarstwa, a na terenie Stoczni nie ma takiej możliwości. W pół godziny później dowiedzieliśmy się, że człowiek ten to działacz ORMO. W dwa dni później próbował dostać się na teren „B” przez płot, próba nieudana, więc odjechał samochodem MO.

Pierwszym działaniem komitetu było ustalenie ochrony terenu Stoczni. Stocznia zajmuje dwa tereny, „A” i „B”, ponadto poza terenem Stoczni znajduje się szkoła i dwa Zębce, w których mieści się BPK. Trzeba było obstawić cztery bramy i kontrolować cały teren Stoczni. Teren podzieliliśmy między wydziały, w niektórych miejscach ustawiono reflektory oświetlające w nocy teren wzdłuż płotów. Ponadto po terenie jeździły patrole na wózkach akumulatorowych reflektorami oświetlając teren Stoczni i poza Stocznia. Szczególnie na terenie „B”, od strony zachodniej, gdzie znajduje się stanowisko materiałów budowlanych, a dalej las, dobre zabezpieczenie było konieczne. Następnego dnia poszliśmy w kilku do Zębców, bo dostaliśmy meldunek, że część pracowników BPK siedzi w barakach i pracuje, a raczej udaje. Nie mogliśmy dopuścić do ewentualnych prowokacji, a więc nie mogliśmy zostawić tam żadnych ludzi. Wszyscy przenieśli się na teren Stoczni, a baraki zamknięto i oddano pod nadzór straży przemysłowej.

W czasie obrad komitetu doszliśmy do wniosku, że nie będziemy wybierać spośród nas przewodniczącego, żeby nie dopuścić do odpowiedzialności jednoosobowej, ponadto wybór byłby trudny, bo przecież myśmy się mało znali. A więc w każdym dniu ktoś inny przewodniczył komitetowi. W dniu 20 sierpnia o godzinie 8.00 spotkaliśmy się z załogą. Przybyli nasi delegaci z Gdańska. Przywieźli postulaty gdańskie i jeszcze wiele materiałów w postaci ulotek, jak również zapoznali załogę z ogólną sytuacją. Załoga jednomyślnie zaakceptowała postulaty gdańskie i przystąpienie do MKS-u Gdańsk. Przekazaliśmy swoje postulaty z zaznaczeniem poparcia postulatów gdańskich do dyrekcji w celu przekazania ich I sekretarzowi KW PZPR.

W tym miejscu chciałbym określić stosunek dyrekcji do strajkującej załogi. Naczelny dyrektor, nazywany „turystą”, był nieobecny, zastępował go dyrektor techniczny. Dyrekcja jako całość nie robiła nam żadnych wstrętów, nie przeszkadzała, a raczej starał się pomóc nam w wielu problemach. Natomiast przewodniczący Związków Zawodowych i sekretarz zakładowy POP odcięli się od nas definitywnie. Gdy jeden z pracowników średniego dozoru technicznego zbierał datki na cele strajku, sekretarz POP powiedział, że to nie jego strajk i nic go to nie obchodzi. Przez cały czas ci dwaj ludzie, którzy powinni z racji funkcji społecznych być wśród nas, siedzieli w swoich gabinetach. My nie robiliśmy im żadnych wstrętów, nie usuwaliśmy z zakładu pracy, ponieważ oficjalnie nie zajmowali żadnego stanowiska. Siedzieli przyczajeni i czekali na rozwój wypadków i na dyrektywy, mając

prawdopodobnie cichą nadzieję, że nam się inie uda. Dyrekcja natomiast pomagała nam w zorganizowaniu miejsc noclegowych oraz z organizacją żywienia. Gorzej było z niektórymi zatwardziałymi karierowiczami, którzy czując być może strach przed zmianą, próbowali wprowadzić ferment wśród załogi czy też odwieść robotników od strajku, czyli rozbić nas od środka. W tym miejscu muszę stwierdzić, że solidarność i zwartość załogi była naprawdę imponująca.

Drugiej nocy mieliśmy przykry incydent – trzech pracowników popiło sobie i zostali złapani i usunięci z zakładu. Rano przyszli do komitetu z prośbą, żeby ich pozostawić na terenie Stoczni. Decyzja należała do mnie, bo byli akurat z wydziałów, które reprezentowałem w Komitecie. Szkoda było mi ludzi, bo zdawałem sobie sprawę z tego, jak oni będą czuli się po strajku wśród kolegów. Ale rano zostali ogłoszeni jako łamistrajki, więc zdecydowałem, że wystąpię przed całą załogą z prośbą o przebaczenie i pozwolenie na pozostanie w Stoczni. To zrobiło wrażenie, załoga wyraziła zgodę, ale ta trójka stwierdziła później, że woleliby baty niż to stanie pod pręgierzem. Takie posunięcie pomogło nam w utrzymaniu dyscypliny, bo każdy, kto miał ochotę na alkohol, wolał z tego zrezygnować, bo nie miał ochoty być pod pręgierzem całej załogi.

Występowaliśmy do Urzędu Miejskiego o zakaz sprzedaży alkoholu w sklepach. Otrzymaliśmy odpowiedź negatywną. Zwróciliśmy się do władz wojewódzkich z tą samą prośbą, sprzedaż alkoholu została wstrzymana. Nam było to potrzebne dla zachowania spokoju, bo dużo ludzi pijanych przychodziło pod bramy Stoczni, często starali się przerzucić alkohol na teren Stoczni. Pragnęliśmy zdementować krążące po mieście plotki o rzekomych burdach pijackich i chuligańskich poczynaniach. Plotki rozpuszczane były przez nieprzyjanych nam ludzi, a co najgorsze, często przez pracowników Stoczni (między innymi nasz pracownik, syn oficera politycznego Marynarki Wojennej). Nawet w jednostce wojskowej CSSMW szkolącej dużo młodzieży, a również zatrudniającej dużą liczbę pracowników cywilnych, powiązanych bardzo często więzami rodzinnymi z pracownikami Stoczni, oficerowie polityczni prowadzili informacje polityczne deformując nasze postulaty i starając się zrobić z nas wrogów socjalizmu, nierobów i warchotów. Dlatego też pierwszą naszą ulotką, jaką wydaliśmy i wypuściliśmy między ludność Ustki jak i wczasowiczów, było oświadczenie, że nie pragniemy ingerować w sprawy polityczno-ustrojowe, lecz naszym celem jest poprawa warunków socjalno-bytowych. Następnie występowaliśmy do PPiUR „Korab”, aby jako przedsiębiorstwo produkujące żywność nie strajkowało. Wystąpienie takie było konieczne ponieważ PPiUR „Korab” zgłosiło do nas swój akces przyłączenia się do strajku. Z podobnymi komunikatami wystąpiliśmy do wszystkich załóg pracujących w ruchu ciągłym, potrzebnym dla zabezpieczenia normalnego życia miasta, jak również do załóg pracujących przy żywności. Dawaliśmy samochody do wożenia płodów rolnych. Wysyłaliśmy pracowników do pomocy przy żniwach w PGR-ach. Ponadto udzieliliśmy urlopów. Pracownikom, którzy posiadali gospodarstwa rolne.

Wspomnieć muszę o pomocy, jakiej udzieliły nam inne zakłady pracy i społeczeństwo. I tak „Korab” przysłał nam na samym początku strajku konserwy rybne i rybę świeżą, a następnie kilkadziesiąt tysięcy złotych zebranych wśród załogi. Była to rezygnacja z jednorazowej premii, jaką dyrektor „Korabia” dał pracownikom po to, aby nie strajkowali. Dużo pracowników rezygnowało z całej premii, to jest 1000 zł. Dużej pomocy żywnościowej i finansowej udzieliły nam inne zakłady pracy z terenu miasta. Rolnicy codziennie rano przynosili nam mleko, przywozili ziemniaki, groch i mięso. Z otrzymanych produktów w stołówce z pomocą kobiet, pracownic biurowych, gotowano zupę dla wszystkich, jak również smażono otrzymaną rybę. Jeden z działkowiczów, były pracownik Stoczni, dostarczył dużą liczbę ogórków, ogrodnik dostarczył kilka skrzynek pomidorów i tak można by wyliczać tę pomoc ludzi dobrej woli bardzo długo. Dużo ludzi nieznanymi, wczasowiczów przebywających w mieście i okolicy, przynosiło kwiaty, jedzenie papierosy, które podawali na bramach. Pokazną sumę pieniędzy zebraliśmy na pomnik Ofiar Grudnia 1970, ze skarbonki umieszczonej na bramach. Codziennie do Stoczni przychodziły siostry zakonne przynosząc słodycze, ciasto i papierosy. Odwiedzili nas studenci z KUL-u, czyli przyszli księża, interesowali się naszymi problemami i żądaniami. Co było wzruszające, że ci młodzi ludzie, nie zarabiający ludzie dali nam każdy od siebie pewną sumę pieniędzy.

Od pierwszych dni strajku przyjeżdżały do nas delegacje z zakładów pracy ze Słupska. Udzielaliśmy im wskazówek na temat organizacji życia w czasie strajku, informowaliśmy o sytuacji w kraju. Ponadto dawaliśmy im materiały otrzymane z Gdańska i nasze własne. Materiałów propagandowych mieliśmy coraz więcej. Ustaliliśmy, że codziennie jeden z delegatów przebywających w Gdańsku będzie przyjeżdżał do Ustki i przywoził materiały oraz zdawał relację z sytuacji. Przy takiej organizacji mieliśmy stały kontakt z Gdańskiem, pomimo zablokowanej łączności telefonicznej.

Dwa kserografy pracowały bez przerwy dzień i noc, ludzie nie znali zmęczenia. W naszym mieście jako uzdrowiskowo-wczasowym przebywało dużo ludzi z całego kraju. Mieliśmy więc możliwość wystać dużo materiału w głąb kraju, czym przyczyniliśmy się do uświadomienia społeczeństwa polskiego o tym, co dzieje się na Wybrzeżu.

Nareszcie dostajemy wiadomość, że władze województwa chcą z nami rozmawiać. Przygotowaliśmy się do rozmowy. I sekretarz złożył propozycję, że chce rozmawiać z delegacją. Odrzucamy taką propozycję. W rozmowach uczestniczyć musi cały Komitet Strajkowy, a rozmowy odbędą się na terenie Stoczni 23 sierpnia 1980 r. Ustalamy, kto będzie prowadził rozmowy, a reszta będzie zabierać głos w wypadku potrzeby referowania konkretnych zagadnień. I sekretarz, pan Głowacki, początkowo zrobił na mnie wrażenie człowieka obytego w różnych środowiskach, umiał pięknie i przekonująco mówić. Ta cecha wszystkich działaczy partyjnych upodabnia ich trochę do księży. Potrafił też pan Głowacki udawać nieświadomego rzeczy dziejących się na jego podwórku. Tak było, gdy poruszono sprawę zaopatrzenia bufetu KW PZPR. Stwierdził, że to niemożliwe, aby coś takiego mogło być w budynku, w którym on jest gospodarzem. Po kilku dniach dowiedzieliśmy się, że po powrocie od nas kazał bufetowej wynieść wszystkie kompromitujące towary na zaplecze. Ogólnie zgadzał się z nami we wszystkich zasadniczych punktach, ale nie dawał żadnych gwarancji. Potraktował nas jak dzieci, którym się da cukierka, opowie piękną bajkę i już przestaną grymasić. Gdy mówiliśmy na temat zrównania zasiłku rodzinnego z WP i MO, twierdził, iż to niemożliwe, aby mogły być jakieś różnice. Gdy autorytatywnie stwierdziłem, że jako były wojskowy biorę rodzinne na dzieci razem z rentą w takiej wysokości jak wojskowi, zaczął pan Głowacki kręcić, że to przecież nie jest taka wielka różnica, żeby robić z tego problem. W mowie końcowej oskarżał nas, że jesteśmy odpowiedzialni za to, co dzieje się w województwie. Stwierdził, że jeżeli my przerwiemy strajk, to z resztą zakładów województwo upora się w ciągu 24 godzin. Po skończonej dyskusji zrobiliśmy przerwę. Z miny pana Głowackiego wywnioskowałem, że jest bardzo zadowolony z siebie i z rozmowy. Po przerwie, gdy daliśmy odpowiedź, że pomimo przyjęcia do realizacji naszych postulatów nie możemy przerwać strajku, ponieważ należymy do MKS-u Gdański popieramy ich żądania, a więc zakończenie strajku może być tylko po spełnieniu ich postulatów, mina zrzęda panu Głowackiemu, zmienił się głos, przestał mówić płynnie, rozgniewał się na niegrzeczne dzieci. Wycofał się z tego, co obiecywał, stwierdził że nasza rozmowa to przetarg, czyli coś za coś. Jeżeli my nic nie dajemy, on również nie ma obowiązku dawać sam. Poinformowaliśmy całą załogę o przebiegu rozmów i naszym stanowisku, uzyskaliśmy pełną aprobatę załogi.

Wielu pracowników doświadczyło na własnej skórze skutków nieprzystąpienia do strajku w roku 1970. Teraz cała załoga stwierdziła, że nie może dopuścić do tego, aby na nazywano łamistrajkami, tym bardziej że sprawa jest słuszna. Ponadto nie mamy moralnego prawa wobec całego województwa być dezterami, będąc liderami. O postawie załogi niech świadczy postawa wobec łamistrajków. Było ich mało, ale kilka osób, które oficjalnie opuściły zakład, ponieważ nie zgadzały się ze strajkiem, oraz jedna osoba z biura, która usiłowała pracować, a także wpływać jako kierowniczką na swoje pracownice – ogłosiliśmy ich łamistrajkami. Starszy mistrz jednego z wydziałów demonstracyjnie opuścił zakład pracy. Po tygodniu przyszedł sobie na zakład jak wycieczkowiec zobaczyć, co się dzieje. Ludzie z jego wydziału wyprosili go z zakładu, a gdy zaczął się opierać i straszyć, wzięli go pod rękę i delikatnie wynieśli z za bramę. Wszelkie ulotki podrzucane z zewnątrz, a mające na celu rozbicie nas lub zastraszenie dostarczono natychmiast do komitetu. Próby zastraszenia były różne. Wyłączono nam pewnej nocy światło, ale zaskoczenia nie było, bo natychmiast cała załoga stanęła w gotowości, wzmacniano strażę, obstawiono każdy kąt. Następnym razem byliśmy przygotowani, w ciągu kilkunastu minut włączyliśmy agregat do sieci.

Różnymi kanałami przetrucano do nas wiadomości o koncentracji milicji w lesie, o gotowości wojska, o przypuszczalnych próbach dywersji. Komitet również próbowano zastraszyć tym, że wszystkie nazwiska są znane milicji. Że SB sprawdza dane wszystkich członków KS, przypominano rok 1970 i represje w stosunku do działaczy. Oczywiście, jak zwykle w takich przypadkach zdarzali się tacy, którzy szybko przypominali sobie życiorys. Czy też nie było tam przypadkiem powodów do posądzenia o poglądy „anty”. Jednakże ogólna zwartość załogi i pewność swego postępowania wpływała uspokajająco na ogólny nastrój. Trzeba również zauważyć, że załoga w pewnym stopniu wierzyła członkom komitetu. Ta wiara, to wzajemne zrozumienie było nam, członkom KS potrzebne w działalności. Ważne w tym układzie było to, że żadnych decyzji nie podejmowaliśmy bez akceptacji załogi.

24 sierpnia, niedziela. O godzinie 16.00 odbyła się msza święta na terenie Stoczni zgodnie z życzeniem załogi. Ołtarz ustawiono między łodziami naprzeciwko bramy głównej. Na zewnątrz dużo ludzi, rodziny stoczniowców, wczasowicze. Piękny był wstęp wygłoszony przez księdza. Nawiązał do historii mszy świętej odprawianej poza kościołem. Między innymi nawiązał do bitwy pod Grunwaldem i bitwy pod Lenino.

Nastąpiła zmiana delegacji rządowej, rozpoczynają się rozmowy w Gdańsku i Szczecinie. W ludzi wstępuje cicha nadzieja, a jednocześnie podejrzliwość, czy też przypadkiem nie jest to wybieg rządu, aby uspić czujność strajkujących załóg. Ludzie nastawiają się na najgorsze, ale nie upadają na duchu. Są przypadki przechwytywania ulotek przez MO, zatrzymań dokonywano pod byle pretekstem i zabierano ulotki. Co najdziwniejsze, ludzie zatrzymani przez MO w areszcie, po powrocie nie chcieli nic mówić. Rozmawiałem z jednym pracownikiem Stoczni zatrzymanym przez MO, odniosłem wrażenie, że dobrze musiał być nastraszone, bo nie wydobyłem z niego nic na temat stosunku zatrzymanych do zatrzymanych. Chociaż przyznać muszę, że ogólnie nie można stwierdzić jawnej wrogości MO do strajkujących załóg. Milicjanci chodzili bez pałek, Stocznię obserwowali z samochodów prywatnych. Na przykład mszę świętą obserwował pracownik SB ze Słupska. Wyglądało na to, że nie chcą drażnić ludzi widokiem munduru. Ładnym gestem było podziękowanie złożone przez komendanta MO dla Komitetu Strajkowego za ład i porządek w czasie strajku. Prawdą też jest, że zabezpieczali się na wszelki wypadek, gdyby nam się nie udało. We wsi, z której otrzymaliśmy mleko i inne produkty żywnościowe dowiadawali się, kto daje i co.

Wojsko również było po naszej stronie, oczywiście poza częścią aparatu politycznego, to jest ludźmi, którzy nie myślą, a mówią tylko to, co im kazano. Służba zasadnicza to młodzież, która znała problemy nasze i w pełni popierała nasz bunt, oczywiście nie mogli wyrażać tego głośno. Ale to młodzież świadoma i trzeźwo myśląca. Kadra natomiast odczuwała te same problemy co wszyscy. To przecież tacy ludzie jak my i błędy w polityce partii i rządu widzieli równie dobrze jak cały naród. Szczególnie po zapoznaniu się z naszymi postulatami większość przyznała nam rację. Byli też i wyjątkowi spośród kadry, którzy na początku strajku twierdzili, że wystarczy dać im broń i plutom wojska, a całą tę hofotę rozpędzą na cztery wiatry. Co najgorsze, że jak się później dowiedziałem, mówili to ludzie, których kiedyś uważałem za kolegów.

Szkodliwa dla nas była działalność niektórych kobiet. Mam tu na myśli taką działalność, która objawiła się w kolejkach, u fryzjera itp. Szkodliwość ta wyrażała się w wypaczaniu naszych żądań i naszego działania, a nawet próbach wprowadzenia antagonizmu między społeczeństwem. Polegało to na wyolbrzymianiu różnic w uposażeniu różnych grup społecznych, posądzeniu o malwersacje i inne sprawy. Szczęście, że najczęściej były to kobiety, które tak naprawdę nic nie wiedziały, ale chciały zaimponować innym swoją wiedzą i mądrością. Dobrze, że w naszym mieście znamy się na tyle, że brednie nie miały większego wpływu na ogólny nastrój i świadomość.

Do Stoczni przybył dyrektor naczelny, przyszedł do Komitetu Strajkowego wytłumaczyć się ze swojej nieobecności. Twierdził, że nie przybył prosić o anulowanie postulatu mówiącego o zdjęciu go ze stanowiska. Pragnął na nasświetlić, dlaczego tak rzadko bywał w Stoczni. A więc stale był na rozjazdach, bo załatwiał kontrakty. Na pytanie, dlaczego stoczniowcy nie mają co robić w tym roku, a w następnym to już w ogóle, nie potrafił odpowiedzieć konkretnie. Wynika z tego, że jednak naprawdę jako turysta, a nie jako dyrektor zawierający umowy.

Dostajemy wiadomość, że władze województwa chcą z nami rozmawiać na temat postulatów. Pan Głowacki zażądał rozmowy w obecności całej załogi. Do rozmowy przygotowaliśmy się jak poprzednio, ale z nastawieniem, że nie pozwolimy na wielkie wywody, ale wymusimy na nim konkretne odpowiedzi na nasze postulaty. 29 sierpnia nastąpiło spotkanie Komitetu Strajkowego z panem Głowackim. Dziwiło nas tylko, że przyjechał sam, mimo zapowiedzi przyjazdu wojewody. Pan Głowacki wytłumaczył nam, że wojewoda nie mógł przyjechać, bo akurat bierze udział w akcji żniwnej w drugim końcu województwa. My przyjęliśmy to inaczej, pan Głowacki bał się przywieźć wojewodę, ponieważ mogliśmy uzyskać więcej. Wojewoda jest w Słupsku niedawno i mógłby za wiele się od nas dowiedzieć. Rozmowa nasza odbywała się w Sali konferencyjnej, załoga słyszała całą rozmowę poprzez radiowęzeł stoczniowy. Na samym wstępie daliśmy do zrozumienia, że bez względu na wyniki naszych rozmów, przerwanie strajku jest uzależnione od decyzji MKS-u Gdańsk. W czasie przebiegu rozmów odniosłem wrażenie, że strajk ma się ku końcowi, bo przecież pan Głowacki jako I sekretarz wiedział, na jakie ustępstwa pójdzie rząd. Prawdopodobnie miał również odgórne wytyczne. Przecież przy dotychczasowym sterowaniu od góry nie mógłby podejmować decyzji bez wytycznych.

Postulaty nasze zostały podzielone na trzy grupy. Te które muszą być rozpatrywane przez dyrekcję zakładu i ZPO, te na szczeblu województwa i trzecie dotyczące spraw ogólnostrajkowych. Ustalono formę realizacji i terminy, następnie sporządzony został protokół, który podpisany został przez pana Głowackiego i naszych przedstawicieli. Załoga jest zadowolona z przebiegu rozmów, co jest pewnego rodzaju satysfakcją moralną dla nas, członków komitetu.

Sobota, 30 sierpnia. Zakończenie rozmów w Szczecinie i zakończenie strajku, jednak my strajkujemy dalej, nie bardzo wierzymy, że Warszawa zatwierdzi porozumienie szczecińskie. Czekamy na Gdańsk. Część załogi jak zwykle na przepustkach, ale czujność pozostałych wzmocniona. Przecież nasze środki masowego przekazu nie podawały nic lub prawie nic. Wszelkie wiadomości mieliśmy z radia „Wolna Europa” i radia „Londyn”. Odblokowano częściowo łączność z Gdańskiem. Otrzymujemy wiadomość, że jest wszelkie prawdopodobieństwo podpisania porozumienia.

Niedziela, 31 sierpnia. Przepustki dajemy do godziny 15.00 i czekamy. Ten ostatni dzień bardziej był denerwujący niż całe dwa tygodnie. Byli i tacy, którzy nie wytrzymali. Jednego z członków komitetu nie mogliśmy znaleźć od soboty wieczora. Wreszcie dowiadujemy się, że jest pijany jak bela w pijalni piwa, oczywiście z opaską „Komitet Strajkowy” na rękawie. Jest to potwierdzenie tego, że nie wszyscy w komitecie znaleźli się na zasadzie właściwego wyboru. Oczywiście przykrą konsekwencją takiego postępowania było natychmiastowe usunięcie go z komitetu. Wszyscy jesteśmy już zmęczeni, ale zdajemy sobie sprawę, że musimy wytrzymać do końca. Może właśnie o to chodziło rządowi, gdy szedł na ustępstwa w Szczecinie, żeby wszystkie zakłady przerwały strajk i Gdańsk zostałby sam. Nie stać by było ludzi na powtórny zryw.

Wreszcie wystuchujemy komunikatu. Porozumienie w Gdańsku podpisane, strajk zakończony. Już wcześniej na wszystkich wydziałach zrobiono porządki, przygotowywano się do zdawania materaców, koców, gąbek, itd. Powołujemy komisję mieszaną w celu przekazania zakładu dyrekcji. Po zakończeniu odbioru podpisano protokół, a o godzinie 18.00 cała załoga zbiera się na K-1, tam gdzie strajk miał swój początek. Odczytanie komunikatu, podziękowania dla całej załogi, powiadomienie o wykluczeniu z KS-u jednego z członków. Apel o przybycie do pracy w poniedziałek rano. Ogłaszamy zakończenie strajku, śpiewamy hymn, wszyscy mamy łzy w oczach, łzy radości.

Kopia oryginalnego dokumentu o wprowadzeniu stanu wojennego 13.12.1981 roku¹⁰¹⁶

OBWIESZCZENIE

o wprowadzeniu stanu wojennego ze względu na bezpieczeństwo państwa

Kierując się potrzebą zapewnienia wzmoczonej ochrony podstawowych interesów państwa i obywateli, w celu stworzenia warunków skutecznej ochrony spokoju, ładu i porządku publicznego oraz przywrócenia naruszonej dyscypliny społecznej, a także mając na względzie zabezpieczenie możliwości sprawnego funkcjonowania władzy i administracji państwowej oraz gospodarki narodowej – działając na podstawie art. 33 ust. 2 Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej – Rada Państwa wprowadziła stan wojenny.

W związku z tym podaje się do publicznej wiadomości, że na czas obowiązywania stanu wojennego w szczególności:

- 1) zakazane zostało zwoływanie i odbywanie wszelkiego rodzaju zgromadzeń, pochodów i manifestacji, a także organizowanie i przeprowadzanie zbiórek publicznych oraz imprez artystycznych, rozrywkowych i sportowych bez uprzedniego uzyskania zezwolenia właściwego terenowego organu administracji państwowej, z wyjątkiem nabożeństw i obrzędów religijnych odbywających się w obrębie kościołów, kaplic i innych miejsc przeznaczonych wyłącznie do tych celów;
- 2) zakazane zostało rozpowszechnianie wszelkiego rodzaju wydawnictw, publikacji i informacji każdym sposobem, publiczne wykonywanie utworów artystycznych oraz użytkowanie jakichkolwiek urządzeń poligraficznych bez uprzedniego uzyskania zgody właściwego organu;
- 3) zawieszono zostało prawo pracowników do organizowania i przeprowadzania wszelkiego rodzaju strajków oraz akcji protestacyjnych;
- 4) nałożono został na osoby przebywające w miejscach publicznych obowiązek posiadania przy sobie dokumentu stwierdzającego tożsamość, a w stosunku do uczniów szkół mających ukończone lat 13 – legitymacji szkolnej lub tymczasowego dowodu osobistego;
- 5) wprowadzono został obowiązek uprzedniego uzyskania zezwolenia właściwego terenowego organu administracji państwowej na pobyt stały w strefie nadgranicznej, a organu Milicji Obywatelskiej na pobyt czasowy w tej strefie;
- 6) zakazane zostało uprawianie turystyki oraz sportów żeglarskich i wioślarskich na morskich wodach wewnętrznych i terytorialnych.

Ponadto w czasie obowiązywania stanu wojennego, w zakresie powszechnego obowiązku obrony Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej:

- 1) poborowi uznani za zdolnych do służby wojskowej oraz żołnierze rezerwy niezależnie od ich przeznaczenia mogą być w każdym czasie powołani do czynnej służby wojskowej, na zarządzenie Ministra Obrony Narodowej;
- 2) określone jednostki organizacyjne administracji państwowej i gospodarki narodowej, wykonujące zadania szczególnie ważne dla obronności i bezpieczeństwa państwa, objęte zostały militaryzacją, co oznacza nałożenie na osoby zatrudnione w tych jednostkach szczególnych obowiązków, o których osoby te zostaną poinformowane przez kierowników zakładów pracy;
- 3) osoby przeznaczone do służby w określonych formacjach obrony cywilnej mogą być zobowiązane do pełnienia czynnej służby w obronie cywilnej w czasie i zakresie wynikającym z wykonywanych zadań;
- 4) obywatele mogą być zobowiązani przez właściwe terenowe organy administracji państwowej i organy administracji wojskowej do wykonania określonych świadczeń osobistych i rzeczowych na rzecz obrony państwa.

W czasie obowiązywania stanu wojennego, jeżeli będą tego wymagały interesy ochrony spokoju, ładu i porządku publicznego, uprawnione organy administracji państwowej mogą również:

- 1) wprowadzić ograniczenia swobody poruszania się mieszkańców w określonym czasie i miejscach przez wprowadzenie **godziny milicyjnej** albo zakazu opuszczania lub przybywania do określonych województw, miast i gmin;
- 2) nałożyć obowiązek uprzedniego uzyskania zezwolenia właściwego terenowego organu administracji państwowej na zmianę miejsca pobytu, polegającą na przeniesieniu się do innej miejscowości na czas dłuższy niż 48 godzin oraz obowiązek niezwłocznego zameldowania się w nowym miejscu pobytu;
- 3) zawiesić działalność stowarzyszeń, związków zawodowych, zrzeszeń oraz organizacji społecznych i zawodowych, których działalność sta-

nowi zagrożenie dla interesów bezpieczeństwa państwa, z wyjątkiem kościołów i związków wyznaniowych:

- 4) wprowadzić cenzurę przesyłek pocztowych, korespondencji telekomunikacyjnej oraz kontrolę rozmów telefonicznych;
- 5) zobowiązać posiadaczy radiowych urządzeń nadawczych i nadawczo-odbiorczych do złożenia tych urządzeń do depozytu we wskazanych miejscach;
- 6) zobowiązać posiadaczy broni palnej krótkiej oraz broni myśliwskiej i sportowej, a także posiadaczy amunicji i materiałów wybuchowych do złożenia ich we wskazanych miejscach;
- 7) zakazać dokonywania zdjęć fotograficznych i filmowych oraz obrazów telewizyjnych określonych obiektów i miejsc albo na określonych obszarach;
- 8) zakazać używania określonych odznak i mundurów;
- 9) wstrzymać lub ograniczyć pracę określonych urządzeń łączności oraz wykonywanie usług łączności pocztowej i telekomunikacyjnej;
- 10) zawiesić lub ograniczyć przewóz osób i rzeczy w transporcie drogowym, kolejowym, lotniczym i wodnym oraz ruch pojazdów mechanicznych na drogach publicznych;
- 11) zamknąć lub ograniczyć graniczny ruch osobowy i towarowy przez przejścia graniczne.

W czasie obowiązywania stanu wojennego osoby naruszające wprowadzone zakazy, nakazy, obowiązki i ograniczenia, podlegają obesztronnej odpowiedzialności karnej za przestępstwa lub wykroczenia w postępowaniu doraźnym i przyspieszonym.

Osoby, mające ukończone lat 17, w stosunku do których istnieje uzasadnione podejrzenie, iż pozostając na wolności prowadzić będą działalność zagrażającą bezpieczeństwu państwa mogą być internowane w ośrodkach odesobnienia na czas obowiązywania stanu wojennego – na podstawie decyzji komendanta wojewódzkiego Milicji Obywatelskiej.

W stosunku do osób pełniących służbę wojskową i służbę w jednostkach zmilitaryzowanych oraz służbę w obronie cywilnej – stosowana będzie za przestępstwa popełnione w związku z tą służbą odpowiedzialność karne przed sądami wojskowymi według przepisów odnoszących się do żołnierzy w czynnej służbie wojskowej w czasie wojny.

Podaje się również do publicznej wiadomości, że w przypadkach zbiorowego lub indywidualnego bezpośredniego zagrożenia życia, zdrowia lub wolności obywateli albo mienia społecznego, indywidualnego lub osobistego znacznej wartości, a także zagrożenia lub zajęcia budynków administracji państwowej i organizacji politycznych oraz ważnych obiektów i urządzeń gospodarki narodowej albo obiektów ważnych dla obronności lub bezpieczeństwa państwa, obok indywidualnych i zespołowych działań funkcjonariuszy Milicji Obywatelskiej i innych formacji powołanych do ochrony porządku publicznego mogą być wprowadzone oddziały i pododdziały sił zbrojnych /wojska/, przy czym wszelkie te siły uprawnione są do użycia środków przymusu bezpośredniego w celu przywrócenia spokoju, ładu i porządku publicznego.

Wzywa się wszystkich obywateli do bezwzględnego przestrzegania wprowadzonych zakazów, nakazów i ograniczeń oraz wykonywania innych nałożonych obowiązków, a także podporządkowania się wszelkim zarządzeniom uprawnionych władz, wydanym w celu zapewnienia spokoju, ładu i porządku publicznego oraz umocnienia dyscypliny społecznej.

PRZEWODNICZĄCY RADY PAŃSTWA
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

¹⁰¹⁶ Zbiory autora.

Pracownicy Stoczni „Ustka” nagrodzeni Krzyżem Wolności i Solidarności¹⁰¹⁷

Krzyż Wolności i Solidarności jest nagrodą dla działaczy opozycji wobec dyktatury komunistycznej, którzy w okresie od 1 stycznia 1956 r. do 4 czerwca 1989 r., z wyłączeniem okresu od 31 sierpnia 1980 r. do 12 grudnia 1981 r., na terytorium Polski co najmniej przez 12 miesięcy:



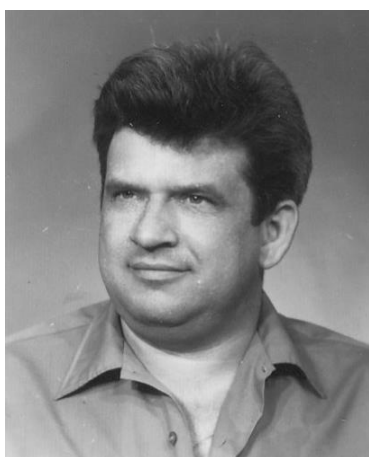
- byli aktywnymi członkami nielegalnych organizacji, które stawiały sobie za cel odzyskanie przez Polskę niepodległości i suwerenności lub respektowanie praw człowieka w PRL, lub
- prowadzili zagrożoną odpowiedzialnością karną lub represjami działalność na rzecz odzyskania przez Polskę niepodległości i suwerenności lub respektowania praw człowieka w PRL.

Krzyż Wolności i Solidarności nadaje się również osobom, które w okresie od 1 stycznia 1956 r. do 4 czerwca 1989 r. na terytorium Polski ze względu na prowadzoną działalność mającą na celu odzyskanie przez Polskę niepodległości i suwerenności lub respektowanie praw człowieka w PRL lub też ze względu na świadome uczestnictwo w działaniach i manifestacjach mających taki cel:

- zostały zabite,
- doznały ciężkiego uszczerbku na zdrowiu,
- przez łączny okres co najmniej 30 dni były więzione, aresztowane, internowane lub w inny sposób pozbawione wolności,
- zostały powołane na ćwiczenia wojskowe lub do odbycia zasadniczej służby wojskowej,
- były pozbawione prawa lub możliwości wykonywania zawodu lub podjęcia pracy przez okres co najmniej 6 miesięcy,
- zostały wydalone z wyższej uczelni lub szkoły na okres co najmniej 6 miesięcy¹⁰¹⁸.

Krzyżem zostały nagrodzone następujący pracownicy Stoczni „Ustka”:

Roman Józef Zasada, ur. w 1949 roku w m. Słupsk.



Odnaczenie KWIS zostało nadane postanowieniem Prezydenta RP nr 410/2013.

W latach 1977–1987 był pracownikiem Stoczni „Ustka”, gdzie był członkiem Wolnych Związków Zawodowych Stoczni „Ustka”. W 1980 r. współtworzył w tym zakładzie struktury Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”. W 1982 r. został skierowany na trzymiesięczne przeszkolenie wojskowe do Jednostki Wojskowej nr 3466 w Czerwonym Borze, gdzie przebywał od 5 listopada 1982 r. do 3 lutego 1983 r. Ćwiczenia rezerwistów w powyższej jednostce nie miały nic wspólnego z realizacją zadań związanych z obronnością kraju, lub podnoszeniem umiejętności żołnierskich, a służyły jedynie w walce z opozycją i były dotkliwą represją polityczną wobec

¹⁰¹⁷ Krzyż Wolności i Solidarności – polskie państwowe odznaczenie cywilne, nadawane działaczom opozycji wobec dyktatury komunistycznej w PRL. Zostało ustanowione ustawą z dnia 5 sierpnia 2010. Po raz pierwszy Krzyż został nadany w czerwcu 2011 przy okazji obchodów 35. rocznicy wydarzeń radomskich; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Krzyż_Wolności_i_Solidarności -18.04.2023.

¹⁰¹⁸ Tamże.

powołanych, nie miały również oparcia w obowiązującym wówczas porządku prawnym. W związku ze swoją działalnością pozostawał w zainteresowaniu ślupskiej Służby Bezpieczeństwa¹⁰¹⁹.

Jan Teodor Wolarz, ur. w 1954 roku w m. Tomaszów Mazowiecki.

Odznaczenie KWIS zostało nadane postanowieniem Prezydenta RP nr 483/2017

Biogram

Jan Wolarz był pracownikiem Stoczni "Ustka", za swoją działalność opozycyjną został skierowany na ćwiczenia rezerwy do obozu wojskowego w Chełmnie nad Wisłą gdzie przebywał od 5 listopada 1982 r. do 2 lutego 1983 r. Trzeba podkreślić, iż na terenie obozu panowały dramatyczne warunki mieszkalne rezerwistów w środku zimy rozkazano spać żołnierzom pod namiotami. Rzekome szkolenie wojskowe nie miało nic wspólnego z realizacją zadań związanych z obronnością państwa, podnoszeniem umiejętności żołnierskich, a służyło walce z opozycją i było dotkliwą represją polityczną wobec wcielonych na ćwiczenia wojskowe¹⁰²⁰.

Roman Witold Kurnatowski, ur. w 1953 roku w m. Kłobuck.

Odznaczenie KWIS zostało nadane postanowieniem Prezydenta RP nr 193/2012.

Biogram

W 1973 r. współorganizował strajk w Stoczni „Ustka” w Ustce. Od 1980 r. był członkiem Międzyzakładowego Komitetu Założycielskiego NSZZ „Solidarność” przy swoim zakładzie pracy. Reprezentował Region w Krajowej Komisji Porozumiewawczej NSZZ „Solidarność”. Kolportował niezależne wydawnictwa związkowe. Był przesłuchiwany w związku z prowadzonym śledztwem dotyczącym udziału w audycji Radia „Wolna Europa”. Należał do Ogólnopolskiego Komitetu Oporu (OKO). W dniu 10 listopada 1982 r. został powołany, obok 300 innych działaczy „Solidarności”, do służby w Wojskowym Obozie Specjalnym w Chełmnie n/Wisłą (poligon pontonowy JW 1636), w którym przebywał do 2 lutego 1983 r. Ćwiczenia te służyły odizolowaniu przeciwników politycznych ówczesnej władzy i były formą represji politycznej¹⁰²¹



¹⁰¹⁹ <https://odznaczeni-kwis.ipn.gov.pl/persons/view/a72f436a-f6fd-4efa-a73f-40832db3245b> [dostęp: 10.01.2023].

¹⁰²⁰ <https://odznaczeni-kwis.ipn.gov.pl/persons/view/4dea9bbf-b237-4693-9bd5-c01ea0bef05b> [dostęp: 10.01.2023].

¹⁰²¹ <https://odznaczeni-kwis.ipn.gov.pl/persons/view/bdb2cf39-1531-443d-9314-16ea234e2f36> [dostęp: 10.01.2023].

Organizacje społeczne działające w Stoczni „Ustka”

Oddział Zakładowy PTTK przy Stoczni „Ustka”

Autor: Zbigniew Waśko.

Decyzję o utworzeniu OZ PTTK przy Stoczni „Ustka” podjęli członkowie PTTK Stoczni „Ustka” w dniu 24 maja 1976 roku na zebraniu założycielskim trzech jednostek PTTK działających przy Stoczni „Ustka”: Koła PTTK przy Stoczni „Ustka”, Klubu Turystyki Podwodnej „Murena” przy Stoczni „Ustka” oraz Klubu Turystyki Pieszej „Bezkres” przy Stoczni „Ustka”. Lista członków PTTK obejmowała 79 nazwisk: Józef Iwanowski, Leszek Kapustka, Jerzy Karłowski, Janusz Kenc, Zenon Klein, Łucja Klimkowska, Barbara Krajewska, Romuald Krajewski, Edward Kuciak, Krzysztof Kustusz, Halina Leeg, Zeon Lis, Piotr Mazurek, Bogdan Mierzlikin, Ryszard Nowak, Włodzimierz Pytlak, Irena Słodkowska, Czesław Sobceki, Wojciech Tomosz, Zbigniew Waśko, Teresa Wiśniewska, Zofia Wypiśniak, Wojciech Wypiśniak, Zdzisław Zagóra, Stanisław Kubski, Ludwik Lula, Stanisław Piątak, Aniela Kielan, Elżbieta Migasiuk, Grzegorz Piotrowski, Włodzimierz Opacki, Alfons Kukiełczyński, Józef Paczkowski, Bogdan Adamczyk, Jerzy Bolanowski, Jacek Samolej, Roman Tatkowski, Lechosław Chartoniuk, Leszek Gołębiowski, Zbigniew Górecki, Waldemar Ohler, Anna Barańska, Kazimierz Kielan, Krystyna Sidor, Włodzimierz Podruczny, Jolanta Borecka, Ryszarda Waśko, Mirosława Filim, Jerzy Borzyszkowski, Leszek Kraczkowski, Wiesław Bruner, Michał Kamyszek, Leon Kwasowski, Janusz Pelc, Bożena Skowron, Andrzej Hertlein, Franciszek Wołosewicz, Mirosław Jabłoński, Władysław Kuligowski, Bożena Kuligowska, Teresa Tomosz, Krystyna Weidebach, Krzysztof Bartkowski, Zdzisław Lickiewicz, Andrzej Ławecki, Zbigniew Mordal, Waldemar Mordal, Marian Jabłonowski, Tadeusz Chlewiński, Leszek Dawidowicz, Bogdan Jasiński, Roman Groszek, Stefania Pelc, Maria Kubska, Julian Ciebiera, Eugeniusz Sołowin, Marek Lemańczyk, Zygmunt Kaczmarek.

Przewodniczącym zebrania był powołany jednogłośnie Kazimierz Kielan. Wniosek o powołanie Oddziału Zakładowego zgłosił Przewodniczący Koła PTTK, Włodzimierz Pytlak. Po stwierdzeniu przez wybraną Komisję Mandatową w składzie: Wojciech Tomosz, Leon Kwasowski i Piotr Mazurek prawomocności zebrania, przegłosowano wniosek przewodniczącego Koła PTTK, Włodzimierza Pytlaka i powołano z dniem 24.05.1976 Zakładowy Oddział PTTK przy Stoczni „Ustka”

Wyboru władz dokonała Komisja wyborcza w składzie: Wojciech Wypiśniak, Józef Iwanowski, Krystyna Weidebach i Elżbieta Migasiuk, która przedstawiła kandydatury do Zarządu Oddziału. Spośród nich, po uzupełnieniu o osoby z sali, członkowie PTTK wybrali pierwszy Zarząd

Oddziału w składzie:

- Kazimierz Kielan - prezes,
- Leon Kwasowski - wiceprezes,
- Włodzimierz Pytlak - wiceprezes,
- Wojciech Tomosz - sekretarz,
- Jacek Samolej - skarbnik,
- Aniela Kielan – członek,
- Zbigniew Waśko -członek,
- Romuald Krajewski – członek,
- Zenon Lis – członek.



Na zdjęciu: pierwszy prezes Zarządu Oddziału PTTK Kazimierz Kielan (pierwszy z lewej) i sekretarz Zarządu Oddziału, Wojciech Tomosz (pierwszy z prawej), w środku Roman Górniak. Zdjęcie dzięki uprzejmości Włodzimierza Podrucznego.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano:



- Leszka Kraczkowskiego – przewodniczący,
- Piotra Mazurka – sekretarz,
- Józefa Paczkowskiego – członek.

Do Sądu Koleżeńskiego wybrano:

- Leszka Kapustkę - przewodniczący,
- Jolantę Borecką - sekretarz,
- Andrzeja Hertleina - członek,
- Annę Barańską - członek,
- Janusza Pelca – członek.

Formalną zgodę na działalność Oddziału PTTK przy Stoczni „Ustka” w Ustce wyraziło Prezydium Zarządu Głównego PTTK Uchwałą nr 343/76 z dnia 8 czerwca 1976 r w sprawie wyrażenia zgody na działalność

Oddziału PTTK przy Stoczni „Ustka” w Ustce. Oddział miał prawo działać na terenie Stoczni „Ustka” oraz szkół przyzakładowych – ZSBO i TBO. Swoją uchwałą Prezydium ZG PTTK zaakceptowało także statut oddziału.

Już w marcu 1978 roku nastąpiła zmiana składu Zarządu Oddziału:

- Wojciech Tomosz – prezes,
- Leszek Kraczkowski – wiceprezes,
- Józef Paczkowski – wiceprezes,
- Roman Górniak – skarbnik,
- Jadwiga Korzeniowska – sekretarz,
- Włodzimierz Pytlak – członek,
- Romuald Krajewski – członek,
- Tadeusz Gurtowski – członek,
- Zenon Klein – członek,
- Janusz Pelc – członek,
- Romuald Dobosz - członek.

Uczestnicy obrad w 1978 r, od prawej: Jadwiga Korzeniowska, Leszek Kraczkowski, Andrzej Hertlein, z tyłu Jacek Samolej. Zdjęcie udostępnione przez Włodzimierza Podrucznego



Zjazd oddziału w 1978 roku. Na zdjęciu od lewej: Jadwiga Korzeniowska, Teresa Tomosz, naprzeciwko: Romuald Krajewski i Włodzimierz Pytlak, w głębi Józef Paczkowski. Zdjęcie udostępnione przez Włodzimierza Podrucznego.

Po dwóch latach, w marcu 1980 r., w skład Zarządu wchodziły następujące osoby:

- Wojciech Tomosz – prezes.
- Józef Paczkowski – wiceprezes,
- Roman Górniak – skarbnik,
- Jadwiga Korzeniowska – sekretarz urzędujący,

- Włodzimierz Pytlak – członek,
- Romuald Krajewski – członek,
- Tadeusz Gurtowski – członek,
- Zenon Klein – członek.

15.12 1980 r. odbył się Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy Oddziału, na którym dokonano zmian w składzie władz oddziału. Zarząd składał się z następujących osób:

- Zenon Klein – prezes,
- Józef Kwiatkowski – wiceprezes,
- Józef Paczkowski – skarbnik,
- Jadwiga Korzeniowska – sekretarz,
- Krzysztof Korzeniowski – członek ds. propagandy;
- Krzysztof Dąbrowski – członek, opiekun SKKT przy ZSBO,
- Romuald Dobosz – członek,
- Marek Góralczyk – członek,
- Zbigniew Waśko – członek.
- Mieczysław Sołtysiak – członek.



Na zdjęciu z 1978 r.: Zenon Klein (drugi od lewej), w towarzystwie Kazimierza Kielana (pierwszy z lewej), Zbigniewa Waśko (drugi z prawej).

Na kolejnym zjeździe w grudniu 1984 roku w skład Zarządu Oddziału weszli:

- Zenon Klein – prezes,
- Mieczysław Sołtysiak – wiceprezes,
- Piotr Podrecki – wiceprezes,
- Wojciech Tomosz – sekretarz,
- Józef Kwiatkowski – skarbnik,
- Zbigniew Waśko – członek,
- Marek Góralczyk – członek,
- Włodzimierz Pytlak – członek,
- Andrzej Hertlein - członek,
- Anna Podrecka – członek.

Skład Zarządu wybrany na V Zjeździe Oddziału 04.02.1989 r.

- Mieczysław Nycz – prezes,
- Mieczysław Sołtysiak – wiceprezes,
- Grzegorz Piotrowski – wiceprezes,
- Zbigniew Miecznikowski – skarbnik,
- Wojciech Tomosz – sekretarz,
- Krzysztof Asztemborski – członek,
- Joanna Kaczmarek – członek,
- Zenon Klein – członek,
- Marek Mikołajczak – członek,
- Włodzimierz Pytlak – członek,

- Ryszard Siewruk.



Delegaci zebrani na V Zjeździe OZ PTTK w 1989 r. Zdjęcie udostępnione przez Marka Mikołajczaka.

Oddział, oprócz realizacji zadań statutowych, prowadził działalność gospodarczą na podstawie decyzji ZG i zgodnie z zasadami prawa finansowego. Była to działalność w zakresie usług podwodnych, prowadzona przez KTP „Murena”, oraz obsługi ruchu turystycznego, realizowana przez Biuro Obsługi Ruchu Turystycznego, działające w ramach oddziału. W okresie funkcjonowania OZ PTTK zatrudniał pracowników etatowych:

- kierowników biura: Jadwigę Korzeniowską (1980 - 31.01.1984 r.), Zofię Wypiśniak (01.02.1984 r. do 30.11.1985 r.), Halinę Siewruk (od 09.1988 r.)
- głównych księgowych: Urszulę Pietrasiewicz, Annę Kaczmarek, Elżbietę Malinowską, Bożenę Jakubowską, Stanisławę Lachowicz, Jadwigę Miecznikowską.
- urzędujących sekretarzy – Jadwigę Korzeniowską, Wojciecha Tomosza (od 25.11.1985 r.)

W ramach oddziału funkcjonowały następujące kluby turystyczne:

- Klub Turystyki Pieszej „Bezkręś” – organizacja rajdów własnych i udział w imprezach organizowanych przez inne kluby; do wyjątkowych rajdów zaliczał się Rajd Rodzinny, w którym obok osób dorosłych brały udział dzieci. Do nich zaliczał się rajd zorganizowany przez najlepszego planistę w stoczni, Grzegorza Piotrowskiego w Kotlinie Kłodzkiej.

Na zdjęciu: uczestnicy Rajdu Rodzinnego.





Popularne były także wyjazdy w Tatry.



Klub Turystyki Kajakowej „Nurt” – organizacja własnych imprez i udział w sptywach innych klubów.



Na zdjęciu: kajakarze KTK „Nurt” w zawodach kajakowych na Popradzie (zdjęcie ze strony <https://www.facebook.com/ktk.nurtustka>)



Spytawy kajakowe na rzekach górskich i nizinnych (zdjęcie udostępnione przez Marka Latosa).

Zdjęcia udostępnione przez Józefę Mikołajczak.



Klub Turystyki Podwodnej „Murena” – imprezy: szkolenie w dziedzinie nurkowania podlodowego (zdjęcie udostępnione przez Marka Mikołajczaka).



- Klub Narciarski – imprezy: obozy narciarskie, biegi terenowe na nartach biegowych.



Na zdjęciu: członkowie klubu na obozie narciarskim na „Błatniej” (powiat cieszyński). Zdjęcie ze zbiorów autora.

Klub organizował także imprezy nizinne, na nartach biegowych (zdjęcia ze zbiorów autora).



Wojtek Tomosz – turysta kajakarz, Prezes Oddziału Zakładowego PTTK w latach 1978-1980, wieloletni sekretarz zarządu.



Dla uczczenia pamięci jednego z najbardziej oddanych i zasłużonych działaczy ruchu turystycznego w Ustce, współzałożyciela Oddziału Zakładowego PTTK przy Stoczni „Ustka”, Prezesa Zarządu i długoletniego sekretarza od roku 2013 jest organizowany „Ogólnopolski Urodzinowy Spływ Kajakowy im. Wojtka Tomosza”.

Zdjęcie udostępnione przez Włodzimierza Podrucznego.



<https://www.facebook.com/urodzinowka> [dostęp: 12.04.2023].



Od autorów: **Autor niniejszego opracowania, Zbigniew Waśko**, to jeden z najstarszych członków Koła PTTK Stoczni „Ustka”, do którego wstąpił w 1975 roku. Jest jednym z założycieli KTP „Bezkres” w 1975 roku i pomysłodawcą nazwy tego klubu. W roku 1980 zorganizował rajd z okazji 5-lecia Klubu „Bezkres” i 35-lecia Stoczni „Ustka”, który odbył się na trasie Ustka – Rysy w dniach 04.05.1980 – 08.06.1980 roku. Raid miał charakter sztafetowy i składał się z 4 etapów: Ustka – Nakło n. Notecią – Turek - Olsztyn – Myślenice – Rysy. Uczestnicy, którzy rozpoczęli rajd w Ustce, pobrali wodę z Morza Bałtyckiego i – w specjalnym naczyniu wytoczonym przez Stefana Waśko, tokarza PPIUR „Korab” w Ustce - dostarczyli ją na Rysy i wylali pod szczytem góry. W rajdzie wzięli udział: Stefan Waśko (ojciec Zbigniewa), Zbigniew Waśko, Włodzimierz Pytlak, Mieczysław Sołtysiak, Jadwiga i Krzysztof Korzeniowscy, Leszek Kraczkowski.

W okresie swojej ponad 40-letniej aktywności turystycznej uzyskał wiele uprawnień przewodnickich na kraj. Za całokształt pracy i zasługi dla polskiej turystyki został nagrodzony najwyższą odznaką turystyczną „Honorowy Przewodnik Turystyki Pieszej”.



Koło PZW „Stoczniowiec”¹⁰²²

Koło PZW „Stoczniowiec” przy Stoczni „Ustka” powstało 12.12.1976 r. Wcześniej członkowie koła tworzyli sekcję wędkarską przy Kole PZW Miasta Ustki. Zebranie organizacyjne powołało Zarząd Koła, w skład którego weszły następujące osoby:

1. Prezes – Kolm Bernard;
2. Wiceprezes – Mentelis Edmund;
3. Wiceprezes – Tryba Feliks;
4. Sekretarz – Zagóra Zdzisław;
5. Skarbnik – Marciniak Bogdan;
6. Gospodarz – Czartowski Jan;
7. Członek – Sękowski Zdzisław.

Powołano też Komisję rewizyjną, w składzie:

1. Przewodniczący – Górniak Roman;
2. Członek – Rajczonek Krzysztof;
3. Członek – Iwanicki Piotr.

oraz Sąd organizacyjny, w składzie:

1. Przewodniczący – Mierzlikin Bogdan;
2. Członek – Wawrykiewicz Andrzej;
3. Członek – Wełpa Jan;
4. Członek – Ciura Henryk;
5. Członek – Mikołajczak Eugeniusz.

Komendantem Honorowej Straży Rybackiej został Miloch Stefan, a jego zastępcą Bałanda Marian.

W roku 1977 koło liczyło 105 członków, w tym:

- pracowników umysłowych – 30 osób;
- pracowników fizycznych – 56 osób;
- młodzież – 14 osób;
- renciści – 2 osoby;
- emeryci – 3 osoby.

Młodzież należąca do Koła PZW „Stoczniowiec” na jednej z licznych imprez wędkarskich.



Źródło: archiwum koła.

¹⁰²² Opracowanie powstało na podstawie Kroniki Koła PZW „Stoczniowiec” udostępnionej przez Zdzisława Zagórę oraz zdjęć udostępnionych przez Feliksa Trybę.

W roku 1977 koło prowadziło działalność sportową, na którą składały się między innymi:

- eliminacyjne zawody gruntowe do Spartakiady ZPO, w których udział wzięło 26 zawodników, a ich zwycięzcą został Jan Kordecki;
- zawody wędkarskie o puchar dyrektora Stoczni „Ustka” z okazji Dnia Stoczniowca z udziałem drużyn: PPIUR „Korab”, „Sezamor”, i Stoczni „Ustka”;
- zawody o puchar Prezesa Koła oraz impreza „Pożegnanie lata” w Świeszynie, w których udział wzięło 80 osób; zdobywcą Pucharu został Krutowski Kazimierz;
- zawody o Złotą Fregatę dowódcy CSSMW Ustka;
- zawody o Puchar Prezesa ZO PZW Słupsk;
- zawody Puchar Ziem Północnych;
- Mistrzostwa Polski w wędkarstwie morskim;
- zawody o Puchar Rady Zakładowej SZSO „Sezamor”.

15.01.1978 podczas zebrania sprawozdawczego Zarząd Okręgu udekorował członków koła srebrnymi odznakami PZW; wśród odznaczonych byli: Ryszard Kolm, Roman Weber, Edmund Mentelis i Jan Czartowski.

W trakcie zebrania wybrano nowego komendanta HSR, którym został Feliks Stawikowski.

06.04.1978 r. nastąpiła zmiana Prezesa Koła, którym został Bogdan Marciniak oraz skarbnika, na którego Zarząd Koła powołał Leszka Kapustkę.

W lipcu 1978 r. na kanale w Strzegominie odbyły się zawody gruntowe o Puchar Dyrektora Stoczni „Ustka”, w której udział wzięło pięć kół, a ich zwycięzcą zostało koło „Stoczniowiec”, indywidualnie Jan Kordecki.

Puchar Dyrektora Stoczni „Ustka” z rąk Jerzego Karolczuka odebrał Leszek Kapustka.



Źródło: archiwum koła.

Łącznie w roku 1978 koło uczestniczyło w 10 imprezach wędkarskich zorganizowanych przez siebie oraz Zarząd Okręgu PZW Słupsk, a także ZG Związków Zawodowych Metalowców w Koszalinie.

Z okazji obchodów w 1979 roku setnej rocznicy zorganizowanego wędkarstwa na ziemiach członkowie koła brali czynny udział w imprezach zorganizowanych przez Zarząd Okręgu PZW i koła słupskie. Dużą aktywnością wyróżniała się HSR, przeprowadzając szereg akcji na rzekach Orzechówka i Słupia, których celem była ochrona łososia w okresie tarła.

Spośród licznych zawodów wędkarskich warto wymienić Mistrzostwa Polski Zarządu Głównego, w których koło wystawiło drużynę w składzie: Jan Kordecki, Zdzisław Sekowski, Zdzisław Zagóra. Drużyna zajęła ósme miejsce drużynowo, a indywidualnie Jan Kordecki zajął czwarte miejsce.

Dzięki staraniom dyrekcji Stoczni „Ustka” koło otrzymało teren wraz z budynkiem w Klukach na jeziorze Łebsko, który był przeznaczony na stanicę wędkarską. Przy przebudowie obiektu członkowie koła przepracowali 400 godzin w czynie społecznym.

Członkowie koła podczas prac społecznych.



Źródło: archiwum koła.

W roku 1979 odznakami PZW zostali uhonorowani następujący członkowie koła:

- Eugeniusz Mikołajczak, Edmund Mentelis, Bernard Kolm – Złotą odznaką PZW;
- Bogdan Marciniak, Zdzisław Zagóra – Srebrną odznaką PZW.

W roku 1980 dokonano zmian w składzie Zarządu Koła, który składał się z następujących osób:

- Zdzisław Zagóra – prezes;
- Edmund Mentelis – wiceprezes;
- Feliks Tryba – wiceprezes;
- Janusz Jezior – sekretarz;
- Jan Czartowski – gospodarz;
- Władysław Rybak – rzecznik;
- Andrzej Józwiak – komendant HSR;
- Zdzisław Sękowski i Bogdan Mierzlikin – członkowie.

Zwiększeniu uległa liczebność członków koła do 172 osób, w tym: rencistów - 8 os., kobiet - 1 osoba, juniorów – 28 osób. W ramach udziału w zawodach koło mogło się poszczycić zdobyciem Pucharu Przewodniczącego Wojewódzkiej Rady Związków Zawodowych w Słupsku, Pucharu Dyrektora „Sezamoru” oraz Pucharu Dyrektora Stoczni „Ustka” na zawodach z okazji 35-lecia stoczni. Kolejna zmiana zarządu nastąpiła już w styczniu 1981 roku. W jej skład weszli:

- Zdzisław Zagóra – prezes;
- Edmund Mentelis – wiceprezes;
- Ryszard Ansel – wiceprezes;
- Janusz Jezior – sekretarz;
- Leszek Kapustka – skarbnik;
- Józef Kot – Gospodarz;
- Zbigniew Kwiatkowski – opiekun ds. młodzieży;
- Feliks Tryba – rzecznik;
- Andrzej Józwiak – komendant HSR;
- Krzysztof Zagórski – członek;
- Marian Bałanda – członek.

Na członków komisji rewizyjnej wybrano:

- Romana Górniaka – przewodniczący;
- Krzysztofa Rajczonka i Piotra Iwanickiego – członkowie.

Przewodniczącym sądu organizacyjnego został Bogdan Mierzlikin.

W roku 1982 działalność koła była skromna z powodu ogólnej sytuacji w kraju, ale powiększyła się liczba członków koła do 205 osób, w tym: członków zwyczajnych – 157 osób, rencistów – 11 osób i młodzieży – 37 osób.

W związku z odejściem ze stoczni Janusza Jeziora w roku 1983 obowiązki sekretarza powierzono Władysławowi Góreckiemu, a komisji rewizyjnej Januszowi Jeziorowi. Członkowie koła brali udział w corocznych zawodach wędkarskich osiągając sukcesy. Na wyróżnienie zasługuje udział w mistrzostwach okręgu w Konradowie juniorki Danuty Drozdowskiej, która zdobyła tytuł mistrzyni okręgu junierek, a podczas Mistrzostw Polski w Opolu ta sama zawodniczka zajęła 17 miejsce. Drużyna koła w składzie: Wiesława Drozdowska, Danuta Drozdowska, Piotr Drozdowski i Krzysztof Zagórski w zawodach o Puchar Miast w Łebie zdobyła Puchar Miast oraz otrzymała nagrodę pieniężną w wysokości 10.000 zł z przeznaczeniem na działalność sportową koła.

W roku 1985 odbyło się Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze koła, które zmieniło i rozszerzyło skład zarządu, w następujący sposób:

- Ryszard Ansel – prezes;
- Romuald Krajewski – wiceprezes ds. organizacyjnych;
- Andrzej Drozdowski – wiceprezes ds. sportowych;
- Zdzisław Zagóra – rzecznik;
- Leszek Kapustka – skarbnik;
- Józef Kot – gospodarz;
- Zbigniew Kwiatkowski – członek ds. młodzieży;
- Feliks Tryba – sekretarz;
- Jerzy Szweda – komendant HSR;
- Ireneusz Mączkowiak, Artur Czarnecki, Krzysztof Rajczonek, Waclaw Drozdowski – członkowie.

Na członków komisji rewizyjnej wybrano:

- Janusza Jeziora – przewodniczący (po jego rezygnacji stanowisko przejął Henryk Czerwik);
- Tadeusz Chalecki i Zbigniew Kowalczyk – członkowie.

Po rezygnacji Zdzisława Zagóry z pracy w zarządzie funkcję rzecznika powierzono Arturowi Czarneckiemu. Poszerzono skład sądu organizacyjnego, w którym znaleźli się:

- Władysław Górecki – przewodniczący;
- Tadeusz Lickiewicz, Grzegorz Górniak, Zbigniew Mogilnicki, Stanisław Nieroda – członkowie.

Złotą odznakę PZW otrzymał Zdzisław Zagóra.

W kolejnych latach działalność koła polegała przede wszystkim na organizowaniu i udziale w zawodach. Do wyróżniających się zawodników należeli: Zbigniew Kwiatkowski, Andrzej Drozdowski, Andrzej Wawrykiewicz, Józef Kot, Zdzisława Zagóra, Krzysztof Zagórski, Władysław Górecki, Waclaw Drozdowski, Zbigniew Mogilnicki, Mariusz Chmielewski, Czesław Jaskólski, Marek Sudyś, Ryszard Urbanek.

Częstym uczestnikiem zawodów koła był dyrektor stoczni Jacek Graczyk.



Źródło: zbiory Feliksa Tryby (siedzi przy stoliku).

Wśród dzieci uczestniczących w zawodach spławikowych wyróżnili się: Mariusz Jaskulski, Dorota Nieroda, Dariusz Obarzanek, Norbert Chmielewski, Marcin Zagóra, Jacek Kot, Aneta Lickiewicz, Justyna Drozdowska, Beata Kwiatkowska

W roku 1986, z okazji 10-lecia powstania koła, wędkarze dokonali podsumowania swojej działalności:

- zwiększono liczebność koła do 230 osób;
- zorganizowano 120 imprez, w których wzięło udział 3.800 osób;
- zdobyto 4 tytuły mistrzów okręgu indywidualnie, 1 tytuł drużynowo;
- zdobyto 19 pucharów drużynowo, w tym Puchar Przewodniczącego WRZZ Słupsku, Puchar Turnieju Miast, Puchar Naczelnika Miasta Ustki;
- otrzymano 7 złotych, 9 srebrnych medali za zasługi dla PZW oraz 8 odznak „Młodzieżowy Aktywista Wędkarstwa”.

Koło posiadało własne cztery łodzie wędkarskie 4-osobowe oraz 2 łodzie typu „Stynka”.

Na uroczystości z okazji 10-lecia 12.12.1986 nagrodzonych zostało 24 aktywnych członków koła oraz „Dyrekcja Stoczni”.

Wśród nagrodzonych był jeden z założycieli koła Feliks Tryba (z prawej).



Źródło: archiwum koła.

Ngrodę z rąk Wiceprezesa ZO PZW Słupsk otrzymali: Bernard Holm i Ryszard Ansel.



Źródło: archiwum koła.

W roku 1988 koło przeprowadziło 16 imprez sportowo-turystycznych, w których wzięło udział 618 osób. Z ważniejszych sukcesów należy wymienić:

- I miejsce w zawodach o Puchar Dyrektora Stoczni „Ustka”;
- I miejsce w zawodach o Puchar Komendanta SP MO w Słupsku;
- I miejsce w zawodach o Puchar Przechodni Prezesa ZO w Słupsku.

W roku 1989 Zarząd Koła działał w nowym składzie:

- Ryszard Ansel – prezes;
- Zbigniew Kwiatkowski – wiceprezes ds. organizacyjnych;
- Andrzej Drozdowski – wiceprezes ds. sportowych;
- Feliks Tryba – rzecznik;
- Leszek Kapustka – skarbnik;
- Władysław Górecki – gospodarz;
- Zbigniew Mogilnicki – członek ds. młodzieży;
- Leon Jakubowski – sekretarz;
- Jerzy Wolf, Tadeusz Chalecki, Adam Bal, Ireneusz Mączkowiak, Stanisław Nieroda – członkowie.

Odbyło się 15 imprez sportowo-turystycznych, w których udział wzięło 420 osób. W zawodach o Puchar Prezesa Koła „Gryf” koło zajęło I miejsce drużynowo, a indywidualnie I miejsce zajął Andrzej Drozdowski, a II miejsce Ryszard Ansel.

W związku z rezygnacją w 1990 roku Zbigniewa Kwiatkowskiego z funkcji wiceprezesa jego obowiązki przejął Andrzej Drozdowski. W tym roku zorganizowano 17 imprez z udziałem 485 osób. I miejsce we współzawodnictwie za rok 1990 zajął Andrzej Drozdowski, drugie Zbigniew Kwiatkowski, a trzecie Krzysztof Rajczonek.

W kolejnym roku przeprowadzono 8 imprez z udziałem 350 osób. Złotą odznaką PZW odznaczony został Leszek Kapustka. I miejsce we współzawodnictwie zajął Zbigniew Mogilnicki, II miejsce – Piotr Drozdowski, III – Krzysztof Rajczonek.

Za szczególny wkład pracy na rzecz koła PZW w 1992 roku uhonorowano: Marka Surysia, Eugeniusza Osiala, E. Gintera, Feliksa Trybę, Leszka Kapustkę, Władysława Góreckiego, Zbigniewa Mogilnickiego, Andrzeja Drozdowskiego i Jerzego Wolfa. We współzawodnictwie w ramach koła I miejsce zajął Bogusław Horbacz, II – Kazimierz Michałek, III – Andrzej Horbacz.

W roku 1993 powołano nowy zarząd, w składzie:

- Andrzej Drozdowski – prezes;
- Zbigniew Mogilnicki – wiceprezes;
- Leszek Kapustka – skarbnik;
- Władysław Górecki – gospodarz;
- Eugeniusz Osial – sekretarz;
- Jacek Horbacz i Piotr Drozdowski – członkowie.

W tymże roku powstała Społeczna Straż Rybacka przy kole, składająca się z trzech strażników: Zbigniewa Mogilnickiego, Andrzeja Horbacza i Marka Suprysia.

W roku 1994 z funkcji skarbnika zrezygnował Leszek Kapustka, którego zastąpiła Wiesława Drozdowska. 06.03.94 zorganizowano zawody „Troć 94”. W zawodach uczestniczyło 15 członków koła.



Źródło: archiwum Feliksa Tryby.

Działalność koła trwała do lutego 2001¹⁰²³.

Towarzystwo Krzewienia Kultury Fizycznej (TKKF)1024. Ognisko TKKF „Stoczniowiec” w Stoczni „Ustka” w Ustce

Rok założenia – 1969

Grupa założycielska:

- Alojzy Orywał;
- Wojciech Wypiśniak;
- Józef Pabisiak;
- Ewa Krause;
- Andrzej Hertlein.

¹⁰²³ Informacja członka koła Władysława Góreckiego z marca 2023 roku (w posiadaniu autora).

¹⁰²⁴ Decyzja o powołaniu TKKF zapadła 17 lutego 1956 r. w trakcie Krajowej Narady Aktywu Sportowego w Warszawie, gdzie dyskutowano m.in. konieczność powołania organizacji sportu masowego. Spośród dwu wniosków: reaktywacji Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” i powołania Towarzystwa Krzewienia Kultury Fizycznej, postanowiono przychylić się do drugiego. 3 maja 1957 r., Krajowa Konferencja Założycieli, która odbyła się w Warszawie, przyjęła uchwałę o powołaniu do życia Towarzystwa Krzewienia Kultury Fizycznej. Założycielami TKKF były stowarzyszenia sportowe: AZS, LZS, „START”. Konferencja zatwierdziła statut TKKF, jako stowarzyszenia zrzeszającego ogniska TKKF z terenu kraju, ustaliła zasady powoływania instancji wojewódzkich i tworzenia ognisk terenowych, wybrała tymczasowy Zarząd Główny TKKF. Towarzystwo Krzewienia Kultury Fizycznej z siedzibą w Warszawie tworzy zrzeszeniową strukturę funkcjonującą na terenie całej Rzeczypospolitej Polskiej; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Towarzystwo_Krzewienia_Kultury_Fizycznej [dostęp: 12.04.2023].

Prezisi na przestrzeni lat:

- Alojzy Orywał – 1969-1974;
- Zbigniew Rudnicki – 1974-1977;
- Stanisław Nowicki – 1977-1981;
- Leszek Dunia – 1981 – 1987;
- Zbigniew Opolski – 1987-2002.

Zbigniew Rudnicki i Leszek Dunia w okresie swoich kadencji byli także członkami Zarządu Wojewódzkiego TKKF w Słupsku oraz członkami Rady Sportu w Zjednoczeniu Przemysłu Okrętowego. Podstawowym celem działalności stowarzyszenia była szeroka rozumiana popularyzacja kultury fizycznej, sportu i rekreacji. Realizacja tego celu w Stoczni Ustka polegała m.in. na organizowaniu Spartakiady Zakładowej z udziałem wydziałów produkcyjnych i pionów organizacyjnych Stoczni. Prowadzone były także rozgrywki w formie lig, w tym ligi piłki nożnej, piłki siatkowej i badmintona oraz turniejów w poszczególnych dyscyplinach sportu.

Rozgrywki przeprowadzano na obiektach należących do miasta, spółdzielni mieszkaniowej „Korab”, Zasadniczej Szkoły Budowy Okrętów przy Stoczni Ustka oraz na strzelnicy Centrum Szkolenia Specjalistów Marynarki Wojennej w Ustce. Zawody strzeleckie były organizowane przy wydatnej pomocy kadry CSSMW, komandora por. Mariana Ślesika, bosmana Romana Kiełczewskiego i bosmana Edwarda Lewandowskiego.

Stoczniove Ognisko TKKF było organizatorem imprez rekreacyjnych dla rodzin stoczniovcw, dzieci z okazji „Dnia Dziecka”, jak również imprez związanych z wypoczynkiem stoczniovcw rodzin w ośrodku wypoczynkowym Stoczni w Świeszynie k. Miastka.

Na terenie miastka Ustka, wspólnie z Ośrodkiem Sportu i Rekreacji oraz klubem sportowym MZKS „Jantar” organizowano imprezy z udziałem zakładów m. Ustka i jednostek wojskowych.

Wśród organizatorów z ramienia jednostek wojskowych wyróżnić należy komandora ppor. Jana Malinowskiego.

Drużyna TKKF „Stoczniovcw” i Centrum Szkolenia Specjalistów Marynarki Wojennej w Ustce.



Zawodnicy TKKF, od lewej górný rząd: Marek Woźniak, Stefan Gruszczyński, Andrzej Żakiewicz, Waldemar Ilczuk, od lewej dolny rząd: Ryszard Kubicki, Mirosław Margol, Wiesław Ćwirko, Czesław Bujak; w grupie są również: dyrektor stoczni Jacek Graczyk (ósmý od lewej), trener Cejrowski (drugi od prawej) i Stanisław Siudek (pierwszy od prawej).

Źródło: archiwum Leszka Duni.

Ognisko TKKF „Stoczniowiec” brało czynny udział w organizacji sztabowej imprezy sportowej przemysłu okrętowego tj. Centralnej Spartakiady Przedsiębiorstw Przemysłu Okrętowego. W roku 1976 finał spartakiady odbył się w Ustce. W celu przygotowania odpowiednich warunków dla przeprowadzenia turnieju piłkarskiego powstał wówczas stadion przy ul. Sportowej, zwany popularnie „Wembley”, na którym na którym swoje mecze rozgrywał zespół TKKF „Stoczniowiec”.

TKKF „Stoczniowiec” reprezentował Stocznnię Ustka na innych spartakiadach przemysłu okrętowego.

Piłkarze nożni w finałach Centralnej Spartakiady w Gdyni w czerwcu 1984 r.



Stoją, tylny rząd, od lewej: Leszek Dunia (kierownik ekipy), Marek Suryś, Ryszard Rolnik, NN, Mirosław Więch, Marek Woźniak, Andrzej Krysztofiak (kierowca), drugi rząd: Janusz Gargas, Czesław Bujak, Wiesław Ćwirko, Marek Wojda, Zdzisław Czarnecki: kucają, od lewej: Ryszard Żebryk, Marek Hołowienko, Janusz Prykiel.

Źródło: archiwum Leszka Duni.

Organizatorzy eliminacji do XVI spartakiady w Ustce 16 maja 1985 r.



Od lewej: Jacek Szewczuk,
Roman Hepka (redakcja
sportowa „Głosu
Stoczniowca”), Barbara
Lewandowska, Leszek Dunia,
Wiesław Ćwirko.
Źródło: Archiwum Leszka
Duni.

W roku 1986, podczas spartakiady, która odbyła się w Bytowie, Stocznia Ustka zajęła V miejsce w klasyfikacji generalnej oraz I miejsce w kategorii zakładów zatrudniających do 1500 pracowników.

Reprezentanci Stoczni „Ustka”, biorący udział w spartakiadzie w 1986 roku w Bytowie.



Źródło: archiwum Zbigniewa Opolskiego.

Zbigniew Opolski odbiera Puchar za I miejsce w rywalizacji zakładów do 1500 pracowników.



Źródło: archiwum Zbigniewa Opolskiego.

Największe sukcesy w rozgrywkach będących w programie Centralnych Spartakiad ZPO odnosili brydżyści oraz piłkarze nożni, którzy zdobywali medale w rywalizacji z silnymi zespołami. Piłkarze walczyli z byłymi zawodnikami takich klubów, jak: „Bałtyk Gdynia” (Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni), „Polonia Gdańsk” (Stocznia im. Lenina w Gdańsku), „Stal Stocznia” (Stocznia im. Adolfa Warskiego w Szczecinie), „Pogoń Barlinek” („Bomet” Barlinek).

Sukcesy odnosili także siatkarze, którzy w latach 1977-1989 dwukrotnie awansowali do finału rozgrywek, zdobywając srebrne medale.

Do wyróżniających się zawodników w poszczególnych dyscyplinach należeli:

1. Brydż sportowy: Wojciech Duch, Stanisław Nowicki, Ryszard Woźniak, Roman Zieliński, Zdzisław Krawczyk, Władysław Kuligowski, Kazimierz Małkowski, Jan Hertlein, Andrzej Butowski,
2. Szachy: Wiktor Krompiewski, Zdzisław Suder, Ludwik Taluniewicz, Zdzisława Krawczyk
3. Tenis stołowy: Ewa Zielińska, Anna Podrecka, Andrzej Owiński, Jan Hertlein, Roman Zieliński
4. Strzelectwo: Ireneusz Mączkowiak, Janusz Laskowski,
5. Piłka siatkowa: Zbigniew Opolski, Zygmunt Zagraniczny, Ireneusz Adamczyk, Witold Modzelewski, Ryszard Woźniak, Grzegorz Polewcyk, Włodzimierz Wdowiak, Leszek Dunia, Zbigniew Rudnicki, Ryszard Krenczewicz, Paweł Aszkiełowicz, Tomasz Bryła, Jan Zawada.
6. Piłka ręczna: Stanisław Nowicki, Jerzy Kołakowski, Stanisław Wełpa, Andrzej Hertlein, Ryszard Chomicz, Kazimierz Kowalski, Mirosław Jabłonski, Lech Pągowski, Andrzej Tymczak, Krzysztof Rzekowski, Stanisław Wełpa, Zygmunt Wolczyk,
7. Piłka nożna: Wiesław Ćwirko, Ryszard Kubicki, Marek Woźniak, Mirosław Więch, Andrzej Małolepszy, Zbigniew Kwiatkowski, Janusz Gargas, Czesław Bujak, Stanisław Wełpa, Tadeusz Włodarczyk, Stefan Gruszczyński, Stanisław Nieroda, Ryszard Rolnik, Ryszard Żebryk, Janusz Prykiel, Marek Wojda, Zdzisław Czarnecki, Waldemar Ilczuk, Janusz Rosa, Zbigniew Rudnicki, Andrzej Łakota, Jan Hertlein, Zbigniew Miecznikowski, Marek Suryś, Andrzej Hertlein, Wiesław Krajewski, Mirosław Margol, Jan Cuper, Jan Wolarz, Bogdan Nowiński, Paweł Hołowienko, Antoni Zubilewicz, Ryszard Ziarkowski, Henryk Czerwik,
8. Sporty rekreacyjne: Zygmunt Wolczyk, Stanisław Sadowski, Zbigniew Kuński, Andrzej Łakota, Zdzisław Szumski, Zenon Michałowski.

W ramach TKKF „Stoczniovec” funkcjonowała także sekcja żeglarska, która dysponowała jachtem „GRYFITA” oraz innymi żaglówkami¹⁰²⁵. Sekcja powstała w 1973 roku. Liczyła wówczas 21 członków i posiadała jeden jacht śródlądowy¹⁰²⁶. W skład sekcji wchodził, m.in.: Zbigniew Dożynkiewicz (komandor sekcji), Bogdan Dożynkiewicz, Zbigniew Jakubczyk¹⁰²⁷, Andrzej Kulczak, Zdzisław Ociepka, Józef Pabisiak, Krystyna Michałek, Kazimierz Cichoń, Leszek Kasperowicz.

Liczba członków sekcji wzrosła w roku 1976 do 90. Wśród doświadczonych żeglarzy jeden miał uprawnienia kapitana jachtowego, 4 – sterników morskich, 25 – sterników jachtowych. Żeglarze mieli do dyspozycji 9 jachtów śródlądowych i 2 morskie¹⁰²⁸.

Jacht „Gryfita”.



Źródło: <https://gp24.pl/miasto-slupsk-wystawilo-zniszczony-jacht-na-licytacje-gryfita-na-sprzedaz/ar/c1-14813160> [dostęp: 15.03.2023].

Jednym z najbardziej spektakularnych sukcesów TKKF „Stoczniovec” był udział w rozgrywkach Pucharu Polski w piłce nożnej w sezonie 1984/85. W tym roku, drużyna piłkarzy nożnych dotarła do finału szczebla wojewódzkiego, gdzie zmierzyła się z czołową drużyną ligi okręgowej, „Brdą” Przechlewo. Drużyna ta okazała się przeciwnikiem, którego TKKF „Stoczniovec” już nie dał rady pokonać.

¹⁰²⁵ Drugim jachtem był „ENIF”, który stoczniovec żeglarzom zafundowała Stocznia „Ustka”; zob. „Głos Pomorza” 14, 15.02.1976 r., nr 37.

¹⁰²⁶ „Głos Pomorza” 18.05.1976 r., nr 113.

¹⁰²⁷ Zbigniew Jakubczyk był jednym z uczestników nieudanego rejsu jachtu „Iwona Pieńkawa”.

¹⁰²⁸ „Głos Pomorza” 18.05.1976 r., nr 113.

Drużyna piłki nożnej TKKF „Stoczniowiec”.



Od lewej: Ludwik Iwan (kapitan), Ryszard Kubicki, Henryk Czerwik, Tadeusz Włodarczyk, Ryszard Wolczuk, Wiesław Szer, Ryszard Rolnik, Zbigniew Kwiatkowski, Zdzisław Czarnecki, Janusz Gargas, Henryk Pelczar.

Źródło: archiwum Leszka Duni.

Nagrody i wyróżnienia przyznane członkom TKKF „Stoczniowiec” w uznaniu zasług dla krzewienia kultury fizycznej:

- Andrzej Łakota i Zbigniew Rudnicki - nagroda w postaci wyjazdu na Igrzyska Olimpijskie w Moskwie w 1980 roku;
- Leszek Dunia – Brązowa Odznaka „Zasłużony Działacz Kultury Fizycznej” przyznana przez Główny Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki (GKKFiT)¹⁰²⁹ w czasie Finałów Centralnej Spartakiady ZPO w czerwcu 1986 roku.

Wielu innych działaczy TKKF „Stoczniowiec” zostało uhonorowanych odznakami Zarządu Głównego i Zarządu Wojewódzkiego TKKF oraz Wydziału Kultury Fizycznej Urzędu Wojewódzkiego w Słupsku.

Opracował: Leszek Dunia.

¹⁰²⁹ Główny Komitet Kultury Fizycznej (GKKF) – centralny organ administracji PRL w zakresie kultury fizycznej, sportu i turystyki utworzony 1950. W 1960 został przemianowany w Główny Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki (GKKFiT), który w 1978 podzielono na Główny Komitet Kultury Fizycznej i Sportu (GKKFiS) i Główny Komitet Turystyki. W 1985 obie struktury połączono w Główny Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki; zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Główny_Komitet_Kultury_Fizycznej [dostęp:15.03.2023].

Lista projektów łodzi ratunkowych realizowanych przez Stocznnię „Ustka”. Solas 1960/1974¹⁰³⁰

L.p.	Typ łodzi	Opis	Rok	Uwagi
1.	ŁRA-P1-r	napęd ręczno – śrubowy	1962	Aluminium, projekt - Biuro Konstrukcyjne Taboru Morskiego
2.	ŁRA-P2-s	motorowa	1962	Aluminium
3.	ŁRA-P1-s	motorowa, z silnikiem „Puck-24”	1962	Aluminium
4.	ŁRA-P2-r	napęd ręczno – śrubowy	1962	Aluminium
5.	ŁRA-P1-r	napęd ręczno – śrubowy	1962	Aluminium
6.	ŁRA-P1-s-Rf	motorowa, z silnikiem "Puck-24" z reflektorem	1962	Aluminium, projekt - Biuro Konstrukcyjne Taboru Morskiego
7.	ŁRA-L2-w	wiosłowo – żaglowa	1963	Aluminium, projekt - Biuro Konstrukcyjne Taboru Morskiego
8.	L2-w	wiosłowo – żaglowa	1963	LPS
9.	P1-s/LR	motorowa	1963	LPS atest LR
10.	P1-s	motorowa	1963	LPS, projekt - Politechnika Gdańska Zakład Technologii Okrętów
11.	ŁRA-P1-s-Rd	motorowa, z radiokabiną i reflektorem	1963	Aluminium, projekt - Biuro Konstrukcyjne Taboru Morskiego
12.	P4-r-F i Rd	napęd ręczno-śrubowy typu wahadłowego (Fleming) z radiokabiną	1963	LPS, projekt - Politechnika Gdańska Zakład Technologii Okrętów
13.	ŁRT-P4-s	motorowa	1963	LPS, projekt - Politechnika Gdańska Zakład Technologii Okrętów
14.	P5-s	motorowa	1963	LPS, projekt - Politechnika Gdańska Zakład Technologii Okrętów
15.	ŁRT-P1-r	napęd ręczno - śrubowy typu wahadłowego (Fleminga)	1963	LPS
16.	P1	Motorowa, z napędem silnikowym "Puck-20"	1963	LPS
17.	ŁRT-P1-s	motorowa, z silnikiem „P-24Z”	1964	LPS, uznanie SBG (Związek Zawodowy Marynarzy RFN)

¹⁰³⁰ Opracowanie własne na podstawie APK, OS, zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce.

18.	ŁRT-P2-s-Rf	motorowa z reflektorem	1964	LPS
19.	ŁRA-M1-r	napęd ręczno-śrubowy	1964	Aluminium, projekt - Biuro Konstrukcyjne Taboru Morskiego
20.	ŁRT-P4-s	motorowa, z silnikiem Puck-24, z radiokabiną	1964	LPS, projekt - Politechnika Gdańska Zakład Technologii Okrętów
21.	ŁRA-M1-s-Rf	motorowa, z reflektorem	1964	Aluminium
22.	L2 w	z napędem wiosłowym	1965	LPS
23.	ŁRT L5-w	wiosłowo - żaglowa	1965	LPS
24.	ŁRA-P4-s-Rd	motorowa, z silnikiem "Puck-24", radiokabiną i reflektorem	1965	Aluminium, projekt - Biuro Konstrukcyjne Taboru Morskiego
25.	typ P5-r-F z-1965	napęd ręczno-śrubowy typu wahadłowego	1965	LPS
26..	L1sw	wiosłowo-żaglowa	1965	LPS
27.	P1sZZ	motorowa do przejścia strefy ognia	1966	LPS Certyfikat LR 1969
28.	ŁRT-L4-w	wiosłowo-żaglowa	1966	LPS
29.	P2-s i P2-r	P2-s motorowa z silnikiem „P-24”	1967	LPS
30.	ŁRT-P2-s	motorowa z silnikiem „Petter”	1967	LPS
31.	ŁRTM1 s	motorowa	1969	LPS
32.	P3-s-Rd	motorowa z radiokabiną	1969	LPS
33.	ŁRT-P1-s-Rf	motorowa z reflektorem	1969	LPS
34.	P1	motorowa, z silnikiem „Puck-24”, z radiokabiną	1969	LPS
35.	ŁRT-P2-s/N	motorowa, z silnikiem „Lisner” na statek B 523	1969	LPS
36.	ŁRT-M1-s- m6R	motorowa, z zespołem napędowym "Puck-24Z"	1970	LPS
37.	M1-s-m4	motorowa, z zespołem napędowym "Puck-24Z"	1970	LPS
38.	ŁRT-P2-s-Z	motorowa, zamknięta	1971	LPS
39.	P1	motorowa, z zespołem	1971	LPS

		napędowym "Puck-24Z"		
40.	ŁRT-M1-s-Rf	motorowa, z reflektorem	1972	LPS, dokumentacja w j. rosyjskim
41.	ŁRT-L5-s	motorowa	1972	LPS
42.	P1-s/LR	motorowa, z napędem silnikowym	1972	LPS, atest LR
43.	ŁRT-P2-r	napęd ręczno-śrubowy	1972	LPS
44.	ŁRT-P2-s	motorowa, z silnikiem "Puck-24Z"	1972	LPS
45.	ŁRT-P1-s/SBG	motorowa, z napędem silnikowym "P-24z"	1972	LPS, z uznaniem SBG (Związek Zawodowy Marynarzy RFN)
46.	ŁRA-P1-s-Rd	motorowa, z napędem silnikowym, radiokabiną i reflektorem	1973	Aluminium
47.	ŁRT-L5-r	napęd ręczno-śrubowy	1973	LPS
48.	ŁRT-P2-s-m6R	motorowa, z reflektorem	1973	LPS
49.	ŁRT -M1-s-m6-R	motorowa, z napędem silnikowym z reflektorem	1973	LPS
50.	ŁRT-P3-r	napęd ręczno-śrubowy typu wahadłowego	1973	LPS
51.	ŁRT-P7-r/B	motorowa	1973	LPS, na statek ts/s "Stefan Batory"
52.	P2-s-m4	motorowa, z zespołem napędowym „SUM”	1973	LPS
53.	ŁRT-L5-s-Rf	motorowa, z reflektorem	1973	LPS
54.	ŁRT-P2-s-m6-ZKR	motorowa, zamknięta, z radiokabiną	1974	LPS
55.	ŁRT-M1-s	motorowa	1974	LPS
56.	ŁRT-L5-s-m4	motorowa	1974	LPS
57.	ŁRT-P1-s-r	napęd ręczno-śrubowy typu Fleminga	1974	LPS
58.	ŁRT-P2-s-m4	motorowa, z zespołem napędowym "Sum"	1975	LPS
59.	ŁRT-P2-s-m4	motorowa, z zespołem napędowym "Sum"	1975	LPS, z odbiorem NSI (Netherlands Shipping Inspectorate – Niderlandzka Inspekcja Żeglugi)
60.	ŁRT-P2-s-m6-R	motorowa, z zespołem	1975	LPS

		napędowym "Lin"		
61.	M1-s-m4	motorowa, z zespołem napędowym "Puck 24Z"	1975	LPS
62.	ŁRA-P2-s	motorowa, z napędem silnikowym	1976	Aluminium
63.	P2-s-m4	motorowa, z zespołem napędowym „SUM”	1976	LPS
64.	ŁRT-P1-s-m4	motorowa, z zespołem napędowym "SUM"	1976	LPS
65.	ŁRT-P1-s-r	napęd ręczno-śrubowy	1976	LPS
66.	ŁRT-P3-s-r	napęd ręczno-śrubowy	1976	LPS
67.	P1	motorowa, z napędem silnikowym "Puck-20"	1976	LPS
68.	ŁRT-P1-s-m6-R	motorowa, z zespołem napędowym "LIN"	1976	LPS
69.	ŁRT-P3-s-m6-R	motorowa, z zespołem napędowym "Lin"	1976	LPS
70.	ŁRT-L5-s-m6-R	motorowa, z silnikiem "SUM"	1976	LPS
71.	L2-s-w	napęd wiosłowo-żaglowy	1976	LPS
72.	ŁRT-L5-s-m4	motorowa, z silnikiem "SUM"	1976	LPS
73.	P1	napęd ręczno-śrubowy typu wahadłowego (Fleminga)	1976	LPS
74.	ŁRT-M1-s-r	napęd ręczno-śrubowy	1977	LPS
75.	ŁRT-P1-s-r	napęd ręczno-śrubowy	1978	LPS, atest LR, BV, MM
76.	ŁRT-P3-s-m4-Z	motorowa, zamknięta	1979	LPS
77.	ŁRT-L4-s-m4	motorowa	1979	LPS
78.	ŁRT-L5-s-m4	motorowa, zespół napędowy „SUM”	1979	LPS, instalacja napędowa z osłoną stalową
79.	ŁRT-P3-s-m6-R	motorowa, z zespołem napędowym "Lin"	1980	LPS
80.	ŁRT-L5-s-r	napęd ręczno-śrubowy	1981	LPS
81.	ŁRT-M1-s-m6R	motorowa, z zespołem napędowym "Puck-24z"	1982	LPS

82.	ŁRT-M1-s-m6-R	motorowa z reflektorem, z zespołem napędowym „Puck-29”	1986	LPS
83.	ŁRT-P2-s-m6-R	motorowa, zespołem napędowym "Puck-29"	1986	LPS

Objaśnienia:

- tytuły projektów podano zgodnie treścią zapisów archiwalnych;

- podstawowe oznaczenia:

ŁRA – wszystkie łodzie wykonane z aluminium odpornego na działanie wody morskiej;

ŁRT – wszystkie łodzie wykonane z laminatu poliestrowo-szklanego; w przypadku łodzi do przejścia strefy ognia (łodzie przeznaczone na tankowce lub platformy wiertnicze) - z użyciem żywic uniepalnionych);

L, M, P – wielkość łodzi;

L1...L5, M1, P1...P7 - długość klasyfikacyjna łodzi wg ISO (np. P1 – 7.30m, P2 – 8.00 m);

R/ Rf – reflektor poszukiwacz;

Z – typ zamknięty (z nadbudówką sztywną);

ZK – typ zamknięty z radiokabiną (miejsce z radiostacją);

m – motorowa;

r – napęd ręczno-śrubowy (drezynowy);

w – napęd wiosłowy, łódź z ożaglowaniem;

4/6 – min. prędkość łodzi w węzłach;

P-24, PUCK-24/24Z – zespoły napędowe oparte na silnikach wysokoprężnych produkowanych przez Puckie Zakłady Mechaniczne w Pucku wg projektów niemieckich; 24/29 oznacza moc w KM, chłodzone wodą;

SUM/LIN - zespoły napędowe oparte na silnikach wysokoprężnych produkowanych przez Puckie Zakłady Mechaniczne w Pucku wg projektów firmy HATZ, RFN; marynizowane przez PZM, odpowiednio, o mocy 24 i 29 KM, chłodzone powietrzem;

LISTER – silnik firmy angielskiej Hawker Siddley, w późniejszym okresie, po wprowadzeniu Konwencji SOLAS 74 ze zmianami z 1983 roku, stosowany na wszystkich łodziach typu zakrytego;

PETTER – nazwa silników firmy przejętej przez Hawker Siddley;

W archiwum brakuje, m.in.:

- łodzi ŁRT-P2sZZ – do przejścia strefy ognia;

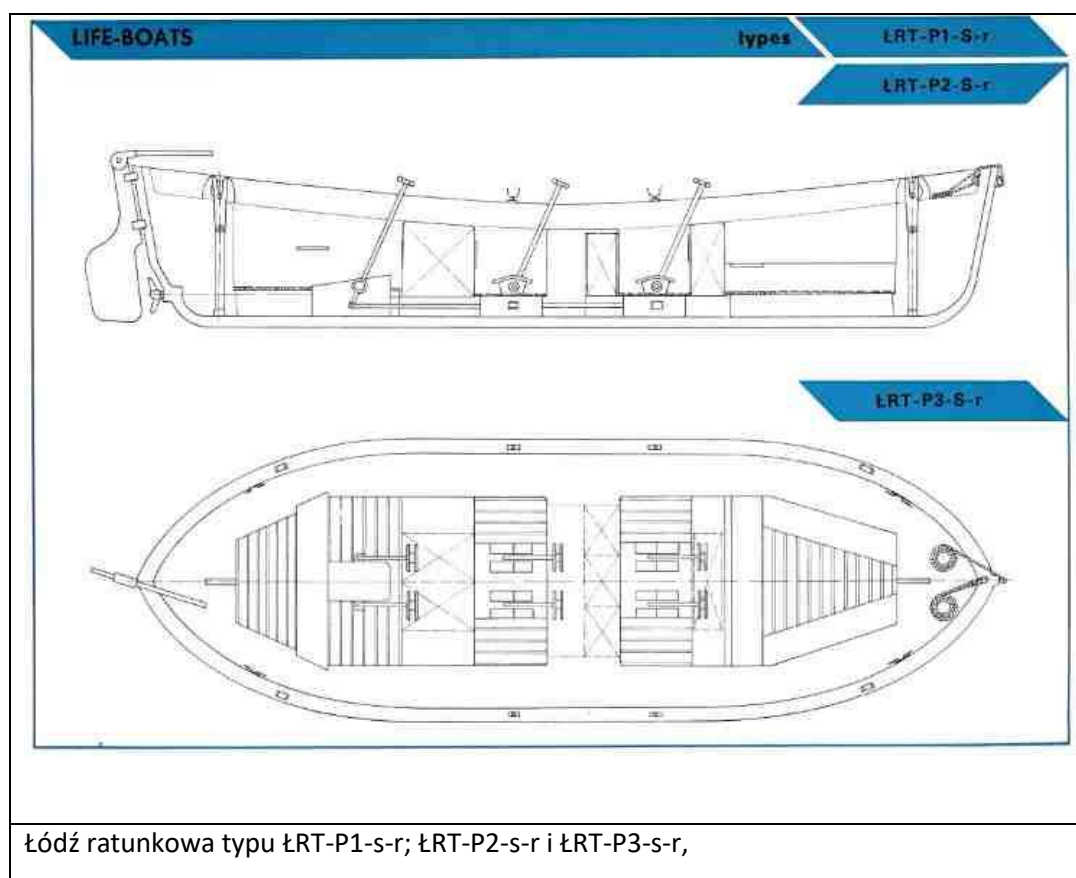
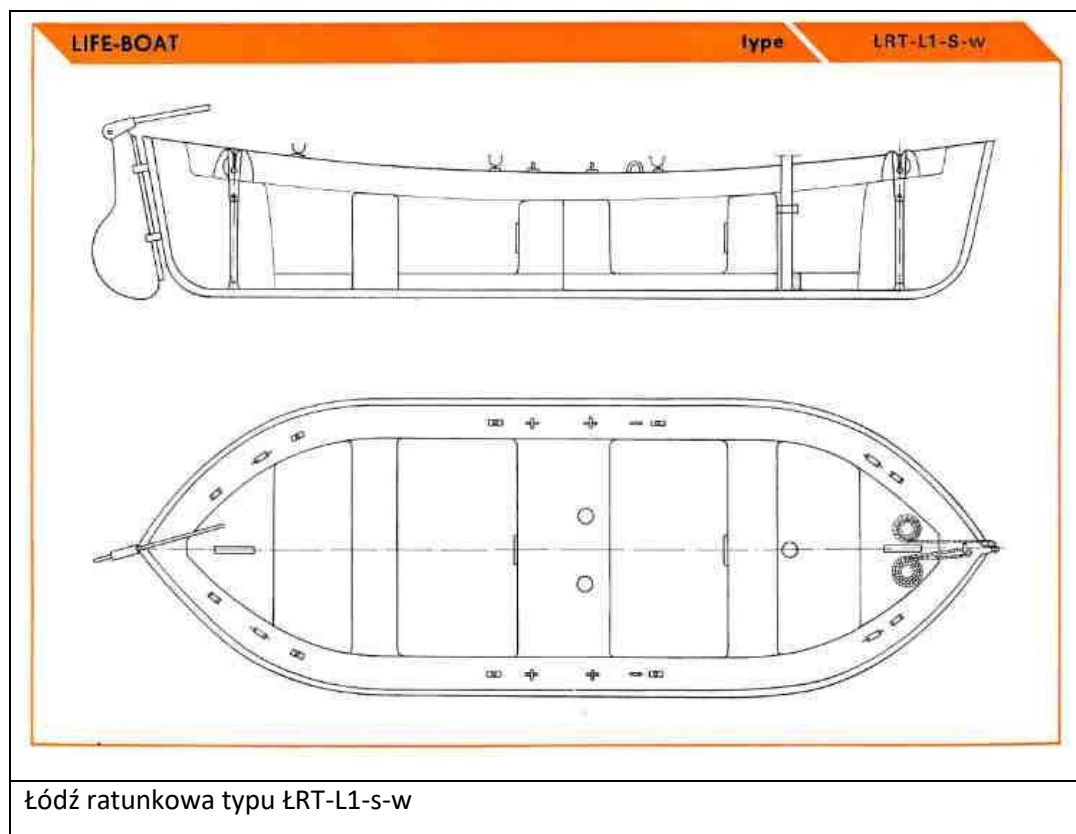
- łodzi ratunkowych typu P-9 typu częściowo-zakrytego (sztywna nadbudówka dziobowa i rufowa uzupełnione namiotem z tkaniny ocieplanej Duraskin), długość 11.5 m, liczba osób 150, przeznaczonych na statki pasażerskie typu B494, budowane w latach 1979-1982 w Stoczni Gdańskiej i Gdynskiej dla Stena Line, Szwecja, wg przepisów SV (Sjöfartverket – Szwedzka Administracja Morska) i LR (Lloyd's Register – Towarzystwo klasyfikacyjne);

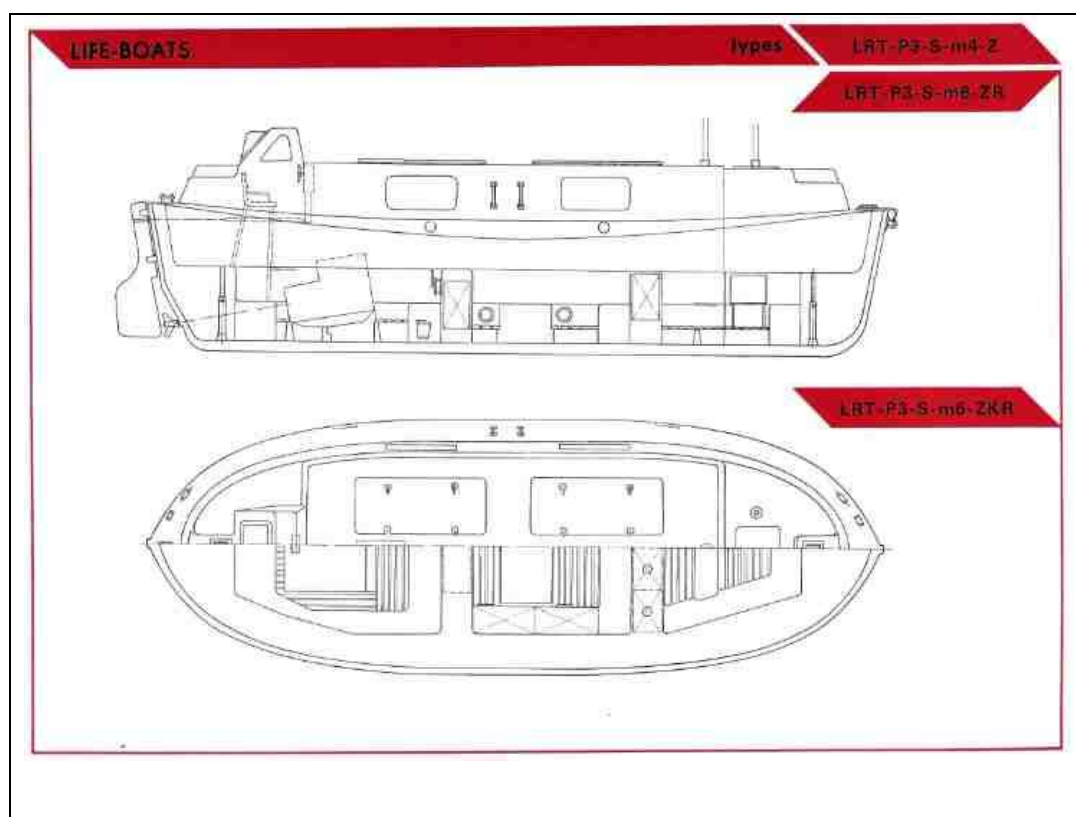
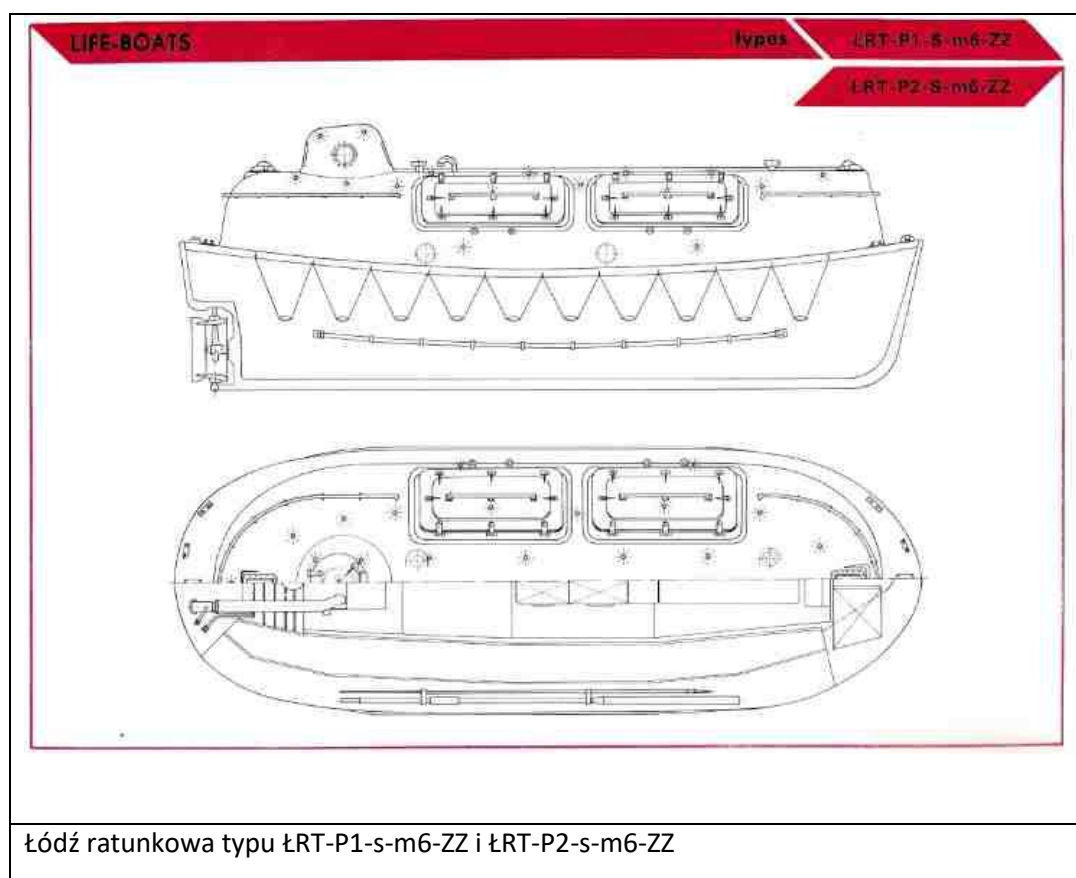
- łodzi produkowanych zgodnie z Konwencją Solas 74 ze zmianami z 1983 roku;

Wyciąg z karty katalogowej stanowiący ofertę sprzedaży łodzi ratunkowych z laminatu

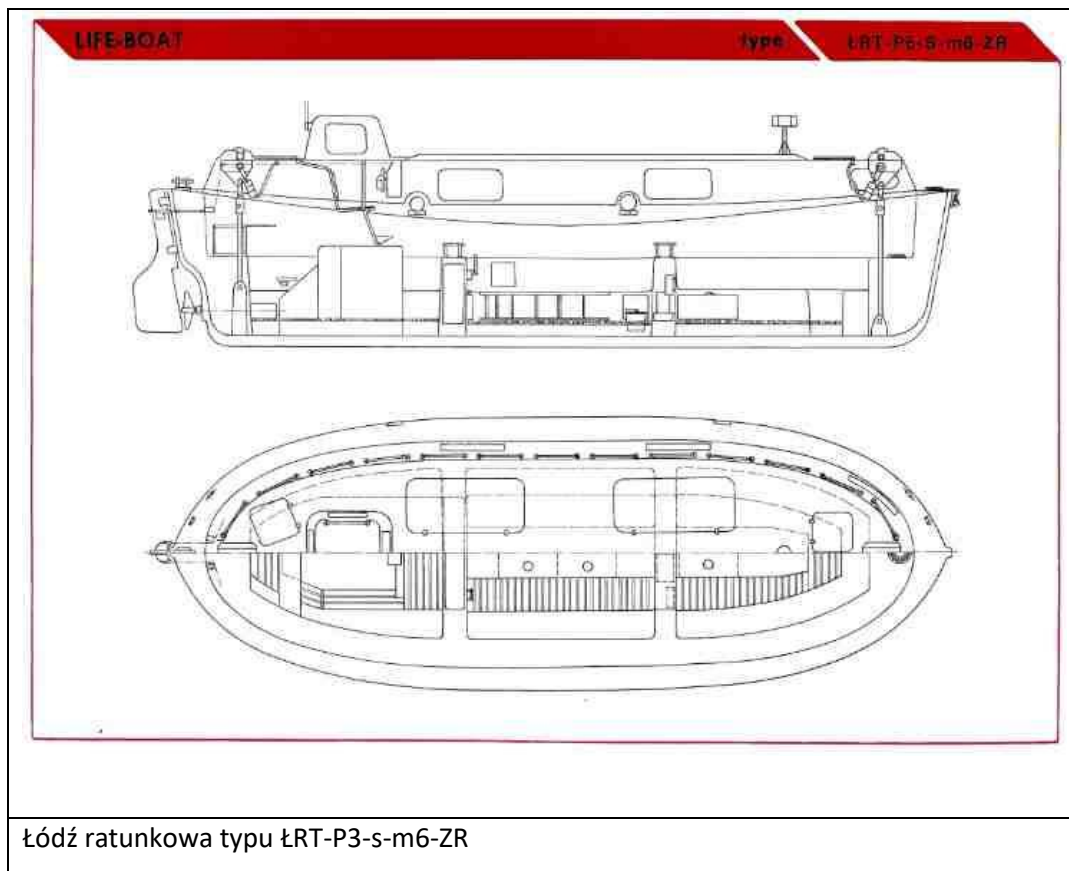
Type of boat	Class of boat	n	m			E	Weight of boat		Kind of drive	Certificates of classification societies
			L	B	H		with passengers	without passengers		
LRT-L1-S-w	L1	10	4.90	1.75	0.72	4.00	1679	929	row- and sail	PRS
LRT-L2-S-w	L2	15	5.50	1.90	0.75	4.45	1950	825	row- and sail	PRS
LRT-L4-S-w	L4	25	6.50	2.20	0.86	5.25	2950	1075	row- and sail	PRS, LR
LRT-L4-S-m4	L4	23	6.50	2.20	0.86	5.25	3425	1700	driving set "Sum"	PRS
LRT-L5-S-r	L5	30	7.00	2.30	0.92	5.70	3672	1422	hand-propelled	PRS, RS-USSR
LRT-L5-S-m4	L5	27	7.00	2.30	0.92	5.70	3792	1767	driving set "Sum"	PRS, RS-USSR
LRT-M1-S-r	M1	37	7.30	2.40	0.95	6.00	4294	1590	hand-propelled	PRS
LRT-M1-S-m4	M1	37	7.30	2.40	0.95	6.00	4714	1939	driving set "Sum"	PRS, RS-USSR
LRT-M1-S-m6-R	M1	37	7.30	2.40	0.95	6.00	4963	1891	driving set "Lin"	PRS
LRT-P1-S-r	P1	46	7.30	2.65	1.05	6.00	5133	1683	hand-propelled	PRS, RS-USSR, DOT*, BV, LR
LRT-P1-S-m4	P1	44	7.30	2.65	1.05	6.00	5290	1990	driving set "Sum"	PRS, RS-USSR
LRT-P1-S-m6-R	P1	44	7.30	2.65	1.05	6.00	5541	2241	driving set "Lin"	PRS, BV, DOT*, BV, LR
LRT-P1-S-m6-ZZ	P1	32	7.30	2.65	1.05	5.92	7000	4300	motor- HRW 3 MGR 3	PRS, RS-USSR
LRT-P2-S-r	P2	60	8.00	2.85	1.15	6.60	6800	2100	hand-propelled	PRS, RS-USSR
LRT-P2-S-m4	P2	56	8.00	2.85	1.15	6.60	6392	2192	driving set "Sum"	PRS, RS-USSR
LRT-P2-S-m6-R	P2	56	8.00	2.85	1.15	6.60	6570	2470	driving set "Lin"	PRS
LRT-P2-S-m6-Z	P2	50	8.00	2.85	1.15	6.60	6820	2730	driving set "Lin"	PRS
LRT-P2-S-m6-ZR	P2	50	8.00	2.85	1.15	6.60	6536	2861	driving set "Lin"	PRS, RS-USSR
LRT-P2-S-m6-ZKR	P2	36	8.00	2.85	1.15	6.60	5994	3294	driving set "Lin"	RS-USSR
LRT-P2-S-m6-ZZ	P2	45	8.00	2.85	1.15	6.27	6300	5420	motor HRW 3 MGR 3	PRS, DOT*, RS-USSR
LRT-P3-S-r	P3	66	8.50	3.00	1.21	7.00	7363	2413	hand-propelled	PRS
LRT-P3-S-m4	P3	66	8.50	3.00	1.21	7.00	7671	2721	driving set "Sum"	PRS
LRT-P3-S-m6-R	P3	66	8.50	3.00	1.21	7.00	7920	2970	driving set "Lin"	PRS
LRT-P3-S-m4-Z	P3	62	8.50	3.00	1.21	7.00	7952	3302	driving set "Lin"	PRS, RS-USSR
LRT-P3-S-m6-ZR	P3	62	8.50	3.00	1.21	7.00	8040	3290	driving set "Lin"	RS-USSR
LRT-P3-S-m6-ZKR	P3	50	8.50	3.00	1.21	7.00	7810	4050	driving set "Lin"	RS-USSR
LRT-P5-S-m6-ZR	P5	90	9.50	3.35	1.36	7.85	11350	4600	motor HRW 3 MGR 2	RS-USSR
LRT-P9-S-m6-R	P9	108	11.50	4.00	1.50	9.59	15300	7200	motor HRW 3 MGR 2	SV, DOT*

*) Restricted production - an approval of the national authority is required every time before the delivery for particular ships.

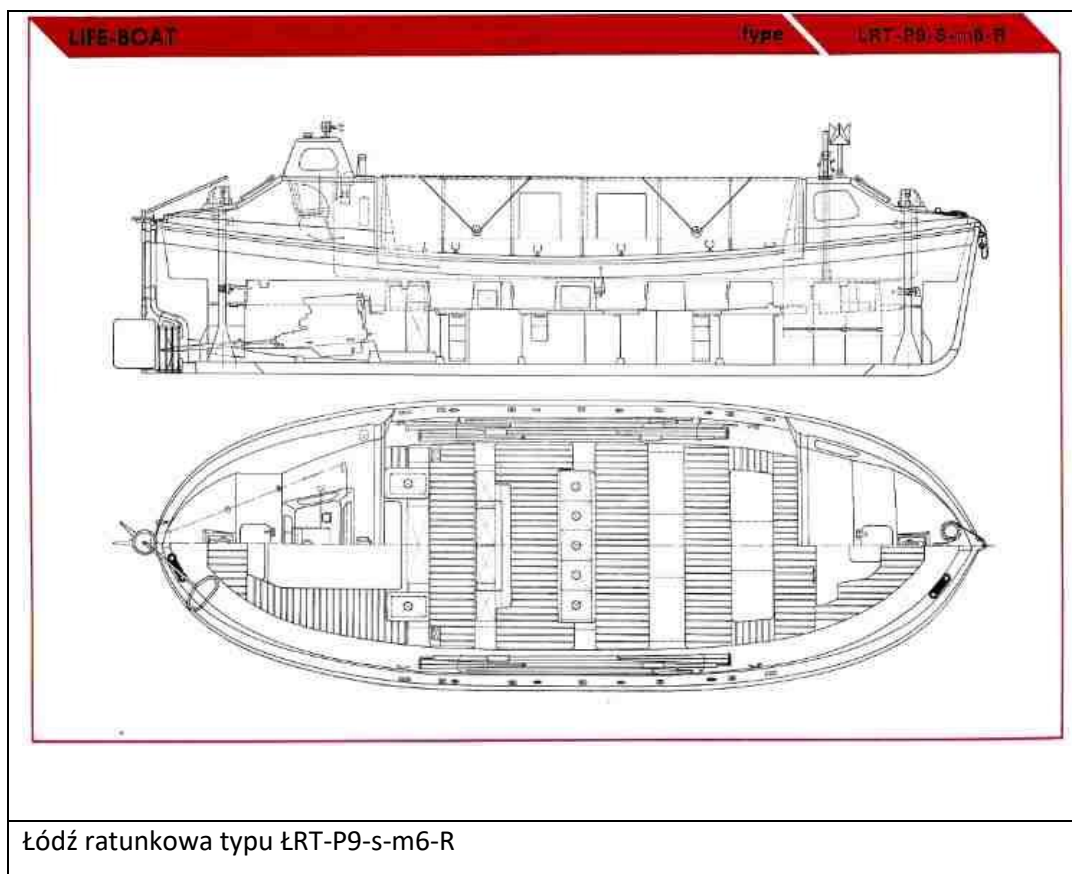




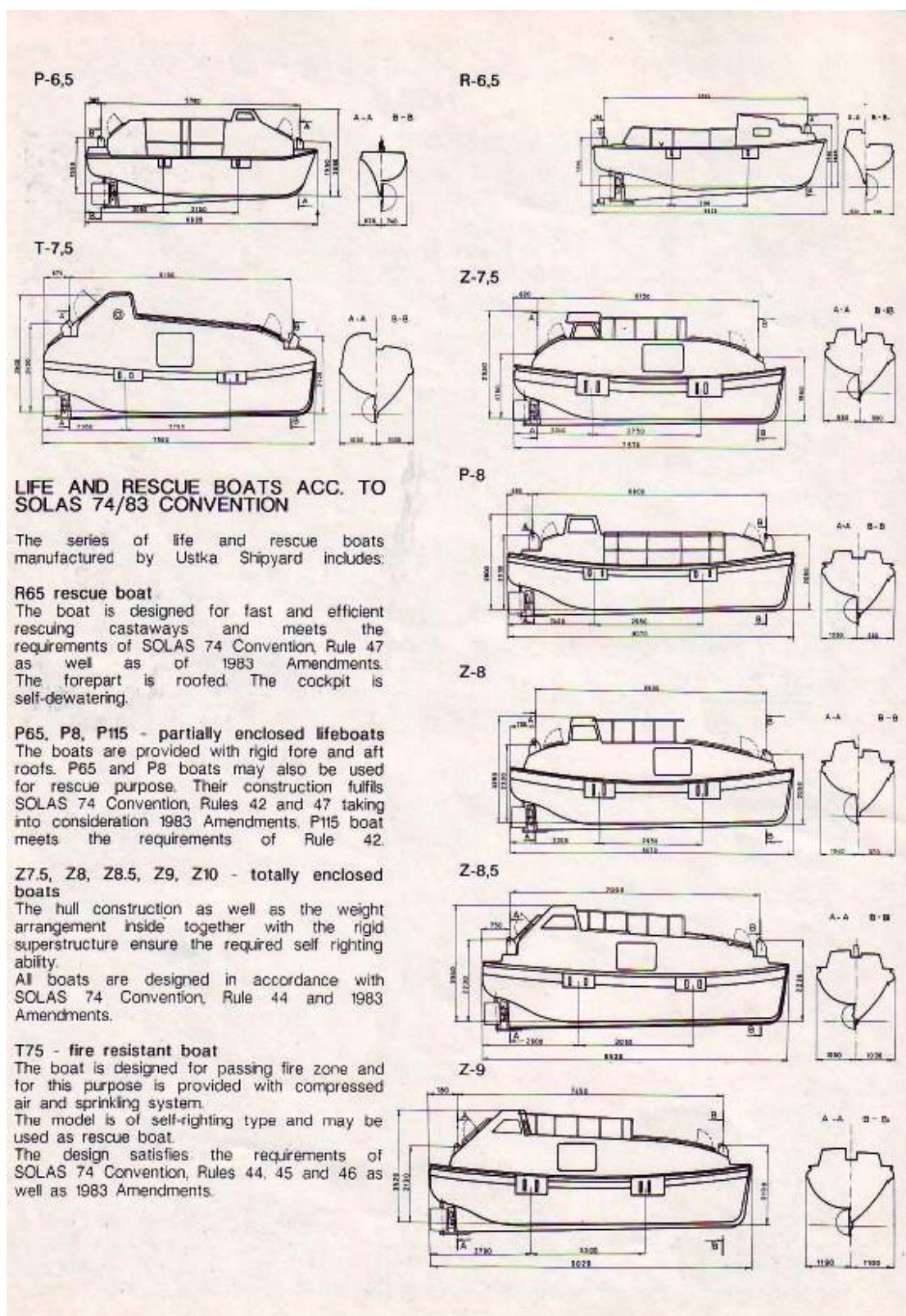
Łódź ratunkowa typu ŁRT-P3-s-m4-Z; ŁRT-P3-s-m6-ZR i ŁRT-P3-s-m6-ZKR



Łódź ratunkowa typu ŁRT-P3-s-m6-ZR



Łódź ratunkowa typu ŁRT-P9-s-m6-R

Łodzie ratunkowe wg Solas 1974 ze zmianami z 1983 roku¹⁰³¹

¹⁰³¹ Ulotka reklamowa łodzi ratunkowych i ratunkowo-ratowniczych wydana przez „Centromor” Gdańsk (w posiadaniu autora).

CHARACTERISTICS OF LIFE AND RESCUE BOATS BUILT BY USTKA SHIPYARD

The boats are built of glass reinforced plastic. Self extinguishing resins Polimal 160 or 162 with addition of Sb_2O_3 and constructional resins Polimal 109 and 154 are applied.

Glass fibre mats of 300 and 600 G.S.M E grade boron glass as well as 400 G.S.M unidirectional fabric are used as reinforcement. The latter is applied for the boat fender. The laminate contains at least 30 per cent of glass fibre.

The construction of hulls of enclosed boats as well as the arrangement of loads inside ensure self-righting ability. Partially enclosed boats are capable of self-dewatering.

Proper hull shape as well as the position of the centre of gravity guarantee better stability features than these required by the Rules. Good seaworthiness is also ensured. Sufficient stability is maintained even in case of total flooding. This is possible because of the application of polyurethane foam for filling spaces between the outer and inner shells. The arrangement of buoyancy chambers ensures that the boat floats without heel and with positive stability in case of total flooding with water reaching the lower edge of superstructure holes used for rowing. In case of overturn with open hatches the boat will come back to such a position that the side hatch is still above the water level what enables the evacuation of passengers.

Fully enclosed boats have a superstructure at the whole length of the hull. The hull and superstructure are connected with glass fibre mats and bolted. The superstructure has two side sliding hatches used as the main entrances as well as for picking up castaways. The roof is provided with three hatches, one fore and one aft used for the operation of hooks and emergency steering, the third being provided to enable evacuation from the roof by helicopter. Light reflecting crosses and 300 mm long strips below the fender at her whole perimeter facilitate to find the boat in darkness. The arrangement of seats enables the passengers to move without difficulties as well as facilitates proper operation of the boat propulsion and equipment. Every seat is provided with a safety belt.

As required by the Regulations the boats are fitted with two hooks released under load in the moment the boat fully floats or is still above the water surface.

The hooks are released simultaneously from one place near the post of the helmsman by means of TELEFLEX type tension member. The hooks are designed with safety factor 6.

The boats are driven with a water cooled marine diesel engine designed for starting at - 15 deg.C. The engine operates without failure with water reaching the crankshaft axis as well as in reversed position. It may be started electrically or manually by means of starting crank.

The boat inventory complies with the requirements of relevant Regulations. Boats are provided with grp skates protecting them against impact damages during launching.

Illustrations

1. Ustka Shipyard. GRP boat production bay
2. P65 partially enclosed lifeboat at sea
3. GRP skate and side sliding hatch of Z7.5 fully enclosed lifeboat
4. Ergonomically designed cabin of P8 partially enclosed boat
5. Lifeboat fire-resistance testing

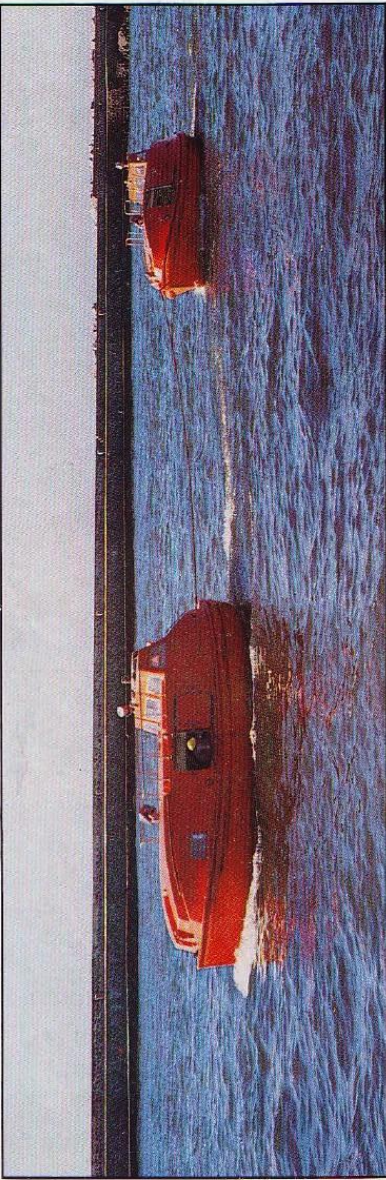


Main Technical Parameters of Life and Rescue Boats Manufactured by Ustka Shipyard

Code	Classification length (m)	Length overall (m)	Breadth included (m)	Breadth with fender (m)	Breadth with slates (m)	Classification depth (m)	Max depth (m)	Fore hook height (m)	Aft hook height (m)	Distance between hooks (m)	Distance between slates (m)	Boat weight without passengers (kg)	Max. No of passengers (-)	Boat weight with passengers (kg)
RE6	6.50	6.62	2.36	2.48	2.55	0.86	2.80	1.72	1.36	5.70	2.10	2.280	6*	2.730
RE6	8.50	8.82	2.36	2.48	2.55	0.86	2.89	1.55	1.55	5.70	2.10	2.380	20	3.880
Z7.5	7.50	7.67	2.72	2.83	2.93	1.14	3.22	1.66	1.78	6.15	2.75	3.680	37	6.355
Z7.5	7.50	7.60	2.72	2.84	2.94	1.16	3.22	2.12	2.40	6.15	2.75	4.575	35	7.200
Z8	8.00	8.07	2.68	3.00	3.11	1.18	3.29	2.08	2.33	6.60	2.98	3.725	43	7.100
Z8	8.00	8.07	2.68	3.00	3.11	1.18	3.50	2.05	2.05	6.60	2.98	3.725	43	7.100
Z8.5	8.50	8.82	3.00	3.11	3.23	1.24	3.50	2.23	2.23	7.00	3.06	4.660	58	8.700
Z8.5	8.50	8.82	3.00	3.11	3.23	1.24	3.50	2.23	2.23	7.00	3.06	4.660	58	8.700
Z9	9.00	9.02	3.20	3.31	3.46	1.40	3.52	2.13	2.13	7.46	3.30	4.800	62	9.450
Z10	10.00	10.02	3.60	3.71	3.86	1.40	3.71	2.23	2.23	8.30	4.00	5.650	90	12.400
P115	11.50	12.30	4.00	4.18	4.34	1.58	3.45	2.60	2.60	9.59	4.60	8.500	150	19.750
P12	12.0	12.10	4.20	4.31	4.45	1.60	3.55	2.69	2.69	10.80	5.20	8.750	150	20.000
TNS	8.5	8.70	3.20	3.32	3.49	1.40	3.60	2.27	2.37	7.30	3.20	11.250	37.8	12.060

TNS - Heuristic rescue boat for 8 persons.
 Code explanation: Rescue boat, B:partially enclosed boat, Z:fully enclosed boat, K:boat with stationary radio station, T:life-raft boat, * - including 1 person on stretcher

Attention: Boats having classification length not exceeding 8.5 m may be applied as rescue boats



W tabeli podano niewłaściwą liczbę osób w odniesieniu do łodzi P115, jest – 150, winno być – 114.

Łódzie ratunkowe według Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu -SOLAS 74¹⁰³²

Wymagania tej konwencji były podstawą do wydania przez krajowe administracje morskie i towarzystwa klasyfikacyjne przepisów budowy i prób środków ratunkowych, według których podjęto budowę łodzi ratunkowych na wyposażenie statków we wszystkich stoczniach krajów – sygnatariuszy konwencji.

Doświadczenia z praktyki morskiej udowodniły jednak, że ta nowa generacja środków ratunkowych nie posiada odpowiedniej dzielności morskiej i nie zapewnia dostatecznego

¹⁰³² „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska”, czerwiec 94, s. 12-13.

zabezpieczenia załóg na wypadek awarii statków. Z tego względu sygnatariusze konwencji postanowili wprowadzić do rozdziału III Konwencji SOLAS szereg zmian i uzupełnień w celu dalszej poprawy bezpieczeństwa załóg pływających. Wymagania poprawek z roku 1983 do Konwencji Solas 74 w zasadniczy sposób otworzono otwory odpływowe mirzmieniły warunki techniczne dla środków ratunkowych. Zrezygnowano w ogóle z łodzi ratunkowych z napędem wiosłowo-żaglowym i z ręcznym napędem śruby napędowej. Przyjęto, że wszystkie łodzie muszą posiadać napęd przy pomocy silnika spalinowego.

Łodzie samoodwadniające się

Łodzie ratunkowe otwarte, stosowane na statkach pasażerskich są narażone na zalewanie przez fale. Zalana łódź traci stateczność. Zadaniem załogi jest stałe usuwanie wody, co jest bardzo wyczerpujące i po dłuższym okresie pracy może spowodować zupełne wyczerpanie sił i obojętność na stan otoczenia. W efekcie łódź traci swoją wartość jako środek ratunkowy i ludzie mogą zginąć. Jedynym sposobem, uwalniającym załogę od ciężkiej pracy odwadniania łodzi, byłoby takie rozwiązanie konstrukcji, aby łódź sama się odwadniała, bez użycia jakiegokolwiek dodatkowej energii. Takiego rozwiązania szukali od dawna zarówno armatorzy statków, jaki władze administracyjne, odpowiedzialne za bezpieczeństwo żeglugi. Takie rozwiązanie zostało wynalezione i zrealizowane przez Biuro Projektowo-Konstrukcyjne Stoczni „Ustka”. Polega ono na tym, że łódź należy tak skonstruować, aby posiadała ona wodoszczelną podłogę, znajdującą się stale nad wodnicą pływania łodzi w pełni załadowanej. Wartość „h” musi być zawsze większa od O. Wodoszczelna podłoga połączona jest stale otwartym kanałem odwadniającym z dnem łodzi. Podczas zalewania, woda dostająca się do wnętrza łodzi odpływa grawitacyjnie na zasadzie naczyń połączonych pod kadłub łodzi. Wykonany w roku 1982 prototyp łodzi w pełni potwierdził właściwość zastosowanego rozwiązania. Na prototypie przeprowadzono następującą próbę, sprawdzając zdolność łodzi do samoosuszania się. Na łodzi suchej, znajdującej się na wodzie w basenie portowym, zaślepiono otwory odpływowe tak, aby w każdej chwili można je było otworzyć. Następnie napełniono łódź wodą przy pomocy pompy strażackiej w ilości ok. 10 m³ do górnej krawędzi okrężnicy. Po napełnieniu otworzono otwory odpływowe mierząc czas odpływu do zupełnego osuszenia się. Woda w ilości 10 000 litrów odpłynęła z łodzi w ciągu 90 sekund. Wynik ten, uznany za bardzo dobry, został zatwierdzony przez następujące władze administracyjne nadzorujące próbę: PRS, Department of Transport (Anglia), Sjöfartverket (Szwecja). Rozwiązanie powyższe zostało zgłoszone do Urzędu Patentowego PRL i uzyskało prawo ochronne na wzór użytkowy nr 37838 w roku 1984.

Łodzie zamknięte

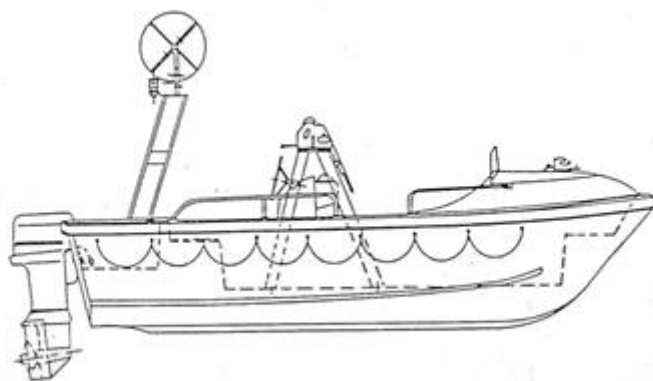
Statki towarowe muszą być wyposażone w łodzie ratunkowe typu zamkniętego, ze szczelną nadbudówką, zakrywającą całkowicie łódź. Łódź typu zamkniętego musi mieć zdolność powracania do normalnej pozycji po wywrotce na fali. Również w przypadku uszkodzenia kadłuba i zalania wnętrza łodzi nie może pozostać po wywrotce stępką do góry. Wszystkie łodzie ratunkowe muszą posiadać haki podnośne zwalniane centralnie pod obciążeniem, gdy łódź jeszcze wisi nad wodą. Silniki łodzi oraz sposób ich instalacji powinny zapewniać nieprzerwaną pracę przy obrocie łodzi o 360°. Łodzie muszą posiadać zdolność ich opuszczania ze statku przy prędkości statku do 5 kn oraz wytrzymać uderzenie o burtę statku z prędkością 3.5 m/sek i swobodny zrzut na wodę z wysokości 3 m. Łodzie na statkach do przewozu chemikaliów i i paliw płynnych muszą być gazoszczelnie i zdolne do pływania w strefie płonącego paliwa na morzu w czasie 10 minut.

Łódź ratunkowa dla nurków

Jednym z najtrudniejszych problemów, z jakimi borykają się przedsiębiorstwa prowadzące prace podwodne na dużych głębokościach, jest zapewnienie maksymalnego bezpieczeństwa nurkom

w czasie pracy pod wodą oraz w kabine dekompresyjnej, po ewakuacji spod wody. W czasie przymusowej dekompresji nurek jest zupełnie bezradny na wypadek nagłego niebezpieczeństwa. Nagłe wyprowadzenie nurka z komory dekompresyjnej do atmosfery otoczenia grozi śmiercią. Głównym wrogiem jest czas, ponieważ platforma może nagle zatonać, ogień może się rozprzestrzenić w przeciągu kilku minut, a wybuch może nastąpić w każdym momencie. Kiedy na skutek nagłej awarii ewakuacja nurków z obiektu morskiego jest nieuchronna, idealnym rozwiązaniem jest łódź ratunkowa, wyposażona we własną komorę dekompresyjną. Łódź osadzona jest na pokładzie i połączona tunelem z komorą dekompresyjną statku. W komorze dekompresyjnej łodzi panuje stale to samo ciśnienie i utrzymywany jest ten sam skład chemiczny powietrza. Nurkowie w każdej chwili mogą przejść do komory dekompresyjnej łodzi i zamknąć tunel. Odtąd będą zasilani odpowiednimi środkami z zapasów łodzi, łódź posiada dodatkowo ognioochronną instalację tryskaczową. Prototyp łodzi został wykonany w roku 1990 pod nadzorem Rejestru ZSRR.

Łodzie ratownicze



Rys. 1

Wieloletnie statystyki, prowadzone między innymi przez See Berufsgenossenschaft podają, że najczęściej osób ginie na statkach nie na skutek wielkich awarii, o których głośno w prasie, tylko na skutek pojedynczych lecz licznych wypadków wypadnięcia lub zmycia za burtę. W tym przypadku o sukcesie akcji ratowniczej decyduje szybkość dotarcia do rozbitka. W tym celu wprowadzono nowy typ łodzi – łodzie ratownicze, które w połączeniu z odpowiednio sprawnym urządzeniem

zjazdowym pozwalają szybko zwodować małą i lekką, lecz o dużej dzielności morskiej, łódź z odpowiednio przeszkoloną załogą. Jednozawiesiowy system opuszczania pozwala bezpiecznie opuścić i podnieść na statek łódź z załogą i rozbitkami. Łódź ratowniczą o symbolu R44-I wraz z żurawikiem jednozawiesiowym produkujemy od roku 1991 (rys.1).

Łodzie zrzutowe – wodowane przez swobodny spadek

W wyniku wieloletnich działań IMO powstała generacja łodzi ratunkowych i ratowniczych pozwalających na bezpieczne przetrwanie w najgroźniejszych warunkach tym osobom, którym udało się do tych łodzi wejść i bezpiecznie opuścić statek. Nadal jednak pozostaje nierozwiązany do końca problem bezpiecznego wejścia do środków ratunkowych i ich bezpiecznego wodowania. Dużym usprawnieniem, eliminującym znacznie ten problem, staje się coraz powszechniejsze stosowanie łodzi zrzutowych, wodowanych przez swobodny spadek. Zasadniczy walor tych łodzi polega na tym, że po załadunku ludźmi jest ona w stanie w ciągu kilku sekund opuścić statek, nie korzystając w tym czasie z jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej. W stanie awaryjnej gotowości łódź połączona jest ze statkiem tylko w jednym punkcie przy pomocy stalowego sworznia, który w odpowiednim do wodowania momencie wyciągany jest przy pomocy ręcznej pompy hydraulicznej przez załogę łodzi. Od tej chwili łódź toczy się swobodnie po rolkach rampy zjazdowej. Długość i nachylenie rampy pozwalają osiągnąć łodzi odpowiednią prędkość i kat nachylenia przy wejściu do wody. Z kolei oba te parametry (kąt i prędkość) powodują, że woda wypchnie zanurzoną z odpowiednią prędkością w kierunku od statku. W ten sposób bez jakiegokolwiek pomocy i dodatkowych czynności łódź znajdzie

się w odległości kilkudziesięciu metrów od statku. Osoby znajdujące się w łodzi siedzą w odpowiednio ukształtowanych fotelach plecami do kierunku ruchu, co powoduje, że zderzenie łodzi z wodą jest dla ludzi mniej przykre niż przy uderzeniu łodzi o burtę, występujące przy tradycyjnym bocznym wodowaniu. Dla przyspieszenia terminu wdrożenia łodzi zrzutowych wykorzystaliśmy w latach 1990-1991 licencję firmy niemieckiej Robert Hatecke, na bazie której rozwinęliśmy produkcję szeregu typów łodzi zrzutowych (patrz tabela).

DANE TECHNICZNE					TABELA Z WYMIARAMI							
Łódź zrzutowa				Urządzenia zrzutowe		Typ	hf	A	B	C	L	α
Typ	ilość osób	Ciężar w kg		Typ	Ciężar w kg		m	mm				
		Q	Qp									
FFB 5,75	10	2800	3550	PZ 5,75	2950	PZ 5,75	10,25	6500	6800	2875	7200	30°
	15	2875	4000									
FFB 6,65	16	3150	4350	PZ 6,65	3150	PZ 6,65	11,75	7400	7400	2875	8300	30°
	18	3200	4550									
FFB 6,00	26	3300	5250	PZ 6,00	3000	PZ 6,00	11,75	6700	7000	3370	7500	30°
FFB 7,40/25	19	3625	5050	PZ 7,40	3300	PZ 7,40/25	17,00	8200	7800	3370	9000	30°
	25	3725	5600									
FFB 7,40/34	26	4250	6200	PZ 7,40	3600	PZ 7,40/34	17,00	8200	7800	3470	9000	30°
	34	4400	6950									
FFB 6,20	34	4800	7350	PZ 8,20	4300	PZ 8,20	20,00	9000	7800	3470	9950	30°
	40	4750	7750									

Q - ciężar kompletnej łodzi bez ludzi,

Qw - ciężar kompletnej łodzi z ludźmi,

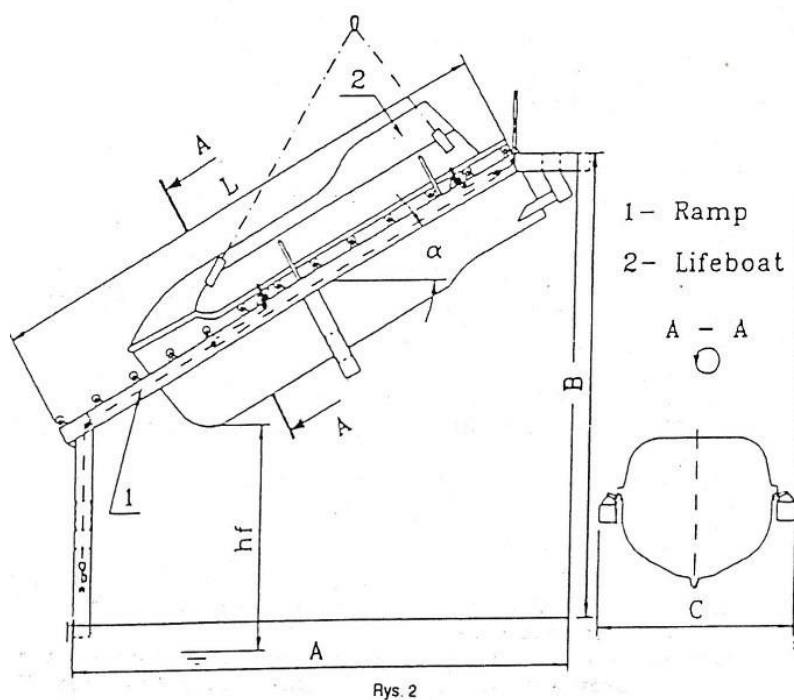
hf-max. - wysokość od łodzi zrzutowej (pomierzona w najniższym punkcie stępki) do lustra wody.

Ciężar dodatkowego wyposażenia dla wersji na strefę ognia:

FFB T 5,75 — 660 kg, FFB T 6,65 — 700 kg, FFB T 6,00 — 710 kg, FFB T 7,40 — 730 kg, FFB T 8,20 — 750 kg.

Oferta nasza obejmuje kompletne urządzenia ratownicze. Oprócz łodzi produkujemy również rampy zjazdowe, które w zależności od wyposażenia statku dzielą się na:

- typ PZ – pochylnia zrzutowa, podnoszenie łodzi odbywa się przy pomocy dźwigu lub bomu;
- typ UZ – pochylnia zrzutowa wyposażona w żurawik jezdny o napędzie elektrycznym do podnoszenia łodzi;
- typ HUZ – pochylnia zrzutowa wyposażona w ramie wychylne z napędem hydraulicznym do podnoszenia łodzi.



Stocznia „Ustka” jako jedyny producent łodzi ratunkowych analizuje szczegółowo wraz z Polskim Rejestrem Statków kolejne edycje publikowanych wymagań IMO jeszcze przed ich ostateczną redakcją. Umożliwia to utrzymywanie produkcji na poziomie światowym i sprostanie konkurencji innych producentów sprzętu ratunkowego.

Opracował: Marian Lewandowski

Stocznia „Ustka” SA.

Jednostki pływające zbudowane przez Stocznnię „Ustka” dla Polskiej Marynarki Wojennej (PMW)

Kutry ratownicze B823¹⁰³³

W drugiej połowie lat osiemdziesiątych powstała potrzeba odtworzenia floty Marynarki Wojennej powstała po zmianach organizacyjnych i wycofaniu z eksploatacji starszych jednostek. Z tego powodu została nawiązana współpraca ze Stocznnią „Ustka”, w której początkowo zamierzano ulokować produkcję 4 okrętów do celów ratowniczych. Stocznia wykonała projekt techniczny okrętu oznaczony „5002”. Trudności finansowe PMW spowodowały ograniczenie ilości nabytych jednostek do 2. Głównym Projektantem okrętu był mgr inż. Włodzimierz Podruczny, pracownik Biura Konstrukcyjnego Stoczni Ustka im. E. Kwiatkowskiego.

Umowę między Szefostwem Techniki Morskiej GIT WP zawarto 30.05.1988, przy czym okręty oznaczono jako typ B823, zgodnie z nomenklaturą polskiego przemysłu okrętowego. Jako pierwszą 30.08.1991 przekazano do eksploatacji jednostkę B823/2. W PMW nadano jej imię ORP „Maćko” i numer „R-15”. Miesiąc po zdaniu B823/2 przekazano jednostkę B823/1, która otrzymała nazwę ORP „Zbyszko” i numer „R-14”. Na przełomie 1991/1992 oba kutry zostały wcielone od nowo powstałej Komendy Portu Wojennego w Kołobrzegu. Zabezpieczają one środkowe wybrzeże i uzupełniają system ratownictwa PMW.

Kuter ratowniczy B823 przeznaczony jest do prowadzenia akcji ratowniczych na morzu, ratowania życia i mienia oraz prowadzenia prac podwodnych przez nurków klasycznych i swobodnych na głębokości do 45 m.

W momencie budowy i później jednostki B823 były uznawane za bardzo nowoczesne. Dla Stoczni „Ustka” były to największe pod względem długości (L=35 m), a sam projekt był wykorzystany do zaprojektowania statku rybackiego, trawlera typu B295 („Glomfjord”), dla armatora ze Szwecji.

Charakterystyka techniczna okrętu ratowniczego typu B823¹⁰³⁴

Projekt:	-BPK Stocznia „Ustka”;
Nr Projektu:	-B823;
Liczba:	-2 jednostki – „B 823/1” (Zbyszko R-14) i „B823/2”(Maćko R-15);
Przekazanie do eksploatacji:	
- „B823/2”	-30.08.1991;
- „B823/1”	-30.09.1991;
Użytkownik	-Komenda Portu Wojennego w Kołobrzegu 8.FOW;
Długość całkowita	-35,00 m;
Długość między pionami	-30,00 m;
Szerokość na owrężu	-8,00 m;
Wysokość boczna	-4,00/6,20 m;
Zanurzenie konstrukcyjne	-3,00 m;
Dp	-380 t;
Vm	-11,0 w;

¹⁰³³ Jarosław Ciślak, *Polska Marynarka Wojenna 1995*, wyd., Lampart & Bellona, Warszawa 1995, s. 143.

¹⁰³⁴ Tamże.

Uciąg na palu	-6 t;
Autonomiczność	-10 dób;
Załoga	-15 osób (+ 1 rezerwowe);
Napęd główny	-1 spalinowy silnik wysokoprężny Cegielski-Sulzer typ 6 AL 20/24D o mocy 550 kW/750 KM przy 900 obr./min, czterosurowy, nienawrotny, z turbodoładowaniem napędzający poprzez sprzęgło elastyczne, przekładnię redukcyjną Zamech ACG355 i linię wałów, trzyskrzydłową nastawną śrubę napędową;
Zespoły prądotwórcze	-4 zespoły Andoria o mocy 425 kVA każdy, składające się z silnika wysokoprężnego SW400 o mocy 48 kW i prądnicy prądu przemiennego;
Urządzenie sterowe	-1 ster wypornościowy, częściowo zrównoważony napędzany elektrohydrauliczną maszyną sterową napędzany elektrohydrauliczną maszyną sterową;
Zapasy	-paliwa 47,56m ³ oleju 0.88m ³ wody słodkiej 9,76m ³ ;
Wyposażenie radiolokacyjne i obserwacji technicznej	-radionamiernik cyfrowy ARC-1404; echosonda nawigacyjna 4501/E; dwuskładniowy log elektromagnetyczny 4601A; radiostacja RR 3909; radiostacja RS 6115 Brzeczka; automatyczny odbiornik sygnałów alarmowych AA1212; radiotelefon 3307; radiotelefon przenośny 3101-160; radiopława awaryjna Poisk 8;
Wyposażenie ratownicze	-2 zespoły sprężarkowe wysokociśnieniowe; zespół sprężarkowy niskociśnieniowy; stacja do wytwarzania sztucznych mieszanin; oddechowych z przetłaczarką; dwuprzediałowa komora dekompresyjna; 100M; zestawy wyposażenia nurków lekkich i aparatów przewodowych; urządzenia Wodnik-M, Palma-72, TN-2 oraz Nektarnik; urządzenia do cięcia i spawania podwodnego reflektor podwodny; łódź gumowa z silnikiem przyczepnym;

spalinowa pompa przenośna i 6 elektrycznych pomp przenośnych;
2 działka wodno-pianowe DWP-16;
2 wytwornice piany lekkiej PW-2-150;
wciągarka holownicza 6 t;

Urządzenia filtrowentylacji.

Kuter ratowniczy projektu B823.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Kutry B410/IV/s¹⁰³⁵

W trakcie produkcji kutrów rybackich w wersji rybackiej, BPK Stoczni wprowadzało kolejne modyfikacje, które były oznaczane jako B410/II, B410/III, B410/IV, B410/V, B410/CI i B410/VII.

Wykorzystując wersję B410/IV, opracowano projekt trałowca wg wymagań Szefostwa Techniki Morskiej GIT Marynarki Wojennej, oznaczonego jako B410/IVS. Jego Głównym Projektantem był mgr inż. Włodzimierz Podruczny.

Kuter trałowy B410/IVS został zaprojektowany do trałowania min przy pomocy specjalnych trałów, wykonywania przejść w inżynieryjnych zaporach przeciwdesantowych przy pomocy ładunków wydłużonych oraz krótkotrwałego transportu, w wentylowanej ładowni, 40 osób lub 40 ton ładunku.

Były to pierwsze jednostki trałowe Polskiej Marynarki Wojennej przystosowane do zainstalowania wyrzutni ładunków wydłużonych.

¹⁰³⁵ Tamże, s. 104.

Wg oceny użytkownika Stocznia „Ustka” zaprojektowała i zbudowała bardzo udane kutry trałowe. Warto zacytować opinię autora Encyklopedii Techniki Wojskowej „Polska Marynarka Wojenna 1995, Pana Jarosława Ciślaka z 1995, w której stwierdzono, że „Wielka szkoda, iż Stocznia „Ustka” im. E. Kwiatkowskiego przeżywa ogromne trudności i prawdopodobnie zaprzestanie budowy stalowych jednostek pływających. Mogło powstać tam jeszcze wiele udanych jednostek rybackich i technicznych, również dla PMW”¹⁰³⁶.

Charakterystyka techniczna kutra trałowego typu B-410-IV/s¹⁰³⁷

Projekt:	-BPK Stocznia Ustka
Nr. Projektu:	-B410 wersja IV/s
Kod NATO:	-Leniwka
Liczba:	-2 jednostki – „TR-25” (625) i „TR-26” (626)
Przekazanie do eksploatacji:	
- „TR25”	-30.06.1983
- „TR26”	-30.08.1983
Użytkownik:	-12. Dywizjon Trałowców Świnoujście, 8.FOW
Długość całkowita	-25,80 m
Długość między pionami	-23,00 m
Szerokość na owrężu	- 7,20 m
Wysokość boczna	- 3,49/4,53 m
Zanurzenie konstrukcyjne	- 3.25 m
Dn	-206 t
Dp	-268t
Vm	- 11,0 w
Ve	- 10,0 w
Uciąg na palu	-7 t
Autonomiczność	-15 dób
Załoga	-16 osób (+ 1 rezerwowe)
Napęd główny	-Silnik główny Puck-Sulzer typ 6 AL 20/24 o mocy 420 kW/570 KM przy 750 obr./min
Zespoły prądotwórcze	-1 wałowa prądnica marszowa GCPif84c/5 o mocy 45 kVA 1 pomocniczy zespół o mocy 31 kW
Urządzenie sterowe	-1 ster wypornościowy napędzany elektrohydrauliczną maszyną sterową
ładunek	-możliwość krótkotrwałego transportu 40 osób lub 40 t ładunku
Uzbrojenie	-4 x 1 wyrzutnie S-69 ładunków wydłużonych UŁWD-100/5000 Sosna trał kontaktowy MT-3-U trał magnetyczny SEMT-1 trał akustyczny BAT-2
Wypożyczenie radiolokacyjne i obserwacji technicznej	-Sonar SL radar nawigacyjny SRN-311
Urządzenia radionawigacji, elektronawigacji i radiokomunikacji	-radionamiernik cyfrowy ARC-1402 kompas magnetyczny peryskopowy KMO-T

¹⁰³⁶ Tamże, s.106.

¹⁰³⁷ Tamże.

echosonda pionowa SP-4301
 dwuskładniowy log elektromagnetyczny 4601
 radiostacja R-609 Akacja
 radiostacja RR 3907-2
 radiotelefon UKF FM-309/K
 rozgłośnia manewrowa RM-6102
 system telefonów bezbaterijnych APZ/APK

Urządzenia filtrowentylacji

Kuter trałowy „TR-26” (626) projektu B410/IV/s.



Fot. Włodzimierz Podruczny.

Holowniki redowo-portowe B820¹⁰³⁸

Oryginalny projekt holownika redowo-portowego B820 powstał na początku lat osiemdziesiątych na zamówienie „Sudoimportu”, centrali handlu zagranicznego ZSRR. Kontrakt na budowę i dostawę 22 holowników został zawarty pomiędzy Sudoimportem i Centralą Handlu Zagranicznego „Centromor” w Gdańsku w 1982 roku. Projekt powstał w BPK Stoczni Ustka, a jego Głównym Projektantem był mgr inż. Waldemar Krajewski.

Realizacja tego kontraktu rozpoczęła się dostawą jednostki B820/1 „Neptun” w 1987 roku, a miała się zakończyć w 1990. Jednakże, ze względu na narastający kryzys gospodarczy w ZSRR, ostatnie 4 jednostki nie zostały odebrane ze Stoczni, po ich wykonaniu i opłaceniu. Jednostki B820/19 i B820/20 „Sudoimport” sprzedał dla odbiorcy z Kuby, a jednostki B820/21 i B820/22 zostały zakupione w 1993 roku przez Polską Marynarkę Wojenną, która wykorzystała tę sytuację do uzupełnienia taboru Komendy Portu Wojennego w Kołobrzegu i 42. Dywizjonu Pomocniczych Jednostek Pływających w Świnoujściu. Jednostki te, po dodatkowym wyposażeniu w urządzenia nawigacyjne i radiokomunikacyjne, otrzymały oznaczenia „H-9” i „H-10”.

Holownik B820 był zaprojektowany jak jednostka redowo-portowa, służąca do holowania w rejonach operowania jednostek przybrzeżnych i tarcz artyleryjskich. Może służyć również do przewozu na pokładzie ładunku o masie do 2.5 t lub 12 osób i 1.5 t ładunku. Jednostka jest napędzana dwoma zespołami typu Delfin (SW680 Leyland produkcji zakładów w Andrychowie),

¹⁰³⁸ Tamże, s. 165.

każdy o mocy 165 KM, przy obrotach 2000 obr./min. Śruby napędzane przez przekładnię redukcyjno-nawrotną i linie wałów. Stałe śruby napędowe osadzone w obrotowych dyszach Korta, osadzonych na trzonach sterowych, obracanych na za pomocą elektrohydraulicznej maszynie sterowej. Takie rozwiązania pozwalają na wychylenie każdej z dysz Korta w zakresie +/- 35 ° na obie burty, dzięki czemu pozwalały na osiągnięcie bardzo dobrej manewrowości.

W latach 90. holownik „H-9” był jedynym holownikiem w Kołobrzegu, a „H-10” był eksploatowany w Świnoujściu współpracując z innymi.

Charakterystyka techniczna holownika redowo-portowego B820¹⁰³⁹

Projekt:	-BPK Stocznia Ustka;
Nr. Projektu:	-B820;
Liczba:	-2 jednostki – „H-9” i „H-10”;
Przekazanie do eksploatacji:	-07.04.1983;
Podniesienie bandery:	
- „H-9”	-27.06.1993;
- „H-10”	-24.06.1993;
Użytkownik:	
- „H-9”	-Komenda Portu Wojennego Kołobrzeg, 8. FOW;
- „H-10”	-42. Dywizjon Pomocniczych Jednostek Pływających w Świnoujściu. 8.FOW;
Długość całkowita	-22.01 m;
Długość między pionami	-20,00 m;
Szerokość na owrężu	- 6,00 m;
Wysokość boczna	- 3,15 m;
Zanurzenie konstrukcyjne	- 2,15 m;
Dp	-149,3 t;
V	-9,1 w;
Uciąg na palu	-4,6 t;
Autonomiczność	-6 dób;
Załoga	-6 osób;
Napęd główny	-2 spalinowe silniki wysokoprężne DELFIN SW 680/195 o mocy 125 kW (165 KM) przy 2000 obr/min, czterosuwowe, sześciocyldrowe, napędzające poprzez nawrotne przekładnie redukcyjne i linie wałów dwie stałe śruby napędowe, pracujące w obrotowych dyszach Korta;
Zespoły prądotwórcze	-2 zespoły ZE266/52 o mocy 35 kVA każdy;
Urządzenie sterowe	-2 obrotowe dysze Korta napędzane elektrohydrauliczną maszyną sterową
Zapasy	-paliwa 10,8 m ³ , oleju smarowego 0,57m ³ wody słodkiej 3m ³ ;
Wyposażenie radiolokacyjne i obserwacji	-radar nawigacyjny;
Urządzenia radionawigacji, elektronawigacji i radiokomunikacji	-radiostacja R-609 Akacja; radiostacja Łastoczka;
Wyposażenie holownicze	-specjalny hak holowniczy;

¹⁰³⁹ Tamże.

Holownik redowo-portowy projektu B820.



Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/mw-sluzby-morskie-25-lat-holownikow-h-9-i-h-10--31369#lg=1&slide=0> [dostęp: 6.05.2023].

Motorówki projektu Delfin¹⁰⁴⁰

W latach siedemdziesiątych Stocznia Ustka rozwinęła produkcję wyrobów z laminatu poliestrowo-szklanego o różnorodnym przeznaczeniu. Dominującą grupą były wówczas łodzie ratunkowe, których liczba sięgała kilkaset sztuk rocznie. Równolegle, wykorzystując doświadczenie i możliwości projektowe, i zapotrzebowanie rynku, wdrożono do produkcji łodzie robocze, patrolowe i rybackie.

Motorówka typu Delfin.



Do nich należą motorówki typu Delfin wykonane dla potrzeb PMW, które w ilości 3 szt. wcielono do eksploatacji w 1971 roku. Były to jednostki „M-13”, „M25” i „M-26”, które pełniły służbę na Poligonie Kontrolno-Pomiarowym Logistyki Dowództwa Marynarki Wojennej w Gdyni. Ich przeznaczeniem było przewożenie osób i ładunków między okrętami przebywającymi na poligonie demagnetyzacyjnym a brzegiem.

Motorówka „M-13” była eksploatowana w 42. Dywizjonie Pomocniczych Jednostek Pływających w Świnoujściu (jednostka ta została wycofana z eksploatacji 30.06.1989 roku).

Źródło: <https://zbiarn.pl/poligon-kontrolno-pomiarowy-marynarki-wojennej-bedzie-mial-nowe-lodzie-motorowe>; [dostęp: 30.09.2024].

¹⁰⁴⁰ Tamże, s. 177.

Charakterystyka motorówki Delfin1041.

Projekt i budowa	-Stocznia „Ustka” w Ustce;
Lata produkcji	-1971-1972;
Długość całkowita	-8,52 m;
Szerokość	-3,20 m;
Wysokość	-1,30 m;
Zanurzenie	-0.60 m;
Liczba pasażerów	-32 os.;
Napęd	-silnik wysokoprężny.

Należy zaznaczyć, że inne jednostki z laminatu poliestrowo-szklanego zaprojektowane i zbudowane w Stoczni Ustka znalazły się na wyposażeniu okrętów eksploatowanych przez PMW. Wśród nich są kutry pomiarowe typu 725 i 72 i kutry hydrograficzne 727M i 767, a także łodzie ratunkowe do przejścia strefy ognia, stanowiące wyposażenie okrętów zbudowanych w Stoczni Północnej w Gdańsku. Bliższe informacje na ich temat znajdują się w części dot. produkcji Stoczni.

¹⁰⁴¹ Tamże.

BIBLIOGRAFIA.

Źródła archiwalne:

APG, OG, zespół Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 1091/381, Plan ilościowy budowy łodzi i szalup.

APG, Zespół - Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, sygn. 10/1091/0-/4570, Program rozwoju Stoczni „Ustka” do roku 1980 oraz założenia rozwojowe do roku 1990, reprodukcja z zasobu APG, OG, sygn. 1091/4570.

APK, OS, Zespół Stocznia „Ustka” w Ustce, nr inwentarzowy 1808, Ustka Shipyard Poland (album).

APK, 4 lata w życiu powiatu, Powiatowy Komitet Frontu Jedności Narodu w Słupsku, Słupsk 1969, nr. inw. 3201.

APK, OS, Zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 40, Specyfikacja do konta 111 „Nakłady przyszłych okresów” wg stanu na 31 grudnia 1957 r.

APK, OS, Zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 42, Bilans za 1959, 1960.

APK, OS, Zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce sygn. 43, Bilans za 1960.

APK, OS, Zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 46, Sprawozdania finansowe za 1962 r.

APK, OS, Zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.47, Sprawozdania finansowe za 1963 r.

APK, OS, Zespół nr 27/153/0- Stocznia „Ustka w Ustce, sygn. 50, Sprawozdanie finansowe. Bilans na 31.12.1971.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 53, Sprawozdanie finansowe. Bilans na 31.12.1974 r.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 64, Analiza działalności gospodarczej za rok 1971.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 68, XXX-lecie Stoczni „Ustka”, materiały z uroczystości 1975-1976 r.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 69, XXX-lecie Stoczni „Ustka” (referat) 1975-1981, Informacja o Stoczni „Ustka”, grudzień 1976 r. K.B.

APK, OS, Zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 75, Rozwój stoczni w latach 1945-1971 (wystąpienia, referaty).

APK, OS, Zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 77, Protokoły narad 1960-1965, Ustalenia dotyczące eksportu TRT-18.

APK, OS, Zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 81, Plany na rok 1966.

APK, OS, Zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 82, Plany na rok 1967.

APK, OS, Zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 83, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1968 oraz założenia na rok 1969, Część opisowa do projektu planu na lata 1968/69.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 86, Plany na rok 1971.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 87, Plany na 1972 rok.

- APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 89, Plany na rok 1974.
- APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 90, Plany na rok 1975.
- APK, OS, Zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.99, XXV-lecie Stoczni Ustka w Ustce (referat okolicznościowy).
- APK, OS, Zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 104, Protokoły posiedzeń kierownictwa 1976-1982, protokół z 07.09.1976 r.
- APK, OS, Zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 118, Konferencje Samorządu Pracowniczego, 1981, Protokół z KSP nr 1 z dnia 3 lutego 1981 r.
- APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 125, Protokoły posiedzeń rady pracowniczej.
- APK, OS, Zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 173, Plan pięcioletni na lata 1976-1980 oraz analiza intensywności rozwoju stoczni.
- APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 175, Plan techniczno-ekonomiczny na lata 1986-1995.
- APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 176, Sprawozdanie finansowe 1976, wykonanie zadań inwestycyjnych w 1976 r.
- APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 178, Sprawozdanie finansowe 1978, część opisowa do sprawozdań P-25 za rok 1978.
- APK, OS, Zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 180, Sprawozdanie finansowe 1980.
- APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 184, Sprawozdanie finansowe 1984, część opisowa do analizy działalności Stoczni „Ustka” w Ustce za rok 1986.
- APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 191, Sprawozdanie finansowe 1991.
- APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 199, Plan techniczno-ekonomiczny na 1976 rok.
- APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 200, Plan techniczno-ekonomiczny na 1977 rok, realizacja zadań 1976 r.
- APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 201, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1978.
- APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 202, Plan techniczno-ekonomiczny na 1979 rok.
- APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce sygn. 203, Plan techniczno-ekonomiczny na 1980 rok.
- APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 204, Plan techniczno-ekonomiczny na 1981 rok.
- APK, OS, zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 205, Plan techniczno-ekonomiczny 1982.

APK, OS, Zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 206, Plan techniczno-ekonomiczny na 1983 rok.

APK, OS, zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 207, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1984.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 208, Plan techniczno-ekonomiczny na 1985 rok.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 209, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1986.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 210, Plan techniczno-ekonomiczny na 1987 rok.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 211, Plan techniczno-ekonomiczny na 1988 rok.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 212, Plan techniczno-ekonomiczny na rok 1989.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 213, Plan techniczno-ekonomiczny 1990.

APK, OS, Zespół 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 225, Analizy działalności gospodarczej Stoczni, Lata 1960-1970.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 228, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1975-1976, Informacja statystyczna z działalności Stoczni „Ustka” w zakresie produkcji i wyników ekonomicznych za rok 1976.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 229, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1977-1978.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 230, Analizy działalności stoczni 1979-1980.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.231, Analizy działalności gospodarczej stoczni, część opisowa do analizy za rok 1981.

APK, OS, Zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 232, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1983-1984.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 233, Analizy działalności gospodarczej stoczni 1985-1986.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/0 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 234, Analiza działalności stoczni 1987-1988, Statki zwodowane w 1987 roku.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 235, Wycinki prasowe 1974-1976.

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. 238, Kronika Stoczni.

APK, OS, zespół 27/153/0 - Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 241, Albumy.

APK, OS, Zespół archiwalny nr 27/153/0- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 242, Uroczystości XXXV-lecia Stoczni „Ustka”.

APK, OS, Zespół archiwalny 27/153/- Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn.301, Dokumentacja łodzi ratunkowej typ ŁRT-P-7r/B z laminatu poliestrowo-szklanego na statek ts/s „Stefan Batory”.

APK, OS, Zespół 27/153 – Stocznia „Ustka” w Ustce, sygn. 382, Dokumentacja konstrukcyjna łodzi ratunkowej ze stopu lekkiego typ ŁRA-M1s-Rf z napędem silnikowym.

Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 293471.

Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 311235.

Biblioteka Miejska w Ustce, sygn. III 3.2/11, Jerzy Karolczuk, Stocznia Ustka w 35-leciu.

Zbiory Muzeum Ziemi Usteckiej.

Archiwa pracowników Stoczni „Ustka”.

- Władysława Golińskiego,
- Tadeusza Krawczykowicza.
- Tadeusza Kulmatyckiego,
- Mariana Lewandowskiego,
- Jerzego Przybycienia,
- Andrzeja Siekierzyckiego.
- Zygmunta Zaręby.
- Ryszarda Ziarkowskiego.

Źródła drukowane:

„Dziennik Ustaw” z 1958 r., nr 77, poz. 397, Ustawa z dnia 20 grudnia 1958 r. o samorządzie robotniczym.

„Dziennik Ustaw” z 1983 r., nr 9, poz. 47, Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 lutego 1983 r. w sprawie ustalenia listy przedsiębiorstw o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Prasa:

- „Dziennik Bałtycki” 08.08.1957 r., nr 187.
- „Dziennik Bałtycki” 24.08.1957 r., nr 201.
- „Dziennik Bałtycki” 24/25.11.1957 r., nr 280.
- „Dziennik Bałtycki” 07.08.1958 r., nr 186.
- „Dziennik Bałtycki” 23.01.1963 r., nr 19.
- „Dziennik Bałtycki” 01.04.1965 r., nr 77.
- „Dziennik Bałtycki” 05.10.1966 r., nr 236.
- „Dziennik Bałtycki” 30.09.1967 r., nr 231.
- „Dziennik Bałtycki” 03.10.1967 r., nr 233.
- „Dziennik Bałtycki” 12/13.03.1967 r., nr 60.
- „Dziennik Bałtycki” 12.01.1968 r., nr 11.
- „Dziennik Bałtycki” 11.05.1968 r., nr 112.
- „Dziennik Bałtycki” 29/30.12.1968 r., nr 308.

- „Dziennik Bałtycki” 11.07.1969 r., nr 163.
„Dziennik Bałtycki” 14.02.1970 r., nr 38.
„Dziennik Bałtycki” 30.09.1976 r., nr 223.
„Dziennik Bałtycki” 12.08.1977 r., nr 181.
„Dziennik Bałtycki” 04.11.1977 r., nr 250.
„Dziennik Bałtycki” 26.01.1978 r., nr 21.
„Dziennik Bałtycki” 26.04.1978 r., nr 95.
„Dziennik Bałtycki” 15.06.1978 r., nr 134.
„Głos Pomorza” 22.02.1979 r., nr 41.
„Dziennik Bałtycki” 03/04/05. 08.1979 r., nr 173.
„Głos Koszaliński” 14.10.1963r, nr 246.
„Głos Koszaliński” 23.09.1964 r., nr 230.
„Głos Koszaliński” 13.11.1964 r., nr 274.
„Głos Koszaliński” 24.12.1964 r., nr 310.
„Głos Koszaliński” 06.02.1967 r., nr 32.
„Głos Koszaliński” 12.01.1968 r., nr 11.
„Głos Koszaliński” 05.06.1968 r., nr 135.
„Głos Koszaliński” 17.10.1970 r., nr 289.
„Głos Koszaliński” 15.12.1970 r., nr 348.
„Głos Koszaliński” 26.06.1972 r., nr 178.
„Głos Koszaliński” 08.09.1972 r., nr 252.
„Głos Koszaliński” 3.10.1972 r., nr 277.
„Głos Koszaliński” 14.05.1973 r., nr 134.
„Głos Koszaliński” 23.06.1974 r., nr 174.
„Głos Koszaliński” 17.06.1975 r., nr 142.
„Głos Pomorza” 13.10.1975 r., nr 226.
„Głos Pomorza” 23.07.1976 r., nr 167.
„Głos Pomorza” 23.06.1976 r., nr 143.
„Głos Pomorza” 29.06.1976 r., nr 148.
„Głos Pomorza” 08.12.1977 r., nr 278.
„Głos Pomorza” 16.06.1978 r., nr 136.
„Głos Pomorza” 26.06.1978 r., nr 144.
„Głos Pomorza” 23.11.1978 r., nr 267.
„Głos Pomorza” 12.06.1979 r., nr 130.
„Głos Pomorza” 01.09.1979 r., nr 197.
„Głos Pomorza” 19.12.1979 r., nr 277.
„Głos Pomorza” z 21.01.1982, nr 15.
„Głos Pomorza” 28.06.1983 r., nr 150.
„Głos Pomorza” 29.03.1984 r., nr 76.
„Głos Pomorza” 16.04.1984 r., nr 91.
„Głos Pomorza 02.07.1984 r., nr 155.
„Głos Pomorza” 29.11.1984 r., nr 284.
„Głos Pomorza” 09-10.02.1985 r., nr 34.
„Głos Pomorza” 29.07.1985 r., nr 174.
„Głos Pomorza” 24.01.1986 r., nr 20.
„Głos Pomorza” 18.02.1986 r., nr 41.
„Głos Pomorza” 21.02.1986 r., nr 44.
„Głos Pomorza” 15.08.1986 r., nr 89.
„Głos Pomorza” 16.02.1987 r., nr 39.
„Głos Pomorza” 25-26.04.1987., nr 96.
„Głos Pomorza” 29.06.1987 r., nr 149.

„Głos Pomorza” 15.01.1988 r., nr 11.
„Głos Pomorza” 10.02.1988 r., nr 33.
„Głos Pomorza” 16-17.07.1988 r., nr 165.
„Głos Pomorza” 08.09.1988 r., nr 209.
„Głos Pomorza” 19.09.1988 r., nr 218.
„Głos Pomorza” 16.05.1989 r., nr 114.
„Głos Pomorza” 21.11.1989 r., nr 270.
„Głos Pomorza” 28.02.1990 r., nr 50.
„Głos Pomorza” 23-24.03.1991 r., nr 70.
„Morze Statki i Okręty”, wrzesień-październik 2022.
„Głos Stoczniewca” 12.12.1975 r. nr 50.
„Głos Stoczniewca” 12.03.1976 r., nr 11.
„Głos Stoczniewca” 16.04.1976 r., nr 16.
„Wieczór Wybrzeża” 26, 27 i 28 września 1975 r., nr 210.
„Wieczór Wybrzeża” 27.02.1980 r., nr 46.
„Sztandar Młodych” 22.09.1975 r., nr 226.
„Zbliżenia” 13.12.1979 r., nr 2.
„Zbliżenia” 20.04.1989 r., nr 16.
„Sport” 19.05.1976 r.
„Słowo Powszechne” 15.04.1976 r., nr 86.
„Aegir” nr 2/90 s. 91.

Opracowania:

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

Centkowski Jacek, Polski Przemysł Jachtowy, Historia Rozwoju i Droga do Sukcesu.

Ciślak Jarosław, Polska Marynarka Wojenna 1995, , wyd. Lampart&Bellona, Warszawa 1995.

Dudziak Jan: Rys historyczny polskiego przemysłu okrętowego, [w:] CTO - Zeszyty problemowe, Gdańsk 2005.

Dudziak Jan, Przemysław Kuciewicz, Jerzy Litwin, Sławomir Skrzypiński, Henryk Spigarski, Polski Przemysł Okrętowy 1945-2000, Wyd. Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o., Gdańsk 2000

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.

Hałagida Igor, NSZZ „Solidarność” Regionu Słupskiego (1980–1990). Tom 1: szkice do monografii, wydawca IPN Oddział Gdańsk, Gdańsk 2010.

Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt: Dzieje Ustki, Słupsk 1985.

Misztal Zdzisław: Gospodarka morska w Polsce w latach 1945-1975, Gdańsk 1978.

Narkowicz Józef, Nie będzie spokojnych snów, [w:] Rejsy bez pożegnań, Wyd. Morskie, Gdańsk 1977.

Obecny Andrzej (redakcja), Emilia Godlewska, Arnold Godlewski, [w:] Słupscy Wołyniacy, wydawca ZTZMiCK, Słupsk 2008.

Pieńkawa Iwona „Otago, Otago, na zdrowie!” Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1975.

Ropelewski Andrzej, Ludzie i wydarzenia 1921-2001, MIR Gdynia 2001.

Soroka Marek, Polskie okręty wojenne 1945-1980, Wyd. Morskie Gdańsk 1986.

Szerle Józef, Słyszeliście o...wokółziemskim samotnym rejsie „Iwony Pieńkawy”, <https://zeglarski.info/artykuly/slyszeliscie-o-wokolziemskim-samotnym-rejsie-iwony-pienkawy/>.

Opracowania niewydane:

Bryłowska Anna, „Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność” w Stoczni „Ustka” w latach 1980-2001”, praca magisterska napisana pod kierunkiem prof. zw. dr. hab. Stanisława Łacha, Pomorska Akademia Pedagogiczna w Słupsku, Wydział Filologiczno-Historyczny, Słupsk 2006.

Kulmatycki Tadeusz, Monografia ZSBO/TBO w Ustce.

Robakiewicz Wojciech, Stan techniczny i wyposażenie portu w Ustce, współpraca - Zakład Budownictwa Morskiego Instytutu Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk w Gdańsku, Gdańsk 1960.

Strony internetowe:

<https://pl.wikipedia.org/wiki>

<https://encyklopedia.pwn.pl>

<https://www.zus.pl>

<https://imig.pl>

<https://forum.mazury.info.pl>

<https://www.facebook.com>

<http://www.zsoitustka.edu.pl>

www.biblioteka.wisla.pl

<https://www.luftfahrttechnisches-museum-rechlin.de>

<https://wimio.pg.edu.pl>

<https://www.prs.pl>

<https://encyklopedia.pwn.pl>

<https://www.zus.pl>

<https://en.wikipedia.org>

<https://gp24.pl>

<https://www.prs.pl>

<https://www.ksiegarniamorska.pl>

<https://zeglarski.info>

<https://wypadkijachtow.pl>

<https://inwentarz.ipn.gov.pl>

<https://fleetphoto.ru>

<https://dzieje.pl>

<https://www.cenzin.com>

<https://journals.viamedica.pl>

<https://gdansk.gedanopedia.pl>

<https://www.sar.gov.pl>

<https://stat.gov.pl>

<https://puc.overheid.nl>

<https://en.stoust.com.pl>

<https://zeglarski.info>

<https://zbiarn.pl/poligon-kontrolno-pomiarowy-marynarki-wojennej-bedzie-mial-nowe-lodzie-motorowe>

Spis rycin

Ryc. nr	Nazwa ryciny	Str.
1.	Pracownicy wydziału aluminiowego Stoczni Ustka.	24
2.	Fotografia Kazimierza Hurasa.	24
3.	Model kutra typ KU-160.	26
4.	Prace przy budowie kadłubów łodzi z aluminium na terenie „A” stoczni.	30
5.	Prace wyposażeniowe łodzi z aluminium na terenie „A” stoczni.	30
6.	Łódź ratunkowa z aluminium przed halą na terenie „A”.	31
7.	Kadłub łodzi ratunkowej z aluminium.	32
8.	Nabrzeże Swarzewskie i fragment wydziału mechanicznego W1/10.	39
9.	Nabrzeże Swarzewskie. Na pierwszym planie pomost, zanim nabrzeże z nadbudową kamienną. Pomiędzy nimi znajduje się skarpa do wyciągania łodzi.	40
10.	Regulator podawania śledzi.	41
11.	Transporter ryb.	41
12.	Członkowie brygady odpowiedzialnej za produkcję trapów i kładek.	41
13.	Kładka.	42
14.	Trap ze stopniami stałymi.	42
15.	Rysunek trapu jednoprzęsłowego ze stopniami ewolwentowymi.	42
16.	Łódź sondażowa Ł-4 przeznaczona dla Polskiej Marynarki Wojennej.	43
17.	Kuter pomiarowy typu „728” na terenie „A” stoczni.	43
18.	Kuter pomiarowy typu „726” podczas prób w kanale portowym.	44
19.	Jednostka przygotowywana do wysyłki do klienta.	44
20.	Łódź z napędem ręczno- śrubowym.	45
21.	Wspomniany w kronice pierwszy laminatowy kadłub połówkowy.	46
22.	Zestaw ratunkowy prezentowany w Poznaniu na MTP.	47
23.	Laminowanie poszycia kadłuba łodzi ratunkowej.	47
24.	Obróbka kadłuba łodzi ratunkowej laminatowej.	48
25.	Pierwsze łodzie ratunkowe w trakcie wyposażania końcowego i przygotowania do wysyłki.	48
26.	Kadra inżyniersko- techniczna Stoczni Ustka.	51

27.	Fotografia Ludwika Taluniewicza.	51
28.	Ludwik Taluniewicz w grupie pracowników Stoczni.	52
29.	Łódź przygotowana do próby zrzutu.	53
30.	Próba zrzutu swobodnego łodzi.	53
31.	Łódź w trakcie próby uderzenia o ścianę.	54
32.	Ostatnie prace przy silniku przed wystaniem łodzi do odbiorcy.	54
33.	Łódź ratunkowa z laminatu eksponowana na XXXII MTP.	55
34.	Pierwsza laminatowa łódź z Ustki zamontowana na statku.	55
35.	Fotografia Henryka Świtalskiego.	58
36.	Jubileuszowa 2000-na łódź ratunkowa typu ŁRT-P4r.	61
37.	Łódź ratunkowa z tworzywa sztucznego typu otwartego, z namiotem brezentowym.	62
38.	Trap i kładka eksponowane na targach w Poznaniu.	62
39.	Łódź ratunkowa aluminiowa „Ares”.	63
40.	Łódź ratunkowa laminatowa „EOL”.	63
41.	Budynek ZSBO i TBO w Ustce wybudowany przez Stocznnię Ustka w 1966 roku.	65
42.	Kadra nauczycielska i instruktorska oraz absolwenci z 1967 r.	66
43.	Uczniowie przy modelu kutra rybackiego.	67
44.	Wystawa wyrobów Stoczni Ustka na promenadzie w Ustce z okazji XX-lecia.	69
45.	Trap aluminiowy, obok - skorupa laminatowa tratwy ratunkowej. Po prawej stronie - łódź ratunkowa z tworzyw sztucznych.	69
46.	Łódź ratunkowa przeznaczona na m/s „Batory”.	70
47.	Budynek administracyjny na terenie „B”.	72
48.	Zniszczenia budynku w wyniku pożaru.	73
49.	Kuter roboczy typu „725”.	76
50.	Model kutra pomiarowego typu „726”.	77
51.	Kuter pomiarowy 726 z laminatu.	77
52.	Łódź wędkarska produkcji Stoczni Ustka.	77
53.	Łódź ratunkowa do użycia w strefie arktycznej.	79
54.	Rzuty trawlera TRT18.	80
55.	Kadłub TRT18 po wylaminowaniu przed halą kadłubowni na terenie A.	82

56.	Uroczyste przekazanie kutra TRT18 Ust-16 armatorowi.	83
57.	Kuter weekendowy KW85.	85
58.	Kuter KW85 „Atol” podczas rejsu do Skandynawii.	86
59.	Łódź rybacka „Delfin” „Skala” podczas rejsu- w wersji przygotowanej do rejsu jednostka nie posiadała rufówki.	86
60.	Łódź ŁRT-P2sZ „Fiord” na morzu.	87
61.	Łódź rybacka typu „Delfin”.	89
62.	Plan ogólny łodzi transportowej ŁT-7.	90
63.	Budowa hali kadłubowej na terenie „A”.	91
64.	Budowa hali kadłubowej z wykorzystaniem obiektu W1/10.	91
65.	Fotografia Leszka Dulskiego.	95
66.	Fotografia Stanisława Piąta.	97
67.	Stanisław Piąta jako podoficer LWP – rok 1945.	97
68.	Uczestnicy próby palenia łodzi. W środku prof. Jerzy Doerffer.	98
69.	Profesor Doerffer w rozmowie z dyrektorem stoczni, Henrykiem Świtalskim.	98
70.	Model łodzi ratunkowej typu ŁRT-P1sZZ.	99
71.	Plan ogólny łodzi ŁT-P1sZZ.	100
72.	Łódź na początku próby ogniowej	101
73.	Łódź w czasie próby ogniowej.	101
74.	Łódź w końcowym okresie próby ogniowej.	101
75.	Ocena stanu łodzi po zakończeniu próby.	101
76.	Żywe myszy wyjęte z wnętrza łodzi po próbie.	101
77.	Próba ognioodporności dna łodzi.	102
78.	Łodzie ognioodporne Stoczni „Ustka” na pokładzie zbiornikowca.	102
79.	Łodzie ognioodporne Stoczni „Ustka” na wyposażeniu na wyposażeniu zbiornikowca „Bałtyk”.	103
80.	Model łodzi ŁRT-P7s.	104
81.	Model katamaranu badawczego L=12 m.	108
82.	Druga próba ognioodporności łodzi ŁRT-P1sZZ.	110
83.	Motorówka MT-100.	111
84.	Pływak alumiowy do malowania burt statków.	112
85.	Budynek administracyjny na terenie „A”.	114

86.	Model kutra B25.	119
87.	Plan ogólny B25.	120
88.	Kuter B25s zbudowany w Gdyńskiej Stoczni Remontowej.	121
89.	Kuter B25s (UST-101 lub UST-102), należący do PPIUR „Korab” w Ustce.	122
90.	Plan ogólny B25s.	123
91.	Model kutra B25sA.	124
92.	Plan ogólny kutra B-25sA.	125
93.	Kadłub B-25sA w bramie kadłubowni Stoczni „Ustka”.	127
94.	Ust-97 – pierwszy kuter B-25sA zbudowany w Stoczni „Ustka”.	128
95.	Hala budowy kadłubów B25sA.	128
96.	Kutry pomiarowe typu „726” na statku hydrograficznym „Kopernik”	132
97.	Kiosk handlowy dla CPN.	133
98.	Zdjęcie łodzi PB90M.	134
99.	Karta katalogowa łodzi.	134
100.	Łódź rybacka MTS-85 w Rejestrze łodzi motorowych PRS.	135
101.	Łódź motorowa MTS-85.	135
102.	Model łodzi badawczej ŁT-11.	136
103.	Łódź ŁT-11 na pokładzie statku badawczego „Profesor Siedlecki”.	136
104.	Hala budowy kadłubów stalowych (zdjęcie z 1992 roku)	138
105.	Urządzenie do wodowania statków.	138
106.	Stanisław Kubski (drugi od lewej) otrzymuje Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski w 1975 r.	140
107.	Motorówka strugowodna „Jesion” w trakcie prób.	142
108.	Motorówka „Jesion” (MOT-48) na wystawie z okazji Dni Morza 1978.	143
109.	Plan rozbudowy Stoczni „Ustka” - zakład „A”.	150
110.	Plan rozbudowy Stoczni „Ustka” - zakład „B”.	151
111.	Plan rozbudowy Stoczni „Ustka” - zakład „C”.	152
112.	Plan rozbudowy szkoły przyzakładowej.	153
113.	Kuter WŁA-205 w kanale portowym w Ustce.	157
114.	Fotografia Ludwika Luli.	158
115.	Dyrektor Ludwik Lula podczas uroczystości podniesienia bandery na trawlerze B273 zbudowanym dla armatora z Meksyku. Drugi z prawej ambasador Meksyku.	158

116.	Łódź ratunkowa ognioodporna ŁRT-P2sZZ.	159
117.	Łódź pomocnicza PB90E.	160
118.	Kuter reprezentacyjny „731”.	160
119.	Łodzie ŁRT-P7r na ts/s „Stefan Batory”.	161
120.	Łodzie ratunkowe i kutry produkcji Stoczni „Ustka”, lata 70-te.	163
121.	DAR-160 dla PPiUR „Kuter Darłowo” przy nabrzeżu wyposażeniowym w 1974 roku.	165
122.	Kadłub kutra B410.	168
123.	Zdzisław Foltyn (z prawej) w rozmowie z Andrzejem Grossem, szefem BPK.	169
124.	Wojciech Duch w pomieszczeniu siłowni B410.	169
125.	Malwin Przybylski w pomieszczeniu siłowni B410 (z lewej).	169
126.	Janusz Kenc (w kasku) – szef BPK (zdjęcie z 1977 roku).	171
127.	Romuald Czerniejewski (w środku) – projektant kutrów i łodzi LPS ¹⁰⁴² , pierwszy z lewej strony Zenon Klein, wówczas kierownik pracowni BPK.	171
128.	Plan ogólny kutra B410 według Foltyna.	173
129.	Model trawlera typu B-410.	174
130.	Stan wyjściowy rozbudowy Stoczni „Ustka”.	182
131.	Etap I rozbudowy stoczni - plan sytuacyjny.	183
132.	Etap II rozbudowy stoczni - plan sytuacyjny.	184
133.	Trawler rufowy B410 WŁA-300. Obok „burtowiec” B25sA.	187
134.	Kutry B410 UST-80 zbudowany dla PPiUR „Korab” w Ustce.	187
135.	Dominik Dzimitrowicz w trakcie budowy swojego jachtu.	192
136.	Iwona Pieńkawa ze swoim ojcem na jachcie „Otago” w trakcie regat dookoła świata „Clipper Race” w 1974 r.	193
137.	Wodowanie jednostki „Iwona Pieńkawa”.	193
138.	Matka chrzestna Maria Pieńkawa w towarzystwie Dominika Dzimitrowicza.	194
139.	Załoga jachtu „Iwona Pieńkawa” wyrusza w rejs.	195
140.	Jan Wełpa – drugi z lewej - w gronie delegatów przemysłu okrętowego na VII Zjazd PZPR.	198
141.	Uroczystość podniesienia bandery na kutrze DAR-170.	198
142.	Kierownik ZOI mgr Kazimierz Wojewoda oprowadza gości.	199

¹⁰⁴² Romuald Czerniejewski – projektant łodzi PB90, B410, B409, B272 i B291.

143.	Operatorzy przy monitorze kontrolnym.	200
144.	Akademia z okazji XXX-lecia Stoczni „Ustka”.	200
145.	Wręczenie sztandaru dyrektorowi Leszkowi Dulskiemu przez dyrektora ZPO Stanisława Skrobota.	201
146.	Wręczenie sztandaru pocztowi sztandarowemu.	201
147.	Dyrektor Stoczni „Ustka” Leszka wygłasza referat z okazji XXX-lecia stoczni.	202
148.	Pracownicy odznaczeni na akademii z okazji XXX-lecia Stoczni „Ustka”.	203
149.	Janusz Paziak w towarzystwie koleżanek wręcza kosz kwiatów artystom z Warszawy.	204
150.	Model kutra rybackiego typu B401	210
151.	Łódź komunikacyjna „MT-7”.	218
152.	Kuter GDA-21, nr budowy 62.	219
153.	Hala wyposażenia U-5B.	220
154.	Łódź ogniodporna ŁRT-P2sm6ZZ wg Solas 1974.	221
155.	Plan ogólny trawlera B-403.	222
156.	Model kutra rufowego B403.	224
157.	Model kutra KTT-16.	225
158.	Plan ogólny kutra KTT-16.	226
159.	Piłkarze Stoczni „Ustka” na terenie budowanego stadionu.	227
160.	Świadectwo otwarcia stadionu podpisane przez przedstawiciel lokalnych władz.	227
161.	Komitet organizacyjny IX CS ZPO.	227
162.	Motorówka portowa „Zefir” (MP-85).	232
163.	Model łodzi rybackiej MP-85.	233
164.	Boje oceanograficzne z LPS.	234
165.	Plan ogólny kutra hydrograficznego typu „727M”.	237
166.	Kuter hydrograficzny typu „727M” przed halą produkcyjną na terenie „A”.	238
167.	Kuter 727M na wyposażeniu statku hydrograficznego ORP „Arctowski”.	239
168.	Uroczystość podniesienia bandery na B-403/1.	239
169.	Stoczniowcy podczas uroczystości podniesienia bandery.	240
170.	Kutry B403 przy nabrzeżu wyposażeniowym.	240
171.	Orkiestra stoczniowa po uroczystościach miejskich.	241
172.	Budowa mieszkań spółdzielczych na osiedlu Dąbrowszczaków.	242

173.	Stan budowy „Zębców” w 1977 r.	243
174.	Fotografia Arnolda Godlewskiego.	245
175.	Łódź typu „PŁS-40” podczas prób.	247
176.	Hala laminowania w części obiektu wydziału K-1.	249
177.	Inauguracja obchodów Dni Morza w Ustce.	251
178.	Wystawa z okazji Dni Morza w stoczni.	251
179.	Delegacja partyjno- rządowa w Stoczni „Ustka”.	252
180.	Premier Piotr Jaroszewicz w rozmowie z dyrektorem Arnoldem Godlewskim.	252
181.	Podniesienie bandery na kutrze „KTT-16”.	253
182.	Kutry tuńczykowe na pokładzie bazy- przetwórci „Yarkiy Lucz”. Na lewej burcie zawieszono: od dziobu – stalowy kuter produkcji japońskiej, za nim – 2 jednostki „KTT-16”.	253
183.	B-403 WłA-291 w porcie usteckim.	255
184.	B-409 „Massena” przed wodowaniem.	256
185.	Kuter B-409 przy nabrzeżu stoczniowym.	256
186.	Uczestnicy uroczystości podniesienia bandery na B-409.	257
187.	Skiff SO9A na podczas budowy na hali K-1.	258
188.	Skiff SO9A na próbach morskich.	258
189.	Medal z okazji zwodowania 100. statku.	258
190.	Kutry B-410 przy nabrzeżu wyposażeniowym stoczni.	259
191.	Hala budowy kadłubów K-1.	261
192.	Zima „stulecia” w stoczni.	264
193.	Plan ogólny kutra ewakuacyjnego „KTE-10”.	266
194.	Kuter „KTT-16” przed halą na terenie „A”.	268
195.	Harmonogram budowy kutrów „KTT-16” na lata 1979-1980 z 05.04.1979r.	269
196.	Harmonogram budowy kutrów „KTT-16” na lata 1979-1980 z 20.11.1979r.	269
197.	Kutry „KTT-16” w kanale portowym, gotowe do wysyłki.	270
198.	Jan Szydłak oprowadzany po stoczni przez dyrektora Arnolda Godlewskiego.	271
199.	Delegacja na terenie „B” przy hali U1B w budowie.	272
200.	Hala U3B wraz z przybudówką biurowo-administracyjną.	272
201.	Piotr Józia (w kasku), oprowadzający gości podczas obchodów XXX-lecia Stoczni „Ustka”.	274

202.	Pracownicy wydziału K-1.	275
203.	Obróbka blach na wydziale kadłubowym K1.	275
204.	Hala wyposażeniowa jednostek z LPS wydziału P-2.	276
205.	B-410/III „DAR-307” przekazany do eksploatacji w kwietniu 1980 r.	283
206.	Kutry B410 przy nabrzeżu wyposażeniowym w 1980 r.	283
207.	Komunikat Komitetu Strajkowego Stoczni „Ustka” z 19.08.1980 r. wraz z listą postulatów.	288
208.	Pracownicy stoczni w czasie strajku.	289
209.	Stanisław Lewadny (pierwszy z lewej) i Marek Wańkowski na sali posiedzeń MKS w Stoczni Gdańskiej.	289
210.	Komunikat Komitetu Strajkowego nr 2 z 23 sierpnia 1980 r.	290
211.	Ryszard Ziarkowski z Markiem Wańkowskim w Sali BHP Stoczni Gdańskiej.	290
212.	Komunikat Komitetu Strajkowego nr 3 z 29.08.1980 r.	291
213.	Medal okolicznościowy z okazji XXXV-lecia Stoczni „Ustka”.	293
214.	Plan ogólny kutra KŁ-21.	297
215.	Kutry B-410/V dla odbiorcy rumuńskiego.	298
216.	Projekt harmonogramu budowy statków na 1981 rok z 04.07.1980 r.	302
217.	Plan ogólny trawlera B272.	303
218.	Plan ogólny łodzi ŁRT-P9-sm6R.	304
219.	Łódź ŁRT-P9-sm6R.	305
220.	Harmonogram budowy statków na rok 1980 z 12.09.1980 r.	307
221.	Obiekty produkcyjne wydziału P-1, z nową halą laminowania U-1B.	311
222.	Plan ogólny kutra typu B-275.	313
223.	Uroczystość podniesienia bandery na B-273/1, „SAM-I”.	317
224.	Uroczystość wodowania B-272/1 „Dagmara”.	317
225.	Goście i gospodarze podczas uroczystości wodowania B272/1 „Dagmara”.	318
226.	Załoga rumuńska i przedstawiciele strony polskiej na B-410/VI „TC-01”.	318
227.	Plan ogólny łodzi rybackiej ŁR12.	325
228.	Podniesienie bandery na B-273/2 SAM-II.	326
229.	Przemówienie ambasadora Meksyku z okazji podniesienia bandery.	327
230.	Uczestnicy uroczystości na tle statku B273/2 SAM-II.	327
231.	Kadłub B275/1 na hali K-1. Stan we wrześniu 1982 r.	328
232.	B-275/1 Leda przygotowana do wodowania na zapadni K-1.	329

233.	Uroczystość wodowania B-275/1 Leda.	329
234.	Podniesienie bandery na B272/1 „Dagmara”.	331
235.	Podniesienie bandery na B272/1 „Dagmara”.	332
236.	Statek B272/1 Dagmara w porcie macierzystym w Concarneau.	332
237.	Kuter B-410/VI Dorada II przy nabrzeżu wyposażeniowym stoczni.	333
238.	Uroczystość wodowania B-272/2 Agora.	334
239.	Matka chrzestna B-272/2 Waleria Konieczna w towarzystwie armatora statku.	335
240.	Pracownicy wydziału kadłubowego na tle kadłuba B-272/2 Agora.	335
241.	B-272/2 w trakcie procesu wyposażania. Stan we wrześniu 1982 r.	336
242.	Uroczystość podniesienia bandery na jednostce B272/2 Agora.	336
243.	B-272/2 Agora przed żeglugą do Francji.	337
244.	B-275/1 Leda w trakcie wyposażania; za nią 2 następne jednostki B275.	341
245.	Pławy nawigacyjne dla UM w Gdyni.	342
246.	Dwa z czterech ostatnich kutrów KTT-16 zbudowanych w Stoczni „Ustka”.	343
247.	Plan ogólny łodzi ratunkowej Z-7.5.	344
248.	Próba samo odwracalności łodzi Z-7.5. (1).	345
249.	Próba samo odwracalności łodzi Z-7.5. (2).	345
250.	Próba rzutu łodzi ratowniczej typu R06.5-6. (1).	345
251.	Próba rzutu łodzi ratowniczej typu R06.5-6. (2).	345
252.	Ogólny widok hali U-5B, w której odbywało się wyposażanie łodzi ratunkowych.	346
253.	Plan ogólny KR-130.	351
254.	Kuter roboczy KR-130.	351
255.	Uroczystość podniesienia bandery na B275/1 „Leda”.	353
256.	B275 „Leda” przy nabrzeżu wyposażeniowym Stoczni „Ustka”.	354
257.	Pracownicy stoczni podczas uroczystości podniesienia bandery na B275/1 „Leda”.	354
258.	Łódź pasażerska „Isaura”.	356
259.	Model holownika B-820.	356
260.	Budowa kadłuba lodołamacza L1000/B1000 w nawie wschodniej hali K-1.	357
261.	Kadłub lodołamacza L1000/B1000 na zapadni.	357
262.	Kuter komunikacyjny KK7 z LPS.	363

263.	Blok kadłuba lodołamacza L1000/B1000.	363
264.	Medal z okazji 40-lecia Stoczni „Ustka” w Ustce.	365
265.	Model kutra MFB-16.	370
266.	Plan ogólny kutra MFB-16.	370
267.	Hala wyposażeniowa wyrobów z LPS.	376
268.	Plan ogólny B-278.	372
269.	Plan ogólny kutra bałtyckiego B-280.	374
270.	Model kutra bałtyckiego typu B-280.	376
271.	Wręczanie odznaczeń państwowych z okazji „Dnia Stocznio-wca”.	378
272.	Spotkanie z Kołem Emerytów i Rencistów.	378
273.	Spotkanie z wicepremierem Władysławem Gwiazdą	379
274.	Seryjna produkcja statków B-275.	382
275.	Łódź ratownicza typu R65 wg Solas 74/83.	386
276.	Łódź ratunkowa typu Z8 wg Solas 74/83.	386
277.	Uroczystość nadania stoczni imienia Eugeniusza Kwiatkowskiego w dniu 27.06.1987 r.	388
278.	Brama główna Stoczni „Ustka” z imieniem patrona.	388
279.	Sekretarz KC PZPR Marian Woźniak dokonał ”inspekcji” łodzi ratunkowej.	389
280.	Uroczystość chrztu statku B-275/24 o nazwie „Donaks”.	389
281.	Konsultacje techniczne przy wyciągniętych liniach wału B-820/1.	390
282.	Holownik B820/1 „Neptun” w gotowości do wodowania.	390
283.	Holownik B-820/1 „Neptun” przy nabrzeżu stoczni w dniu podniesienia bandery.	391
284.	Awers i rewers medalu 200- setny statek.	392
285.	Kadłub statku B-280 na zapadni wydziale K-1.	393
286.	Uroczystość wodowania B-280/1 budowanego dla PPIUR „Koga” w Helu.	393
287.	Łódź ratunkowa częściowo-zakryta typu P-65 wg Solas 74/83.	400
288.	Plan ogólny łodzi ognioodpornej typu T75 wg Solas 74/83.	401
289.	Podniesienie bandery na trawlerze B-280/1 „HEL-150”.	403
290.	B-280/1 „Hel-150” w porcie w Ustce.	403
291.	B-280 UST-204 w morzu.	405
292.	Uroczystość wodowania B-821/1 „Czesław II”.	407
293.	Uczestnicy uroczystości wodowania B-821/1 „Czesław II”.	407

294.	B-821/1 „Czesław II” w kanale portowym w Ustce.	408
295.	B-821/2 „Jerzy II” w kanale portowym w Ustce.	408
296.	Prototypowa jednostka wypływa w próby morskie.	409
297.	Przedstawiciel nadzoru armatorskiego Rui Villela z Andrzejem Siekierzyckim.	409
298.	Załadunek jednostki MFB-16 na pokład statku w Gdańsku.	409
299.	Plan ogólny B-289.	413
300.	Łódź ratunkowa T-75 przed próbą ognioodporności.	415
301.	Łódź T-75 w ogniu.	415
302.	Łódź T-75 po próbach.	415
303.	Kopia artykułu w „Europort 89”.	416
304.	Kadłub kutra B289.	417
305.	B-289 „Jokull” przy nabrzeżu wyposażeniowym stoczni.	417
306.	Stocznia „Ustka” w Ustce.	419
307.	Plan terenu „A” Stoczni „Ustka”.	419
308.	Model kutra B-291.	423
309.	Kadłub B291 w trakcie budowy.	424
310.	Kadłub kutra NLB dla odbiorcy z Holandii.	425
311.	Uczestnicy uroczystości wodowania kadłuba dla odbiorcy z Holandii.	425
312.	Statek rybacki „Silva” zbudowany z użyciem kadłuba A-219	426
313.	Zrzut łodzi FFB-8.20.	427
314.	Łódź ratunkowa zrzutowa podczas podnoszenia.	427
315.	Plan ogólny łodzi FFB 5,75	427
316.	Łódź ratownicza typu R-44.	428
317.	Model łodzi FFB-8,20.	428
318.	Łódź zrzutowa do przejścia strefy ognia w trakcie prób.	429
319.	Nagroda za wdrożenie do produkcji łodzi FFB.	429
320.	Statek B-823/1 „Zbyszko” na zapadni K-1.	430
321.	Uczestnicy uroczystości wodowania B-823/1 „Zbyszko”.	430
322.	Medal wydany z okazji 45-lecia Stoczni „Ustka”.	431
323.	Plan ogólny holownika H-420 (B-825).	433
324.	Kiosk gastronomiczny typu KM-63.	434

325. Kosze na śmieci.

434

Spis tabel.

Tabela nr	Nazwa tabeli	strona
1.	Asortyment produkcji w 1963 roku – plan i wykonanie:	56
2.	Realizacja dostaw kutrów B25sA dla armatorów krajowych.	129-130
3.	Wielkości i relacje techniczno-ekonomiczne.	147
4.	Asortyment produkcji przyjęty do planu techniczno-ekonomicznego.	147
5.	Struktura nakładów inwestycyjnych w okresie lat 1976-1980.	179
6.	Wskaźniki techniczno-ekonomiczne stoczni po realizacji inwestycji.	180
7.	Realizacja dostaw kutrów B410	188-191
8.	Projekt planu na lata 1976-1980 w wersji z 28.06.1973 roku.	207-208
9.	Projekt planu na lata 1976-1980 w wersji z 13.01.1977 roku.	212
10.	Założenia planowe NSPG dla Stoczni „Ustka” na lata 1976-1980.	213
11.	Zadania rzeczowe w zakresie sprzedaży jednostek taboru pływającego na lata 1978-1980 dla Stoczni „Ustka”.	214
12.	Plan produkcji na lata 1976-1980 w zakresie taboru pływającego.	215
13.	Plan techniczno-ekonomiczny Stoczni „Ustka” na lata 1976-1980.	216
14.	Kutry B-403 dostarczone dla rybołówstwa polskiego.	254
15.	Lista statków rybackich zdanych w 1981 r.	322
16.	Lista statków rybackich zdanych w 1982 r.	339
17.	Lista statków rybackich zdanych w 1983 r.	348
18.	Lista statków B275 zbudowanych w Stoczni „Ustka” dla ZSRR.	355
19.	Lista holowników typu B-820 zbudowanych w Stoczni „Ustka” w latach 1987-1990.	391, 392
20.	Lista trawlerów bałtyckich B-280 zbudowanych w Stoczni „Ustka” w latach 1988-1993.	404

Biogramy pracowników opracowane z okazji XXX-lecia Stoczni „Ustka”.

Adamczyk Władysław

Chomicz Stefan

Ciebiera Julian

Ćwikła Marian

Dąbrowski Lechosław

Delicki Zdzisław

Flakowicz Jerzy

Fryza Józef

Górajek Henryk

Grażulis Władysław

Hertlein Józef

Horbacz Michał

Janczulewicz Jan

Jawień Ryszard

Jedliński Adam

Jadziński Jan

Jędryszek Antoni

Karlikowski Władysław

Kowalczuk Aleksander

Kubiak Benedykt

Kuklis Władysław

Łusiak Wojciech

Małkowski Kazimierz

Małuszek Karol

Maroszek Stanisław

Motyka Mieczysław

Pac- Pomarnacki Henryk

Piwoni Marian

Ptach Brunon

Siudek Stanisław

Słoma Stanisław

Słoń Czesław

Słoń Henryk

Sobczak Marian

Soszyński Antoni

Steć Stanisław

Such Edward

Szołtysik Tadeusz

Tarasiewicz Alfons

Tetych Władysław

Tymczak Stefan

Wiankowski Zdzisław

Wróbel Jan

Wróblewski Paweł

Zaręba Zygmunt

Ziarkowska- Blaszcze Wanda

Zaliński Jan

Wspomnienia spisane i dokumenty byłych pracowników lub członków rodzin:

- Beltran Iwony (o ojcu Zygmuncie Zarębie),
- Borkowskiego Ryszarda Feliksa,
- Graczyk Danuty (o mężu Jacku Graczyku),
- Iwanowskiej Teresy,
- Lewandowskiego Krystiana (o ojcu Marianie Lewandowskim),
- Mikołajczaka Marka,
- Olszyny Krzysztofa,
- Pelczara Stanisława,
- Podrucznego Włodzimierza,
- Seja Ryszarda,
- Siekierzyckiego Andrzeja,
- Ziarkowskiego Ryszarda.