

ART. 26: KORABNICTWO POWIATU SŁUPSKIEGO

część 4- str. 38-48

PRODUKCJA OKRĘTOWA W REGIONIE PO 1337R.

Opracowanie: Władysław Goliński

Zdjęcia: Maria Golińska

Ustka, styczeń- 2008, korekta kwiecień 2016

Spis treści

ART. 26: KORABNICTWO POWIATU SŁUPSKIEGO.....	38
<i>Produkcja okrętowa w regionie po 1337r.....</i>	<i>38</i>
<i>1. Produkcja w Słupsku i Ustce po 1337 r.....</i>	<i>39</i>
<i>2. Produkcja w Słupsku.....</i>	<i>40</i>
<i>3. Produkcja w Ustce.....</i>	<i>41</i>
<i>4. Schematyczne przedstawienie historii przemysłu stoczniowego w Ustce po II wojnie światowej.....</i>	<i>44</i>
<i>5. Produkcja Pomeranki w Ustce.....</i>	<i>46</i>
<i>6. Produkcja w Rowach, Gardnie Wielkiej i w Łebie.....</i>	<i>47</i>
<i>7. Literatura.....</i>	<i>48</i>

1. PRODUKCJA W SŁUPSKU I USTCE PO 1337 R.

W roku 1337, w obecności licznych świadków zostaje spisany w mieście Słupsku dokument, określający strony oraz zakres i warunki sprzedaży terenów położonych wzdłuż rzeki Słupi poczynając od jej ujścia, aż po Bruskowo i Machowino.

Przyczyna powstania takiego dokumentu wydaje się być jasna, a mianowicie uzyskanie możliwości korzystania z posiadanego już wcześniej prawa mieszkańców miasta Słupska m. in. do, jak podaje Z. Święchowski, J. Mertka, „Słupsk 1958 „(...)wolnej od cła i opłat, przez budowanie żadnych jazów nie krępowanej żeglugi na rzece od miasta w dół aż do morza,....(...)” (Dokument określający to został sporządzony i podpisany w dniu 9 września 1310r. w miejscowości Krępcewo pod Pyrzycami.)

Ze względu na stanowisko zajmowane w omawianym przedmiocie, warto przytoczyć tu opracowanie autorów: J. Lindemajera, T. Machury, Z. Szultki, Słupsk 1985r.:

„(...)Dokument lokacyjny stworzył nowo lokowanemu miastu szczególnie korzystne warunki rozwoju żeglugi i handlu morskiego. Wpływało to najprawdopodobniej z chęci uczynienia ze Słupska (wobec nieudanej próby opanowania Gdańska) dużego portu morskiego. Dlatego słupszczanie otrzymali zezwolenie na swobodną i wolną od cła żeglugę na Słupi od miasta aż do morza, przy jednoczesnym zapewnieniu spławności rzeki na tym odcinku przez wydanie zakazu budowania jazów i innych trwałych urządzeń, mogących stanowić przeszkodę dla ruchu łodzi lub statków rzecznych. Miasto otrzymało też prawo posiadania 6 łodzi rybackich zwanych bordynkami (Burdyna- bordynka- łódź, która wzięła początek od dębki z podwyższonymi burtami przez nadbicie kilku klepek. Odpowiednik rosyjskiej nazwy "*nadbojnaja łodka*" i niemieckiej "*bording*". Występuje już w XII wieku, a ulegając ewolucji przetrwała na Pomorzu Gdańskim do XIX wieku-Internet). Przywileje „morskie” Słupska zostały rozszerzone już w niespełna trzy lata później. W wystawionym 2 lutego 1313 r. dokumencie margrabiowie przekazali miastu pas ziemi szerokości 5 prętów (około 19 m) wzdłuż obu brzegów rzeki, umożliwiającą wólczkom ciągnięcie łodzi, oraz znieśli ograniczenia dotyczące wykorzystania statków wynikające z przywileju z 1310 r. Na mocy tego dokumentu miasto uzyskało też prawo kupna lasu i pastwisk położonych nad rzeką Słupią (40 łanów)(...).

„(...)Rada miejska Słupska przejęła Ustkę z prawem dziedziczenia i pełnym sądownictwem. W dokumencie nabycia Ustki Święcowie występowali jako zwierzchnicy feudalni odstąpionych ziem, chociaż te, jako część ziemi słupskiej, w drodze zastawu były w latach 1329—1341 w posiadaniu Zakonu Krzyżackiego. Święcowie jako zwierzchni właściciele odsprzedanych miastu dóbr za nieznaną sumę, zwolnili Słupsk od wszelkich ciężarów, czynszów, prac i innych powinności należnych im tytułem sprawowania władzy zwierzchniej, właściwej panującemu, oraz zobowiązali się wziąć mieszkańców odsprzedanych dóbr w opiekę i bronić ich na równi z poddanymi zamieszkującymi ich posiadłości. Rada miejska Słupska, jako dowód uznania zwierzchniej władzy Święców w stosunku do Ustki i przyległych terenów oraz swej od nich zależności zobowiązała się dostarczać Święcom i ich dziedzicom corocznie w dniu Św. Marcina (11 XI) parę skórzanego obuwia wartości 8 solidów słowiańskich lub jej równowartość (...).”

Moneta wymieniona w omawianym dokumencie nie była nigdy monetą obiegową.

Można zatem przyjąć, że przybyli osadnicy- Niemcy nie dysponowali pieniądzem ani innymi dobrami mogącymi być przydatnymi w takich transakcjach. Ów pieniądz umowny można jedynie przyjmować w domyśle.

Bordynki, o których wspomniano w w/w dokumentach były łodziami używanymi na śródlądziu i w morskiej żegludze przybrzeżnej (wyłącznie przy słabych wiatrach i małej fali). Były jednak znacznie tańsze niż łodzie klepkowe o większej znacznie dzielności. Tak więc te sześć łodzi to pierwsza produkcja- z pewnością była realizowana przez specjalistów kaszubskich, mieszkających teraz kątem w swoim mieście- głównie na prawym brzegu Słupi.

2. PRODUKCJA W SŁUPSKU

Absurdalne wydaje się myślenie o przeszle okrętowym w relacjach Słupsk- Ustka i nie mogło tak być jak podaje Oesterle, że przedmiotem sporów między mieszkańcami Ustki i Słupskiem była też w drugiej połowie XVI w. sprawa budowy statków, Ustka bowiem była bez reszty podporządkowana pod Słupsk. Początki budownictwa okrętowego Słupska sięgały odległych czasów. Niestety nie jest powiedziane jak bardzo odległych ale w domyśle przyjąć trzeba przybycie tu pierwszych niemieckich osadników, ok. 1265, no i ci osadnicy ze śródlądzia musieli nauczyć się jeszcze korabnictwa od Kaszubów. I dalej-Oesterle.: Badania wykazały bowiem, że już w początkowym okresie rozwijania handlu morskiego przez poszczególne miasta koniecznością było posiadanie przez nie własnych warsztatów stocznioowych. Problem ten występuje w źródłach dopiero od drugiej połowy XVI w. Trzeba podkreślić, że już w tym okresie budownictwo okrętowe posiadało wiele cech organizacyjnych, ekonomicznych i technicznych, które wyróżniały je od klasycznej produkcji rzemieślniczej epoki feudalnej. Wymagało ono bardzo dużych nakładów finansowych i koncentracji siły roboczej, warsztatów kooperujących, których większość najprawdopodobniej aż do początków XIX w. znajdowała się w Słupsku¹.

Tym bardziej w epoce feudalnej budownictwo okrętowe odróżniało się od innych rzemiosł- trzeba było w okrętownictwie wykazać się ogromną wiedzą wraz z doświadczeniem przekazywanym w rodzinach z ojca na syna. Słowem kronikarz tak piszący o okrętownictwie nie ma pojęcia o tym przemyśle. Dobrze jednak, że odnotował fakt pojawienia się problemu tegoż budownictwa na Słupi, po odsunięciu od władzy Słowian.

No i mam jeszcze uwagę do Oesterle, co do rozlokowania warsztatów- np. dymarki do wytopu żelaza znajdowały się cały czas w osadzie Żelazo koło Smołdzina, tyle że już wtedy są własnością kościoła św. Mikołaja w Słupsku i klasztoru norbertanek.

Mam nadzieję, że studia nad powyższymi zagadnieniami podejmie właśnie jedno lub drugie muzeum budownictwa okrętowego.

¹ Oesterle, Chronik der Gemeinde Stolpmünde . s. 26-32

3. PRODUKCJA W USTCE

Kiedy powstały pierwsze warsztaty stoczniove w Ustce, skoro w początkach niemieckiej tu bytności od 1337 roku przystań mieściła się w Słupsku bo dociągano z Ustki statki bałtyckie na rozładunek i załadunek. Otóż nie tak prędko bo zmiany w Słupsku i Ustce dokonały się dopiero w pierwszej połowie XV w. Były one powiązane z drugim etapem rozbudowy portu w Ustce. Plac drzewny i warsztaty stoczniove zlokalizowane zostały prawdopodobnie po zachodniej, lewej stronie ujścia Słupi (za komorą celną) i połączone za pomocą mostu przeładunkowego z głównym nabrzeżem przeładunkowym, usytuowanym po stronie wschodniej. Ta przeprowadzka warsztatów stoczniowych ze Słupska do Ustki spełniła oczekiwania we wzroście ilości i tonażu budowanych statków².

Armatorami byli też jedynie kapitanowie ewentualnie wolni mieszkańcy Ustki, chociaż najczęściej tworzyli oni spółki z kupiectwem Słupska. Czasem współnikami byli gdańszczanie-wbrew obowiązującemu wówczas prawu. W tym okresie statki w Ustce, podobnie jak w innych stoczniach zachodniopomorskich, budowała też szlachta, między innymi landwójt słupski H. H. Flemingk. Rada miejska Słupska ucięła ten proceder- wstrzymała przyjęcia w poczet obywateli miasta mieszkańców Ustki, nakładała kary pieniężne na budujących statki samodzielnie lub z gdańszczanami. W 1579 r. ponowiła uchwałę zabraniającą budowy obywatelowi Słupska więcej niż jednego statku w ciągu 7 lat³.

Zastanawiam się nad daniem wiary dla tej powyższej informacji o kładce ze strony zachodniej na wschodnią. Taka kładka wyklucza przepłynięcie pod nią żaglowca- maszty wówczas trudno było złożyć i postawić, na wodzie czynność tę wykonywano tylko w przypadku złamania masztu. Tą decyzją o kładce w Ustce przekreśla się słupską produkcję. Ponadto trzeba także założyć, że był to pierwszy most w Ustce.

Nie funkcjonowała jeszcze wtedy droga między Ustką a Zimowiskami bo zaraz pod Ustką był zalew. Droga do Słupska wiodła brodem (a już teraz kładką) na zachodni brzeg Słupi, dalej dzisiejszą ulicą Polną do miejsca gdzie dzisiaj Wodnica, dalej do Charnowa, dalej trzeba się otrzeć o wał grodziska w Gałęzinowie, dalej trzeba się otrzeć o młyn w Zamełowie, dalej pod górkę do Strzelina, dalej jeszcze przed końcem wsi trzeba skrócić w lewo, do dzisiaj jest tam droga, rosną przy niej piękne dęby, dalej skrócić w prawo ale iść się tam już nie da bo to ruchliwa droga przed Słupskiem.

Nie zachowały się dane o wielkości stoczni w Ustce, nie wiadomo nic jak wyglądała słupska flota z tego okresu.

Wiadomo jednak, że jednostki wchodzące do flotylii słupskiej to (nośność tych jednostek jest określana na 15 – 30 łasztów⁴):

- szkuta⁵, - tak jest właśnie ze źródłami jeśli rzecz dotyczy spraw technicznych, szkuta będąca statkiem rzeczonym używanym przy spławianiu jest wymieniana przy postawieniu zapory (kładki na rzece). To tylko pozorna sprzeczność bo w dalszym ciągu rzeka służyła do spławiania drewna i towarów.

- krajer⁶.

Założenia o budowie usteckiej floty w Ustce mogą być niesłuszne (dotąd tak zakładano). Wiadomo jednak, że budowano tam też jednostki pełnomorskie, które zimę spędzały na przystani w Gdańsku. Wiadomo o budowach:

² W. Bartholdy; O Stolpa, du bist ehrenreich..., Stolp 1910, s.45

³ R. Schuppius; Stolp von 1600-1650, s.62

⁴ Łaszt – dawna jednostka miary objętości, stosowana od XIV do XIX wieku. Liczyła od 3000 do 3840 l (dm³). Łaszt dzielił się na 30 lub 60 korców.

⁵ szkuta: polski bezpokładowy statek rzeczony do spławiania towarów (w XVI w. - o dwu masztach i 10 wiosłach). Etymologicznie - st.skand. *skuta* 'szybki żaglowiec'.

⁶ krajer: 1. jednomasztowy żaglowiec handlowy używany na Bałtyku w XV-XVI w. 2. trójmasztowy towarowy żaglowiec lugier używany na Bałtyku w XIX w.

Etymologicznie - 1. niemieckie Kreier. 2. angielskie crayer.

- w 1593 r. był wodowany statek 150- łasztowy. Zbudowany był przez kupców słupskich J. Lange i A. Mitzlaffa. Źródło potwierdza tą informację, mówiąc: [...] Bis zum Ende der pommerschen Selbständigkeit dürfte der Handel nicht allzu groß gewesen sein. Aus dem Jahre 1593 wird berichtet, daß Joachim Lange, Bürger in Stolp, ein Schiff von 150 Last gebaut habe. [...] ⁷

- w latach 70- tych, tegoż, XVIw. szyper ustecki T. Horne zbudował statek wspólnie z kupcem gdańskim.

- w 1578 r. samodzielną próbę zbudowania statku podjął szyper J. Banndeke, sprzeciwiła się temu jednak rada miejska i nałożyła na niego karę pieniężną.

Stwierdzić można, że podobnie jak w innych stoczniach zachodniopomorskich w produkcji warsztatów stocznioowych w Ustce w XVI w. i początkach XVII w. decydującą rolę odgrywał kapitał kupiecki Słupska, który wspierali szyprowie usteccy i obywatele Gdańska ⁸.

Z powrotem Słupska na szlaki handlu morskiego (były problemy ze stanem portu usteckiego) wiązała się też ściśle kwestia posiadania floty handlowej. Potrzebom kupiectwa słupskiego i innych miast portowych, a także mieszkańców Ustki, odpowiadała polityka państwa pruskiego, które począwszy od drugiego dziesięciolecia XVIII w. wydawało akty prawne mające na celu stworzenie lepszych warunków rozwoju krajowego przemysłu stocznioowego (zakaz budowy statków dla obcych armatorów, 10-letnie terminy ochronne na nowo zbudowane jednostki, ulgi podatkowe, licencyjne i celne dla właścicieli nowych statków, protekcyjny system licencji i opłat celnych w portach państwa pruskiego).

Na ożywienie produkcji stocznioowej w Ustce korzystnie wpłynęło też osiedlenie się w Słupsku pod koniec XVII w. małej, ale bardzo bogatej kolonii hugenotów francuskich ⁹.

Mimo zamiarów utrzymania stoczni w Ustce są problemy z kapitałem podobnie jak w innych miejscach gdzie są stocznie, tak było w pierwszej połowie XVIIIw. Wystąpiły braki w materiałach, w szczególności brakowało drewna do budowy statków. Nie było cieśli okrętowych.

W 1736 r. wodowano 60-łasztową karawelę J. Heringa.

W 1737 r. z pochylni spłynął 160-łasztowy statek, z którego wyprowadzeniem w morze były duże trudności z powodu zbyt płytkiego kanału portowego.

W stoczni, w Ustce, wiele wskazuje na fakt prowadzenia budowy przed 1736 rokiem i także po 1741 roku ¹⁰.

Wszystkie źródła potwierdzają całkowite zatrzymanie i handlu i produkcji w czasie wojny siedmioletniej, podobnie było po tej wojnie.

Uruchomienie produkcji nastąpiło pod koniec lat sześćdziesiątych XVIII w. bo z pochylni stoczni spłynął 160- łasztowy statek Ch. G. Heringa i J. Kitskatsa (armator z Gdańska). Wiosną 1776 roku statek ten nie był jeszcze zwodowany ze względu na trudności techniczne jakie występowały w Ustce przy produkcji większych jednostek ¹¹.

Korzystna koniunktura dla regionalnego budownictwa okrętowego nastąpiła w czasie wojny niepodległościowej w Ameryce. W latach 1781 – 1785 w Stoczni w Ustce zbudowano 6 statków o wartości 52 800 talarów ¹².

Co najmniej dziesięć lat przerwy w produkcji ma miejsce po 1785 roku.

W 1805 r. została zbudowana jedna jednostka a w 1810 r. była zbudowana druga- 150-łasztowa . Zachowane informacje mówią, że produkowane były jedynie duże (morskie) jednostki.

⁷ Karl-Heinz Pagel; 161 Stolpmünde , Landkreis Stolp i. Pommern.,Seite 654

⁸ Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985 str. 37

⁹ Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985 str. 55

¹⁰ Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985 str. 56

¹¹ H. Sund, Der Hafen Stolpmünde vor hundert Jahren, „Ostpom. Heimat“, 1939

¹² Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985 str. 57

Brak informacji o produkcji statków floty przybrzeżnej w stoczni w Ustce i zupełny brak źródeł aby wyjaśnić sprawy kooperacji i stosowanej technologii.

XIX wiek nie pozwala również na uzyskanie znaczącej pozycji dla usteckiego szkutnictwa, mimo odbudowy portu i stosunkowo dużej floty handlowej, przyporządkowanej Ustce.

W 1805 roku wodowano jeden statek.

W 1810 i 1811 zwodowano po jednym statku, o nośności 150-130 łasztów¹³.

W latach dwudziestych i trzydziestych XIXw. budownictwo okrętowe w Ustce miało kolejny kryzys- zamierała produkcja.

W roku 1819 zwodowano 6 małych jednostek od 9 do 54 łasztów.

Warsztaty remontowe utrzymywały się bez większych przerw a już od 1844 roku prace remontowe wykonywano bezpośrednio na brzegu w łożu montażowym, jednostki zarządu portu (niewielkie) były remontowane po wyciągnięciu ich bezpośrednio na niezbrojony brzeg. [...] Bardziej skomplikowano remonty większych jednostek drewnianych floty handlowej dokonywane były w prywatnej sztoczni, zlokalizowanej na lewym brzegu rzeki (poniżej ówczesnego mostu jarzmowego). [...] ¹⁴

[...] Ponowny korzystny okres dla szkutnictwa okrętowego w Ustce przypada na lata czterdzieste i pięćdziesiąte ubiegłego wieku, kiedy zapoczątkowany został rozwój tutejszej spedycji handlu morskiego, zgodny z ogólnym ożywieniem żeglugi bałtyckiej opartej wciąż o flotyllę drewnianych żaglowców. Okres trzeciego ćwierćwiecza XIX stulecia przebiegał już pod znakiem eksploatacji niemal wyłącznie coraz bardziej wysłużonych i coraz mniej licznych żaglowców drewnianych, zwłaszcza w małych portach południowego wybrzeża Bałtyku. Powoli akwen ten otwierał się dla rewolucjonizującej handel międzynarodowy floty parowej, zatracił dawne cechy morza zamkniętego („mare elausum”). Zwiastunem tych przemian na wybrzeżu zachodniopomorskim może być wodowanie w końcu lat pięćdziesiątych XIX w. w stoczni szczecińskiej (później zakłady „Vulkan”) pierwszego parowca śrubowego o ładowności około 400 ton. [...] ¹⁵

[...] W Ustce ostatni drewniany 87 kuter żaglowy spłynął na wodę w 1865 r. W roku następnym dwa szkunery 38 i 39- łasztowy wzmocniono po raz pierwszy płytami galwanizowanymi oraz „czarnymi”- stalowymi. [...] ¹⁶

[...] Nadal remontowano tu stare żaglowce handlowe, a od początku XX w. także małe parowce. W 1903 i 1904 r. zbudowano w Ustce po jednym małym parowcu- 157 i 299 BRT. Przed pierwszą wojną światową pracowały w Ustce dwie małe stocznie, produkujące przeważnie kutry rybackie, z których tylko jedna przetrwała kryzys powojenny i ze zmiennym szczęściem kontynuowała produkcję w depresyjnych dla gospodarki niemieckiej początkach lat dwudziestych i w latach wielkiego kryzysu światowego. Stocznia ta (właściciel Józef Bartsch) oferowała łodzie wiosłowe, motorowe, jachty oraz drewniane i stalowe kutry rybackie. [...] ¹⁷

Prof. Zygmunt Szultka podaje niezwykle ważną informację dotyczącą przemysłu okrętowego. Przy przepisywaniu zatrudnienia określa lokalną produkcję tkanin lnianych. Charnowo zwłaszcza jest bardzo interesujące pod tym kątem. To starożytna miejscowość. Oto fragment mówiący o tym przemyśle:

...[...] Ponadto 10 osób trudniło się dorywczo produkcją tkanin lnianych (tyle było w 1861 r. krosien). W pobliżu Ustki w dawnych wioskach miejskich Słupska ten rodzaj zajęcia i produkcji był bardziej rozpowszechniony; np. w Chanowie były 64 krosna, w Wodnicy 52, w Przewłocze 18. [...] ¹⁸

¹³ J. Lindmajer; Szkic do dziejów kształtowania się przemysłu i początków klasy robotniczej na terenie rejencji koszalińskiej. „Rocznik Koszaliński” 1980, s. 34.

¹⁴ Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985 str. 104

¹⁵ Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985 str. 104

¹⁶ „Schtolper Wochenblatt” 1868, nr 164

¹⁷ Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985 str. 105

¹⁸ Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985 str. 106



Widok ze starej widokówki przedstawia port w Ustce ok.1930r.

Zadaniem tworzonego muzeum też będzie określenie tych jednostek, które są pokazane na powyższym zdjęciu jak również zabranie wszystkich dostępnych starych widokówek i dokonanie analizy pod względem usteckiej produkcji.

Dokładnie w tym miejscu gdzie jeszcze w latach 70- tych XXw. produkowano łodzie w Stoczni „Ustka” powstała w czasie II wojny światowej mała nowa stocznia, podjęła produkcję w 1942 roku. [...]Wzmacniając potencjał militarny, władze hitlerowskie zaczęły inwestować także w Ustce, budując tu od 1942 r. stocznnię małych trałowców. Zdążono oddać do eksploatacji 2 hale z wyciągiem szynowym.[...]¹⁹

4. SCHEMATYCZNE PRZEDSTAWIENIE HISTORII PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO W USTCE PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

-(ta część niniejszego artykułu jest schematem napisanym wg Kroniki zakładu do 1975r., by dopełnić zakres tematyczny niniejszego opracowania, spodziewane jest jednak uzupełnienie przez opracowania, które powstaną w wyniku prowadzonej pracy naukowej w nowopowstałym muzeum).

1 października 1945 roku oficjalnie powstaje Delegatura Morskiego Instytutu Rybackiego, powstaje stocznia, praktycznie nieliczna grupa pracowników rozpoczyna remonty kutrów.

1956 r. powiększono teren stoczni o teren „A”

W kwietniu 1946 r. nastąpiło oficjalne otwarcie stoczni. Produkcja: łodzie rybackie wiosłowo-żaglowe oraz motorowe.

1947 r. stocznia powiększa obszar na stronie B. Zostaje podjęta produkcja kutra łososiowego typ KU-915.

¹⁹ Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985 str. 120

Stocznia została przejęta przez „Stocznie Rybackie- Stocznia z Ograniczoną Odpowiedzialnością w Gdyni”, usamodzielnienie się zostaje po dwóch latach pod nazwą: „Stocznie Rybackie-Przedsiębiorstwo Państwowe- Stocznia Rybacka w Ustce”.

W końcu lat czterdziestych stoczni grozi likwidacja.

W czerwcu 1950 r. zostaje zwodowany kadłub szkunera o długość 27m, typ „Zew Morza”, dalsze wyposażenie było w Stoczni Rybackiej w Gdyni. Ponadto wykonano 12 kutrów różnych typów i 8 łodzi rybackich o długość 8,5m.

31 grudnia 1951 powstaje samodzielna jednostka organizacyjna „Stocznia Ustka” w Ustce.

Przestawienie produkcji na budowę łodzi ratunkowych i roboczych, dodatkowo jedynie była prowadzona produkcja jednostek rybackich. Zastanawiające jest podtrzymywanie przez stocznnię budowy wyposażenia jak maszty, wiosła...- nie powstał w Ustce lub okolicy przemysł kooperujący ze stocznia.

Lata 1955-1958 to kolejny trudny okres, zmniejsza się ilość zamówień, produkcja spada są ogromne kłopoty materiałowe.

Rok 1956 to rok krytyczny, armatorzy wycofują zamówienia na kutry z drewna, chcą mieć kutry stalowe a więc lokują swoje zamówienia w innych stoczniach. Kadłuby łodzi ratunkowych mają być ze stopów aluminium- takie jest zapotrzebowanie.

Rok 1957 przyniósł do rozwiązania problem: szukanie nie wiadomo gdzie zamówień na wyroby szkodnicze bo inaczej trzeba zwolnić w 50% załogę stoczni z powodu braku pracy. Efektem działań jedynie przyszło zamówienie z Łeby na 4 kutry 16. metrowe. W wyniku tego powstał nowoprojektowany KU-160. Były to ostatnie drewniane jednostki budowane w stoczni.

W maju 1957 roku Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego postraszyło soczniowców z Ustki, że: „Albo stocznia w Ustce opanuje i uruchomi produkcję łodzi z aluminium do połowy 1958 r., albo przestanie nam być potrzebna i wtedy przekazemy ją komu innemu”.

Do tej pory po wojnie powstały w usteckiej stoczni: 124 kutry rybackie 262 łodzie ratunkowe, przeprowadzono wiele remontów i napraw jednostek.

W 1958 roku, zaraz na początku roku przyspieszono pracę wdrażania nowej dla Ustki technologii, towarzyszyło temu powątpiewanie w sukces. Pod nadzorem Lloyd's Register of Shipping w marcu rusza budowa prototypu. Certyfikat angielskiego towarzystwa i też PRS-su na pierwszą łódź stocznia uzyskuje 15 maja 1958. Dalej podjęto produkcję aluminiowych łodzi. Asortyment łodzi się ciągle rozszerzał, podjęto też budowę kutrów specjalnych „725” i „726”

We wrześniu 1961 r. dostarczono do Stoczni Gdańskiej pierwsze trapy i kładki. Stocznia Ustka staje się jedynym w kraju wykonawcą trapów i kładek, również je eksportuje.

Już od 1960 roku trwają działania na budowę łodzi ratunkowych z tworzyw sztucznych.

W 1962 r. a tak na pełnych obrotach to w 1963 r. ruszyła produkcja łodzi ratunkowych z tworzyw sztucznych- laminatów poliestrowo szklanych.

W 1966 r. zostaje sprzedany do Stoczni północnej prototypowy kuter typu 726 o kadłubie z LPS. Produkcja z tworzyw sztucznych cały czas jest poszerzana o nowe wyroby.

W 1970 r. powstają możliwości (wcześniej stworzono warunki by powstały, chodzi o halę i trasernię) do podjęcia prac nad budową stalowych kadłubów dużych jednostek rybackich.

14 listopada 1970 r. Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego i Zjednoczenie Morskich Stoczni Rybackich podpisało porozumienie o skierowaniu z Gdańskiej Stoczni Remontowej do budowy w Ustce stalowych jednostek rybackich.

30 grudnia 1971 został oddany do użytkowania właśnie ten pierwszy superkuter stalowy. Od grudnia 1971 r. do października 1972 r. przekazanych zostało do eksploatacji 8 superkutrów rybackich, o oznaczeniu typem B25sA.

Na początku 1973 r. stocznia została zakwalifikowana do zakładów I kategorii. W tym roku stocznia zbudowała 14 kutrów B25sA.

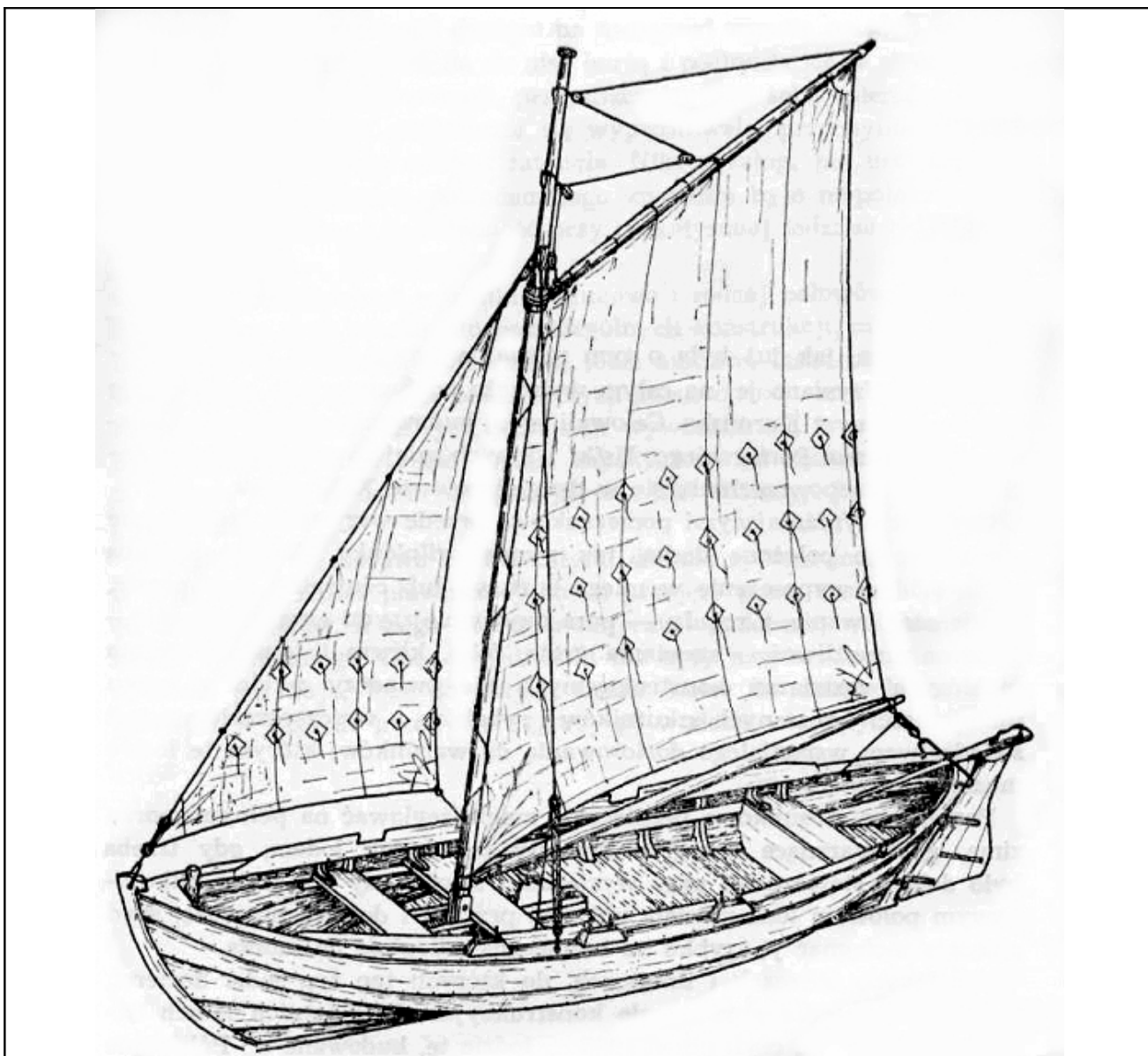
W 1975 r. weszła do eksploatacji nowa jednostka rybacka o bardzo już zaawansowanej technologii- B410, zaraz za prototypem budowane były następne traulery.

5. PRODUKCJA POMERANKI W USTCE

O Pomerance najlepiej zaczerpnąć informacji z publikacji opisujących łodzie kaszubskie.

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

[...]Cechami wyróżniającymi pomerankę są przede wszystkim: zastąpienie stępki płasko położoną deską, tak zwaną *atilplónką*, długość kadłuba około 8,5 m, wyposażenie w miecz burtowy lub centralny oraz proste, lekkie ożaglowanie, z reguły — poza najdawniejszymi egzemplarzami — gafłowe z możliwością stawiania grota, foka, kliwra i topsła. Prostota niektórych rozwiązań konstrukcyjnych nie świadczy wcale o braku umiejętności ówczesnych szkutników i rybaków, a wręcz przeciwnie jest świadectwem wspaniałego dostosowania do warunków, którym te łodzie musiały sprostać²⁰. [...]



Ryc. 3 Pomeranka²¹ - jako łódź laskornowo- sieciowa

²⁰ Aleksander Celarek; Rybackie łodzie żaglowe z wybrzeży Kaszub, Gdańsk 1987, str. 11

²¹ Aleksander Celarek; Rybackie łodzie żaglowe z wybrzeży Kaszub, Gdańsk 1987, str. 12

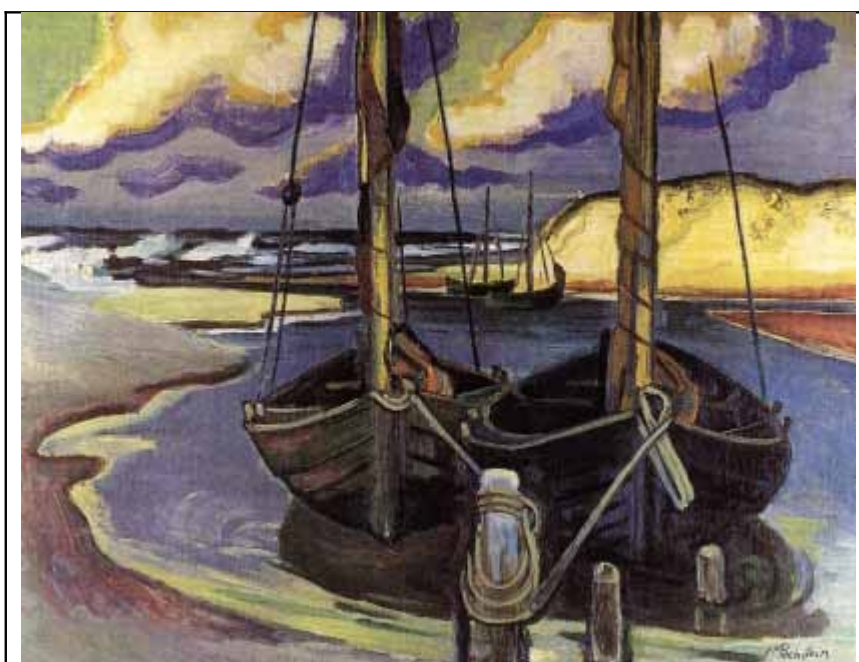
6. PRODUKCJA W ROWACH, GARDNIE WIELKIEJ I W ŁEBIE

W Rowach, Łebie i Gardnie Wielkiej żyli potomkowie tych Kaszubów co tworzyli tu niegdyś silny przemysł szkutniczy. Od XIX w. ten region stał się, ze względu na piękno przyrody i niepowtarzalnej zabudowy miejscem spotkań malarzy, takich jak Max Pechstein, malarz ekspresjonista. Przed presją nazistowskiego otoczenia schronił się też w pobliskich Rowach Gottfried Brockmann. Trzeba wymienić tu takich malarzy jak: Otto Priebe, Margarete Stubbe, Willi Hardt, Gertruda Hardt, Paul Kuhfuss, Hans Winter, Wilhelm Granzow, Anna G. von Zitzewitz, Siegfried Reich, H. Meincke, K. Pieper, Rudolf Hardow, Joachim Wendt, K. Topel, Walter Zuchors, Hans Lietz, Heinrich Otto, Willi Koch, Bruno Müller, Hans Troschel.

Na płótnach ich obrazów przyszłe muzeum w Łebie musi poszukać technologii i wzorców sprzed wieków.



Max Pechstein- Poranne słońce- 1929



Max Pechstein- Łodzie rybackie na brzegu- Rowy 1927

7. LITERATURA

1.	Anderson	Baugeschichte des Hafens von Stolpmünde	in: Zeitschrift für Bauwesen 1897 S. 93-118 u.241-274
2.	Celarek Aleksander	Rybackie łodzie żaglowe z wybrzeży Kaszub	Gdańsk 1987
3.	Czarnik Andrzej	Gardna Wielka	Słupsk 2001
4.	Filipowiak W.	Słowiańskie miejsca kultowe Pomorza Zachodniego w świetle badań archeologiczno- toponomastycznych	„Przegląd Zachodniopomorski” nr 5, Szczecin 1967
5.	H. Lemcke	Bericht über ein bei Charbrow gefundenes Boot der, vorgeschichtlichen Zeit vom Typ der Wikingerfahrzeuge. Załącznik do Bau und Kunstdenkmäler des Regierungsbezirks Köslin, t. II z. 2	
6.	Indruszewski Georg	Man, Ship, Landscape. Ships and seafaring in the Oder Mouth area AD 400- 1400. A case study of an ideologikal context.	Copenhagen 2004r.
7.	Kamiński Roman, Uciechowska- Gawron Anna	Badania ratownicze na Górze Rowokół w 1996r.	Materiały Zachodnio Pomorskie, t. 45: 1999 s. 403-454
8.	Kantzow Thomas	Pomerania. Kronika pomorska z XVI wieku	
1.	Kobyłecki Jarosław	SZTUKA KORABNICZA SŁOWIAN PÓLNOCNOZACHODNICH (VIII- pocz.XIIIw.)	maszynopis, 1998
9.	Kowalenko Władysław	SLAVIA MARITIMA ŁODZIE U SŁOWIAN WCZESNOŚREDNIOWIECZNYCH	Gdynia 1969
10	Kubacka Paulina	Znaleziska średniowiecznych łodzi klepkowych znad jeziora Łebsko	Materiały Zachodniopomorskie, Tom XLVI, str. 235-278
11	Lachowicz F., Olczak J., Siuchniński K.	Osadnictwo wczesnośredniowieczne na Pojezierzu Wschodniopomorskim. Wybrane obszary próbne. Katalog, Poznań, s. 141-146.	Poznań 1977
12	Leciejewicz L.	Początki miast nadmorskich na Pomorzu Zachodnim	Warszawa- Kraków 1962
13	Leciejewicz Lech	Z BADAŃ NAD POCZĄTKAMI OSAD MIEJSKICH NAD BAŁTYKIEM WE WCZESNYM ŚREDNIOWIECZU	[w:] Archeologia Polski, t. VIII, z.2, Wrocław
14	Lienau Otto	Die Bootsfunde von Danzig- Ohra aus der Wikingerzeit	Danzig 1934
15	Lindmajer Józef, Machura Teresa, Szultka Zygmunt	DZIEJE USTKI	Słupsk 1985
16	Nitkowska- Węglarz Jolanta	Krzyżacka granica	[w:] Pomerania, Nr 9, 1997
17	Oesterle	Chronik der Gemeinde Stolpmünde (rękopis). s. 26-32	
18	Olczak Jerzy i Siuchniński Kazimierz	SPRAWOZDANIE Z BADAŃ WERYFIKACYJNYCH GRODZISK PRZEPROWADZONYCH NA TERENIE POWIATU SŁUPSKIEGO	Kosz. Zesz. Muz., t. 2, 1972
19	Ossowski Waldemar	STUDIA NAD ŁODZIAMI JEDNOPIENNYMI Z OBSZARU POLSKI	MARPRESS GDAŃSK 1999
20	Pieradzka Krystyna	WALKI SŁOWIAN NA BAŁTYKU W X-XII WIEKU	WYD. MIN. OBR. NAR, WARSZAWA 1953
21	Smolarek Przemysław	Inwentaryzacja źródeł do dziejów techniki szkutniczej Słowian pomorskich	Materiały Zach.- Pom. t. I. 1955.

22	Smolarek Przemysław	Kilka uwag w sprawie kształtowania się typów południowobałtyckich łodzi klepkowych, [w:] Pomorania Antiqua, t. 3, str. 506-507.	1971
23	Smolarek Przemysław	Lokalizacja stanowiska łodzi „Charbrów III”	Sprawozdania Archeologiczne, t. IV, 1957 r., str. 202-204.
24	Smolarek Przemysław	W sprawie rekonstrukcji wczesnośrednio- wiecznych łodzi pomorskich.	w Komunikatach Naukowych
25	Szultka Zygmunt	Studia nad rodowodem i językiem Kaszubów	GDAŃSK 1992
26	Świechowski Z. Mertka J.	Z DZIEJÓW SŁUPSKA I USTKI	Poznań– Słupsk, 1958