

Stocznia drewnianych kutrów rybackich

written by Archiwum Urzędu Miejskiego w Darłowie | 14 października 2020



Z cyklu 75 lat Polskiego Darłowa

Po zakończeniu II wojny światowej najważniejszym zadaniem w dziedzinie rybołówstwa morskiego było odtworzenie floty rybackiej, która w 1945 r. liczyła zaledwie 5% stanu z 1939 r. Na podstawie zarządzenia z 31 lipca 1945 r. dyrektora Departamentu Morskiego w Ministerstwie Przemysłu utworzono grupę „Państwowe Stocznie Rybackie”. Zarząd nad tymi stoczniami powierzono Stowarzyszeniu Morski Instytut Rybacki.

Stocznia Rybacka w Darłowie usytuowana była na lewym brzegu rzeki Wieprzy w pobliżu ujścia odnogi rzeki Grabowej tzw. Grabowej Strugi do Wieprzy. Później w tym miejscu przy ul. Żeromskiego znajdowała się baza samochodowa Transoceanu. Stocznię zastano w stanie zdewastowanym, pozbawionym wszelkich maszyn, z pustymi zabudowaniami. W momencie przejścia stoczni na warsztacie znajdowały się w budowie, zaawansowane w 30% dwa kadłuby nowych kutrów i jeden w remoncie. Delegatura Morskiego Instytutu Rybackiego (MIR-u) na samym wstępie swej działalności, mimo ogromnych trudności uruchomiła w sierpniu 1945 r. stocznnię rybacką.

MIR zainwestował w maszyny i urządzenia i zatrudnił Polaków oraz kilku dotychczasowych niemieckich pracowników stoczni. Pierwszymi polskimi stoczniovcami byli m.in.: M. Konicz, Fr. Niemirow, St. Lesner, J. Wachowiak, J. Konstantynow. Mimo częściowo

uszkodzonych urządzeń przystąpiono do remontów i budowy nowych kutrów rybackich na trzech krytych stanowiskach. W końcu 1945 r. w stoczni pracowało 65 osób. W roku 1946 wykonano dwa wcześniej zaczęte przez Niemców drewniane kutry o długości 15 metrów, dwa całkowicie nowe, przeprowadzono kapitalny remont wraku o długości 12 metrów, oraz zbudowano 9 nowych łodzi o długości 6 m. Gdy trzy nowe kadłuby były gotowe do dalszego wyposażenia, odholowanie ich do Ustki lub Gdyni okazało się niemożliwe. Uniemożliwiało to wysadzony przez Niemców i zwalony do Wieprzy stalowy most łączący rzeźnię z obecną ul. Sportową. W cięciu mostu i wyciągnięciu go z wody pomagała stoczniovcóm jednostka wojskowa armii radzieckiej.

W roku 1947 wykonano sześć nowych kutrów. W stoczni wyremontowano także kutry wydobyte z dna: DER-1, należący do MIR, DER-2, będący własnością Darłowskiej Spółki Rybackiej, DER-3 należący do gdyńskiego rybaka Kazimierza Zamorskiego, DER-4 przynależny do Jana Pacholskiego. W roku 1948 wykonano 3 dalsze kutry. Początkowo, aby wybudować kadłub kutra potrzebowano 17,5 tysiąca roboczogodzin i 62 m³ drewna. W roku 1947 wystarczyło już 13,2 tys. godz. i 50 m³ drewna. W latach 1946-1947 średnio zatrudniano 105 osób.

W okresie swej działalności darłowska stocznia zbudowała 13 drewnianych kadłubów kutrów typu KD-153, które wykańczano w Stoczni Rybackiej w Gdyni. Pierwsza litera symbolu K-oznaczała kuter, D-miejscowość budowy-Darłowo, natomiast cyfry oznaczały całkowitą długość kutra w decymetrach. Parametry techniczne tego kutra, którego dokumentację wykonał K. Sokołowski były następujące: długość całkowita-15,3 m, szerokość-5 m, zanurzenie średnie-2,2 m, pojemność brutto-25 RT, netto-7RT, silniki (różne typy) o mocy 70 - 100 KM, prędkość 7-9 węzłów, załoga-4 osoby, zasięg pływania-4 dni, ożaglowanie pomocnicze typu kecz. Drewniane kadłuby i nadbudówki kutrów typu KP-153 zbudowane przez Stocznnię Rybacką w Darłowie były następnie wyposażane przez Stocznnię Rybacką w Gdyni. Po zakończeniu pełnego cyklu budowy kutry otrzymywały nowe oznaczenie KD-153/KG- 152. Stocznie rybacką rozwiązano z końcem września 1948 r., gdy pracowało w niej 64 osoby i założono meblarską Spółdzielnię Pracy Drzewiarzy „Weneda”.

Najlepszym przykładem solidności darłowskich stoczniovców jest zbudowany w 1947 r. w miejscowej stoczni dębowy kuter rybacki przerobiony później na oldtimera. Po wybudowaniu, przez kolejne lata, kuter KD-153 służył rybakom z Darłowa. W latach pięćdziesiątych trafił do Wojsk Ochrony Pogranicza jako jednostka dozorowa KP- 61. Pod koniec lat sześćdziesiątych, zdemobilizowany wrócił do połowu ryb, kolejno w portach w Łebie, Władysławowie, Górkach Wschodnich i Jastarni. Rybakom służył do późnych lat 70-tych, a następnie pływał rekreacyjnie jako jednostka żaglowa. W latach następnych był kilkakrotnie własnością banków po czym kupili go Szkot i Irlandczyk. Dzięki Wojciechowi Dubois z Kołobrzegu pasjonatowi żeglarstwa w roku 1997 został gruntownie przebudowany i jako Makler wypływał na Bałtyk na wędkarskie połowy dorsza oraz na złoty oldtimerów w Danii, Szwecji, Niemczech, Litwie, Łotwie.

W roku 2014 trafił do Gdańska, gdzie po rekonstrukcji, jako s/y BALIC STAR corocznie bierze udział z żeglarzami w zlotach Sail Gdańsk. W roku 2016 Prezydent Gdańska Paweł Adamowicz odznaczył jednostkę Listem Morskim. Licząca sobie 73 lata jednostka jest obecnie najstarszą zbudowaną w Polsce drewnianą jednostką pływającą noszącą miano „traditional ship”, czyli statku służącego do pracy lub szkoleniu na morzu.

Jego charakterystyka techniczna jest następująca: długość całkowita - 15,88 m, długość z bukszprytem - 19,50 m, szerokość 5,20 m, zanurzenie 2,75 m, ożaglowanie gafłowe, powierzchnia żagli - 95 m². Myślę, że warto go zaprosić jako honorowego gościa do darłowskiej Mariny.

Leszek Walkiewicz