

Mateusz Kubicki
Uniwersytet Gdański

Jednostki typu B-25s przekazane przez PPDiUR „Dalmor” w Gdyni we flocie PPiUR „Koga” w Helu

Uzyskanie przez Polskę po zakończeniu drugiej wojny światowej szerokiego dostępu do Morza Bałtyckiego umożliwiło ówczesnym władzom intensywną rozbudowę rybołówstwa. Początkowo korzystano z kapitału prywatnego i spółdzielczo-państwowego, czego przykładem były powołane przedsiębiorstwa: dalekomorskie „Dalmor”, bałtyckie „Arka” oraz rybacy indywidualni i spółdzielnie¹. W późniejszym okresie profil gospodarki rybnej PRL ulegał przeobrażeniu, a na pierwszy plan wysunął się kapitał państwowy. W każdym większym porcie wybrzeża Morza Bałtyckiego „Arka” zakładała bazy, które do 1959 r., kiedy powstało Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich (dalej: PPiUR) „Koga” w Helu, uzyskały status samodzielnych podmiotów². Powołano dodatkowo dwa państwowe przedsiębiorstwa dalekomorskie, które miały się przyczynić do zwiększenia połowów i ich rozszerzenia na nowe akweny³. Pomimo zmian w strukturze organizacyjnej branży funkcjonowanie „Kogi” miało charakter kombinatowy, centralnie sterowany. Rozwiązanie to częściowo opierało się na wzorcach sowieckich, jednak w przypadku polskiego rybołówstwa obok przedsiębiorstw państwowych i spółdzielni połowem zajmowali się również rybacy indywidualni, których działalność była w znacznym stopniu ograniczana. Niemal wszystkie kombinatowe podmioty zostały identycznie wyposażone, co w teorii miało im zapewnić swobodę funkcjonowania⁴. Nadzór nad całością sprawowało począt-

¹ Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor” zostało powołane 26 stycznia 1946 r. jako spółka państwowo-spółdzielcza. Jej przeznaczeniem była eksploatacja łowisk dalekomorskich. PPiUR „Arka” założono 25 czerwca 1946 r. i jego przeznaczeniem były połowy na Morzu Bałtyckim. W 1949 r. zakończono proces nacjonalizacji przedsiębiorstw, które stały się własnością państwa (J. Janson, *Historia przedsiębiorstwa „Arka” w Gdyni. Opracowanie z okazji 10-lecia istnienia*, Gdynia 1959, s. 10).

² Jako pierwszy w 1949 r. samodzielność uzyskał oddział w Kołobrzegu, który rozpoczął funkcjonowanie jako PPiUR „Barka”. Podporządkowano mu delegatury w Darłowie i Uście, które w 1952 r. zostały przekształcone w PPiUR „Kuter” oraz PPiUR „Korab”. W 1955 r. powołano do życia PPiUR „Szkuner” we Władysławowie. Jako ostatni samodzielność uzyskał oddział w Helu, który przekształcono w PPiUR „Koga” w 1959 r. (Z. Sójka, Z. Kasprzyk, *Polska polityka morską*, Gdańsk 1986, s. 73; W.G. Strąk, *Kronika Polski na morzu 1918–1989*, Warszawa–Olsztyn 1996, s. 158, 163).

³ Były to PPDiUR „Gryf” w Szczecinie oraz PPDiUR „Odra” w Świnoujściu.

⁴ W skład wyposażenia kombinatów połowowych wchodziły: flota łowcza, hale przetwórcze, hale manipulacyjne, fabryka lodu, chłodnie składowe, magazyny podchładzane, Armatorski Ośrodek Remontowy lub stocznia, myjnie opakowań, dział kontroli jakości, urzędnia przeładunkowe, własna flota transportowa oraz majątek nieprodukcyjny (mieszkania zakładowe, dom rybaka, stołówki, żłobki, przychodnie itp.).

kowo Ministerstwo Żeglugi, a od 1960 r. Zjednoczenie Gospodarki Rybnej (ZGR), które podejmowało wszystkie decyzje związane z branżą⁵. System ten bez większych zmian przetrwał do 1990 r., kiedy rozpoczęła się transformacja polskiego rybołówstwa.

Koniec lat pięćdziesiątych XX w. przyniósł znaczny rozwój branży, która rozszerzyła swój zasięg. Pierwszym symptomem nadchodzących zmian był wzrost wyników trawlerów dalekomorskich, znajdujących się w eksploatacji trzech kombinatów⁶. Dzięki temu opisywana kategoria w 1959 r. przewyższyła połowy bałtyckie, wyznaczając nową ścieżkę rozbudowy rybołówstwa⁷. Rozszerzenie wykorzystania akwenów przez jednostki dalekomorskie przyczyniło się do rozwoju floty⁸. Od 1960 r., kiedy do służby wprowadzono pierwszą uprzemysłowioną przetwórnice m/t „Dalmor”, w polskiej flocie rybackiej doszło do swoistej rewolucji jakościowej, która polegała na zwiększeniu udziału trawlerów w całości taboru pływającego⁹. Dodatkowo PPIUR „Arka” przy pomocy kutrów, obok połowów bałtyckich, uzyskiwało rybę na łowiskach Morza Północnego. Dla polskiej gospodarki morskiej doby lat sześćdziesiątych XX w. było to ważne uzupełnienie surowcowe¹⁰. Wraz ze wzrostem wyników floty dalekomorskiej wskazano, że zmiany powinny dotyczyć modyfikacji struktury gospodarki rybnej jako jednego organizmu. Zdecydowano o likwidacji PPIUR „Arka”, którego flota została przekazana do Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich (dalej: PPDiUR) „Dalmor” w Gdyni¹¹. Tym sposobem przedsiębiorstwo specjalizujące się w eksploatacji wyłącznie łowisk dalekomorskich

⁵ Po powołaniu Zjednoczenia Gospodarki Rybnej w 1958 r. decyzje w gospodarce rybnej były początkowo podejmowane wspólnie z Ministerstwem Żeglugi. Stąd na analizowanych dokumentach pojawiały się naprzemiennie obie instytucje. Od 1960 r. samodzielny nadzór nad branżą sprawowało Zjednoczenie Gospodarki Rybnej (D. Steyer, *Półwiecze Polski na morzu*, Gdańsk 1970, s. 135).

⁶ Połowy dalekomorskie w latach 1946–1967 prezentowały się następująco: 1946 – 1165 t, 1947 – 6036 t, 1948 – 8786 t, 1949 – 13 495 t, 1950 – 7744 t, 1951 – 7582 t, 1952 – 14 050 t, 1953 – 22 766 t, 1954 – 29 047 t, 1955 – 42 275 t, 1956 – 48 986 t, 1957 – 53 368 t, 1958 – 60 282 t, 1959 – 76 615 t, 1960 – 85 541 t, 1961 – 96 982 t, 1962 – 86 996 t, 1963 – 117 108 t, 1964 – 162 864 t, 1965 – 195 496 t, 1966 – 211 826 t, 1967 – 214 015 t. Połowy bałtyckie w latach 1946–1967 prezentowały się następująco: 1946 – 22 213 t, 1947 – 33 464 t, 1948 – 38 330 t, 1949 – 43 739 t, 1950 – 58 083 t, 1951 – 64 159 t, 1952 – 72 767 t, 1953 – 66 671 t, 1954 – 70 389 t, 1955 – 65 010 t, 1956 – 73 535 t, 1957 – 72 368 t, 1958 – 67 532 t, 1959 – 69 547 t, 1960 – 82 806 t, 1961 – 72 357 t, 1962 – 77 043 t, 1963 – 92 583 t, 1964 – 81 513 t, 1965 – 84 601 t, 1966 – 104 652 t, 1967 – 106 912 t (*Morska gospodarka rybna PRL 1945–1985*, red. W. Borowski, P. Bykowski, D. Dutkiewicz i in., Gdynia 1989, s. 20–21).

⁷ W 1959 r. połowy na wodach poza Morzem Bałtyckim były realizowane przez floty znajdujące się w eksploatacji PPDiUR „Dalmor” w Gdyni, PPDiUR „Gryf” w Szczecinie oraz PPDiUR „Odra” w Świnoujściu (*ibidem*, s. 6).

⁸ A. Ropelewski, *Polskie rybołówstwo morskie [w:] Polskie ziemie zachodnie i północne. Zagadnienia morskie*, red. Z. Iwasiewicz, Poznań 1959, s. 46.

⁹ Dynamiczny rozwój polskiej, państwowej floty dalekomorskiej trwał do około 1977 r. (*ibidem*, s. 6).

¹⁰ W ramach XII Plenum KC PZPR podjęto decyzję o większej specjalizacji polskiego rybołówstwa, które miało dostarczać na rynek coraz więcej produktów. Pomóc w tym miały inwestycje realizowane w przedsiębiorstwach dalekomorskich i bałtyckich (J. Janson, *Historia przedsiębiorstwa...*, s. 52).

¹¹ Spośród kutrów typu B-25s znajdujących się w eksploatacji PPIUR „Arka” w Gdyni do PPDiUR „Dalmor” w Gdyni przekazano: Gdy-169, Gdy-170, Gdy-174, Gdy-175, Gdy-176, Gdy-226, Gdy-228, Gdy-230, Gdy-283. Dnia 3 grudnia 1961 r. utracono Gdy-229 (W. Błady, *Polska flota rybacka w latach 1921–2001. Kalendarium tragicznych zdarzeń na statkach rybackich w latach 1945–2000*, Gdynia 2002, s. 63, 66).

uzyskało jednostki przeznaczone do połowów na Morzu Bałtyckim oraz ograniczonej działalności na Morzu Północnym. Zrealizowana dyslokacja narzędzi połowowych była narzucona odgórnie i powodowała dla „Dalmoru” problemy o charakterze techniczno-eksploatacyjnym.

Intensyfikacja rybołówstwa dalekomorskiego przypadająca na początek lat sześćdziesiątych XX w. wymusiła na dyrekcji PPDiUR „Dalmor” w Gdyni zmianę struktury floty połowowej. Wiązało się to ze wskazaną modyfikacją priorytetów w branży i rozszerzeniem zasięgu na wydajniejsze łowiska dalekomorskie¹². Proces ten na podstawie przeprowadzonych analiz uznano za naturalny, pozwalający na zniesienie barier wydajnościowych Morza Bałtyckiego¹³. Miał on także negatywne skutki, do których zaliczano wzrost kosztów kooperacji oraz tych związanych z utrzymaniem floty poza bazami krajowymi¹⁴. Dodatkowym obciążeniem dla „Dalmoru” były przekazane z „Arki” kutry burtowe typu B-25s. Dyrekcja gdyńskiego przedsiębiorstwa starała się uzyskać aprobatę na zbycie jednostek na szczeblu centralnym. Ostatecznie cały proces zakończył się sukcesem. Łącznie do 1967 r. do PPDiUR „Koga” przekazano 17 jednostek, aczkolwiek nie wszystkie z nich były reprezentantami typu B-25s¹⁵. Wskazana grupa składała się również z kutrów kompozytowych B-12 i B-25. Nie są one jednak obiektem niniejszej analizy.

W momencie przekazywania „Kodze” stalowych burtowców jej flota swoim składem nie odbiegała od pozostałych czterech kombinatów połowowych, ale ze względu na mniejszą liczebność osiągała słabsze wyniki¹⁶. W taborze „Kogi” znajdującym się w eksploatacji przeważały kompozytowe kutry 24-metrowe, co było znamienne dla przedsiębiorstw umiejscowionych na Półwyspie Helskim. Te znajdujące się na zachodnim wy-

¹² Z. Misztal, *Problemy rozwoju gospodarki morskiej w latach 1956–1969* [w:] *Polska myśl morska*, red. Z. Cieśliński, S. Gierszewski, B. Kreja i in., Gdańsk 1971, s. 158.

¹³ Podstawowym celem polskiej floty były łowiska znajdujące się na północnym i środkowym Atlantyku. W przyszłości planowano wykorzystać niemal wszystkie światowe łowiska. Pomoc miała w tym rozbudowana flota statków pomocniczych (baz rybackich i chłodnicowców łącznikowych) (M. Derkacz, *Z problematyki rozwoju gospodarczej myśli morskiej w Polsce lat 1945–1956* [w:] *Polska myśl morska...*, s. 134; J. Kulikowski, *Dzieje rybołówstwa morskiego w zarysie*, Gdynia 1960, s. 244; D. Steyer, *Półwiecze Polski...*, s. 133).

¹⁴ Por. Z. Bruski, *Węzłowe problemy rozwoju polskiej gospodarki rybnej*, Studia i Materiały. Seria E, nr 36, Gdynia 1979.

¹⁵ Zgodnie z informacjami zawartymi w pracy Daniela Dudy i Brunona Wandtkego PPDiUR „Koga” otrzymało z PPDiUR „Dalmor” łącznie 24 jednostki określone jako „24-metrowe”. Teza ta nie znajduje potwierdzenia w materiałach źródłowych. Zgodnie z informacjami zawartymi w pracy Wiesława Błędgo dane techniczne jednostek typu B-25s przedstawiały się następująco: długość – 24,60 m, szerokość – 6,37 m, zanurzenie – 2,64 m, nośność – 55 t, napęd trzycylindrowy, czterosurowy silnik Völund o mocy 225–247 KM, śruba o średnicy 1540 mm, agregat pomocniczy „Feryman” o mocy 8 KM, prądnica prądu stałego o mocy 1200 W, napięcie 24 V, zapas paliwa – 15 000 litrów, pojemność ładowni – 80 m³, prędkość – 10 węzłów, załoga – 8–12 osób (W. Błady, *Polska flota rybacka...*, s. 62–63, 66; Archiwum Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Koga” w Helu (dalej: APPiUR), A 243, OT Środków trwałych, 1965, Potwierdzenie nicodpłatnego przekazania kutrów do dnia 31 XII 1966, b.p.; D. Duda, B. Wandtke, *Port Hel. Przyczynek do 100-letniej historii*, Gdynia 1993, s. 37).

¹⁶ W 1965 r. „Koga” uzyskiwała najniższe wyniki połowowe wśród bałtyckich przedsiębiorstw kombinatowych. W skrajnych przypadkach stanowiły one około 50% najwyższych wyników uzyskanych przez PPDiUR „Szkurner” we Władysławowie (*Morska gospodarka rybna PRL...*, s. 24).

brzeżu Morza Bałtyckiego obok burtowców 24-metrowych posiadały we flotach mniejsze jednostki określane jako 17-metrowe¹⁷.

Procedura przekazywania jednostek bałtyckich przez „Dalmor” była poparta decyzją Ministra Finansów z 4 grudnia 1959 r., aczkolwiek jej realizację odsunięto w czasie¹⁸. Z punktu widzenia ekonomiki rybołówstwa wyposażanie przedsiębiorstw dalekomorskich w kutry przeznaczone do eksploatacji łowisk Morza Bałtyckiego było pozbawione sensu. Zmuszało to podmiot do finansowania infrastruktury niezbędnej do utrzymania w linii jednostek. Pomimo realizacji wytycznych ze znaczącym opóźnieniem decyzję należy uznać za słuszną. Odczuwalne było również rozdzielenie floty dalekomorskiej od bałtyckiej wyposażonej w mniejsze kutry. Na korzyść „Kogi” działały stosunkowo młody wiek przekazywanego taboru pływającego oraz dobry stan techniczny.

Pierwszym kutrem przekazanym PPiUR „Koga” był Gdy-169, który po przybyciu na Hel otrzymał oznaczenie Hel-103¹⁹. Jego wyposażenie było charakterystyczne dla drugiej generacji burtowców B-25s²⁰. Kuter był wybudowany w 1960 r., miał długość 23,38 m, szerokość 6,59 m, zanurzenie 2,42 m²¹. Został przekazany 11 stycznia 1966 r., a w skład komisji odbiorczej z ramienia „Kogi” wchodził: Jerzy Janikowski, Zygmunt Rzepczyński, Stanisław Laskowski i Alojzy Lipkowski²².

Drugim kutrem „Dalmoru” przejętym przez PPiUR „Koga” był Gdy-228, który otrzymał oznaczenie Hel-112. Zbudowany w 1958 r. w gdyńskiej Stoczni Remontowej, miał 23,41 m długości, 6,58 m szerokości oraz 2,40 m zanurzenia²³. Napęd stanowił silnik diesla Völund DR-330 o mocy 225 KM²⁴. Wyposażoną jednostkę przekazano „Kodze” 20 kwietnia 1966 r., a w skład komisji odbiorczej wchodził: Bohdan Prądyński, Zygmunt Rzepczyński, Stanisław Laskowski oraz Alojzy Lipkowski²⁵.

Proces przekazywania jednostek „Kodze” kontynuowano, formalnie zdając ze stanu floty „Dalmoru” kuter Gdy-230, który pod nowymi znakami armatorskimi otrzymał

¹⁷ Kutry 17-metrowe miały doprowadzić do zwiększenia efektywności rybołówstwa bałtyckiego. Były też pierwszymi budowanymi po zakończeniu drugiej wojny światowej kutrami stalowymi (M. Derkacz, *Z problematyki rozwoju...*, s. 134).

¹⁸ APPiUR, A 243, OT Środków trwałych 1965, Potwierdzenie nieodpłatnego przekazania kutrów do dnia 31 XII 1966 r., b.p.

¹⁹ *Gospodarka rybna w latach 1979–1981*, red. P. Bykowski, H. Ganowiak, J. Krępa i in., Studia i Materiały. Seria E, nr 47, Gdynia 1986, s. 224.

²⁰ W skład wyposażenia wchodziły echosonda SN-11, goniometr Rg-141, radioodbiornik Calypso, odbiornik OK-102 (APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy kutra Gdy 169, 1966, Zał. 4, k. 1).

²¹ *Ibidem*, k. 1.

²² W skład komisji zdawczej wchodził: Kazimierz Binkiewicz, Zygmunt Blewaska, Mieczysław Bodnarski, Józef Borzyszkowski oraz Krystyna Podbielska (APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy kutra Hel Gdy 169, 1966, k. 1).

²³ APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy środka trwałego PT, Nr 10/66, 1966, b.p.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ W skład komisji zdawczej wchodził: Kazimierz Binkiewicz, Zygmunt Blewaska, Mieczysław Bodnarski, Józef Borzyszkowski, Krystyna Podbielska. Jednostka była wyposażona w radioodbiornik Calypso, nadajnik Electomecano, odbiornik OK-102 (APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy kutra Hel 112, 1966, Zał. 4, k. 1).

oznaczenie Hel-113. Wybudowany w 1958 r., miał długość 23,44 m, szerokość 6,55 m, zanurzenie 2,91 m. Siłownię główną stanowił silnik diesla Völund DR-330 o mocy nominalnej 225 KM²⁶. Jednostka przeszła remont w stoczni „Szkunera” w maju 1966 r. Ostatecznie została przekazana do helskiego przedsiębiorstwa 13 maja 1966 r., a w skład komisji odbiorczej wchodził: Jerzy Janikowski, Zygmunt Rzepczyński, Stanisław Laskowski oraz Alojzy Lipkowski²⁷. Wyposażenie dodatkowe stanowiły głównie urządzenia pomocnicze i radiolokacyjne²⁸.

Następnym przekazany przez „Dalmor” kutrem typu B-25s był Gdy-170, który na mocy decyzji Zjednoczenia Gospodarki Rybnej w Warszawie zasilł flotę „Kogi” jako Hel-114. W skład komisji odbiorczej z ramienia przedsiębiorstwa wchodził: Jerzy Janikowski, Zygmunt Rzepczyński, Stanisław Laskowski, Alojzy Lipkowski, szypier Gerard Konkol oraz mechanik Czesław Miłoszewski²⁹. Wybudowany w 1961 r., miał długość 23,40 m, szerokość 6,58 m, zanurzenie 2,92 m³⁰. Napęd stanowił silnik diesla Völund DM-330 o mocy nominalnej 225 KM³¹. W momencie przekazania 17 czerwca 1966 r. na jednostce brakowało łańcuchów kotwicznych i wyposażenia kuchni, które miały zostać uzupełnione w późniejszym terminie przez PPDiUR „Dalmor”³². Kuter prawdopodobnie nie przeszedł remontu.

Kolejną jednostką przekazaną „Kodze” przez „Dalmor” był Gdy-174, który po przybyciu na Hel otrzymał oznaczenie Hel-115. Wybudowany w 1961 r., miał 23,36 m długości, 6,58 m szerokości oraz 2,92 m zanurzenia³³. Jednostkę napędową stanowił identyczny silnik jak na Hel-114. Kuter został przekazany w dniu 14 lipca 1966 r., a w skład komisji odbiorczej wchodził: Bohdan Prądyński, Zygmunt Rzepczyński, Stanisław Laskowski, Alojzy Lipkowski, szypier Jan Szczepański oraz mechanik Władysław Miechówka³⁴. Jednostka mająca niemal identyczne wyposażenie jak poprzednia, po dokonaniu

²⁶ *Ibidem*, k. 2.

²⁷ W skład komisji zdawczej wchodził: Kazimierz Binkiewicz, Zygmunt Blewaska, Mieczysław Bodnarski, Józef Borzyszkowski, Krystyna Podbielska (APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy kutra Hel 113, 1966, k. 1–2).

²⁸ W skład wyposażenia dodatkowego wchodziły: echosonda MS-22, goniometr, radioodbiornik, nadajnik Electromecano, odbiornik SK-102 (APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy kutra Hel 114, 1966, Zał. 4, k. 1).

²⁹ W skład komisji zdawczej wchodził: Kazimierz Binkiewicz, Zygmunt Rzepczyński, Mieczysław Bodnarski, Józef Borzyszkowski, Krystyna Podbielska, Alfons Sikora oraz Czesław Miłoszewski (APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy kutra Hel 114, 1966, k. 1).

³⁰ APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy środka trwałego PT, Nr 18/66, 1966, b.p.

³¹ *Ibidem*, b.p.

³² W skład wyposażenia dodatkowego wchodziły echosonda SP-402, goniometr Rg-141, radioodbiornik Calypso, nadajnik Electromecano, odbiornik OK-102 (APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy kutra Hel 114, 1966, Zał. 4, k. 1).

³³ APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy środka trwałego PT, Nr 20/66, 1966, b.p.

³⁴ W skład komisji zdawczej wchodził: Kazimierz Binkiewicz, Mieczysław Bodnarski, Józef Borzyszkowski oraz Krystyna Podbielska (APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy kutra Hel 115, 1966, k. 1).

niu remontu w Armatorskim Ośrodku Remontowym (AOR) PPiUR „Szkuner” weszła ponownie do służby 14 lipca 1966 r.³⁵

W ramach procesu przekazywania jednostek przez „Dalmor” na podstawie decyzji ZGR w Warszawie z dnia 17 listopada 1965 r. oraz 23 grudnia 1965 r. flotę „Kogi” zasilili kuter Gdy-226, który otrzymał oznaczenie Hel-116. Jednostka zbudowana w 1959 r. miała 23,39 m długości, 6,60 m szerokości, zanurzenie 2,90 m. Napęd stanowił silnik Völund DM-330 o mocy 225 KM. Finalizacja umowy przekazania ze strony „Kogi” nastąpiła w dniu 5 maja 1966 r., a przedsiębiorstwo reprezentowali: Jerzy Janikowski, Zygmunt Rzepczyński oraz Stanisław Laskowski³⁶. Jednostka weszła do służby 27 lipca 1966 r. po odbyciu kapitalnego remontu w AOR PPiUR „Szkuner” we Władysławowie. Wyposażenie pomocnicze składało się głównie z echosondy SN-11, goniometru Rg-141, radioodbiornika Calypso, nadajnika Electromecano oraz odbiornika OK-102³⁷.

Przekazywana seria zawierała również jednostkę eksperymentalną. W czasie eksploatacji przez „Dalmor” nosiła ona oznaczenie Gdy-283. Zasiłowała helski kombinat 5 maja 1966 r., otrzymując numer Hel-117. Wybudowana w 1959 r., miała 23,43 m długości, 6,61 m szerokości, 2,90 m zanurzenia oraz turbodoładowany silnik diesla Völund DMT 333 o mocy nominalnej 330 KM. W momencie przekazywania 31 lipca 1966 r. w skład komisji odbiorczej wchodził: Jerzy Janikowski, Zygmunt Rzepczyński oraz Stanisław Laskowski³⁸. Wyposażenie nieznacznie różniło się od wcześniej przejętego Hel-116³⁹.

Dnia 5 maja 1966 r. do stanu środków trwałych helskiego przedsiębiorstwa został włączony eksploatowany dotychczas przez „Dalmor” kuter stalowy. Działanie podjęto przy pełnej aprobacie ZGR wydanej 23 grudnia 1965 r.⁴⁰ Wskazana jednostka nosiła oznaczenie Gdy-175, a po włączeniu do floty „Kogi” otrzymała numer Hel-118. Została wybudowana w gdyńskiej Stoczni Remontowej, miała długość 23,32 m, szerokość 6,58 m, zanurzenie 2,92 m⁴¹. Napęd główny stanowił niskoobrotowy silnik Völund DM-350 o mocy 225 KM. Z ramienia „Kogi” w skład komisji odbiorczej wchodził:

³⁵ W skład wyposażenia dodatkowego wchodziły: echosonda SP-402, goniometr Rg-141, radioodbiornik Calypso, nadajnik Electromecano, odbiornik OK-102, odbiornik OK-2 (APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy kutra Hel 116, 1966, Zał. 4, k. 1).

³⁶ W skład komisji zdawczej wchodził: Zygmunt Blewaska, Mieczysław Bodnarski, Józef Borzyszkowski, Krystyna Podbielska, Edward Kreft oraz Stanisław Dziubak (APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy kutra Hel 116, 1966, k. 1).

³⁷ *Ibidem*.

³⁸ W skład komisji zdawczej wchodził: Kazimierz Binkiewicz, Zygmunt Blewaska, Mieczysław Bodnarski, Józef Borzyszkowski, Krystyna Podbielska, kierownik kutra Stanisław Nowicki, kierownik maszyn Stefan Bębenek (APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy kutra Hel 117, b.d., k. 1).

³⁹ W skład wyposażenia wchodziły: echosonda SPN-111, goniometr RG-2, radioodbiornik Calypso, radiotelefon PM-302, nadajnik elektromagnetyczny, odbiornik OK-102, odbiornik Decca-133 (APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy kutra Hel 118, Zał. 4, b.d., k. 1).

⁴⁰ W dokumencie powoływano się na decyzję TM/623/1303/65 z dnia 17 listopada 1965 r. oraz TM/625/1303/65 z dnia 23 grudnia 1965 r. (APPiUR, A 243, OT Środków trwałych 1965, Przekazanie środków trwałych. Protokół zdawczo-odbiorczy PT Nr 24/66, 1966, k. 2).

⁴¹ *Ibidem*, k. 1.

Jerzy Janikowski, Zdzisław Rzepczyński, Stanisław Laskowski, szyper Henryk Biernacki oraz mechanik Antoni Lubczyński⁴². Dokumentacja wskazywała elementy wyposażenia, które zostały przekazane nowemu armatorowi⁴³. Finalnie Hel-118 rozpoczął połowy na rzeź „Kogi” 7 września 1966 r. po odbiorze z kapitalnego remontu wykonanego w AOR „Szkunera” we Władysławowie⁴⁴.

Ostatnią jednostką zasilającą flotę PPiUR „Koga” był kuter noszący w PPDiUR „Dalmor” oznaczenie Gdy-176⁴⁵. Po przejęciu przez „Kogę” przyznano mu numer wywoławczy Hel-119. W ramach decyzji ZGR z dnia 23 grudnia 1965 r. burtowiec po odbyciu kapitalnego remontu 14 września 1966 r. został wyłączony z „Dalmoru” i dzień później przekazany „Kodze”⁴⁶. Wybudowany w gdyńskiej Stoczni Remontowej w 1961 r., miał długość 23,35 m, szerokość 6,58 m i zanurzenie 2,90 m⁴⁷. Napęd główny był analogiczny do przekazanego wcześniej Hel-118. Różnice dotyczyły wyposażenia pomocniczego, które było o wiele bogatsze niż na poprzedniej jednostce⁴⁸. W skład komisji odbiorczej wchodził: Jerzy Janikowski, Zygmunt Rzepczyński oraz Stanisław Laskowski⁴⁹.

Wprowadzenie do służby we flocie PPiUR „Koga” 17 jednostek, w tym wskazanych kutrów typu B-25s, wymogło na dyrekcji przedsiębiorstwa decyzję o kasacji starszych burtowców. Ówczesne kierownictwo w pierwszej kolejności zdecydowało o likwidacji jednostek określanych jako 17-metrowe⁵⁰. W ramach pierwszej fazy procesu 8 lutego 1966 r. wycofano ze służby trzy jednostki, które przekazano Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego (dalej: SPRM) „Gryf” we Władysławowie⁵¹. Następny kuter typu B-368 został wycofany ze służby 17 lutego 1966 r. i przekazany SPRM „Jedność Rybacka” w Gdyni (później w Gdańsku)⁵². Ostatnim oddanym spółdzielniom był Hel-85, który też

⁴² W skład komisji zdawczej wchodził: Kazimierz Binkiewicz, Zygmunt Blewaska, Mieczysław Bodnarski, Józef Borzyszkowski oraz Krystyna Podbielska. (APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy kutra Hel 118, 1966, k. 1.)

⁴³ Do wyposażenia należały: echosonda SPN-11, goniometr Rg-141, radioodbiornik Calypso, radiotelefon FM, nadajnik Electomecano, odbiornik OK-102. W momencie przejścia jednostka posiadała 9136 dm³ paliwa w zbiornikach (APPiUR, A 243, Załącznik do protokołu przekazania kutra Gdy 176, 1966, k. 1–5).

⁴⁴ APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy kutra Hel 118, b.d., k. 2.

⁴⁵ APPiUR, A 243, Przekazanie środków trwałych. Protokół zdawczo-odbiorczy PT Nr 25/66, 1966, b.p.

⁴⁶ APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy kutra Hel 119, b.d., k. 1.

⁴⁷ APPiUR, A 243, Przekazanie środków trwałych. Protokół zdawczo-odbiorczy PT Nr 25/66, 1966, b.p.

⁴⁸ W skład wyposażenia dodatkowego wchodziły: echosonda Huges MS-29, goniometr Rg-141, radioodbiornik Calypso, radiotelefon FM-302, nadajnik Electomecano, odbiornik OK-102, odbiornik OK-2. W momencie przekazania kuter posiadał w swoich zbiornikach 3814 dm³ paliwa (APPiUR, A 243, Załącznik do protokołu zdawczo-odbiorczego kutra Gdy-176, nr 4, 1966, k. 1).

⁴⁹ W skład komisji zdawczej wchodził: Kazimierz Binkiewicz, Zygmunt Blewaska, Mieczysław Bodnarski, Józef Borzyszkowski, Krystyna Podbielska, Leon Kucharski, Roman Gierszewski (APPiUR, A 243, Protokół zdawczo-odbiorczy kutra Hel 118, 1966, k. 1).

⁵⁰ D. Duda, B. Wandtke, *Port Hel...*, s. 37.

⁵¹ Dnia 17 lutego 1966 r. skreślono ze stanu floty „Kogi” Hel-80, Hel-81 oraz Hel-88 (APPiUR, A 243, Likwidacja środka trwałego 2/66, 1966, k. 1; Likwidacja środka trwałego 5/66, 1966, k. 1; Likwidacja środka trwałego 6/66, 1966, k. 2).

⁵² Był to Hel-87 (APPiUR, A 243, Likwidacja środka trwałego 4/66, 1966, k. 2).

przekazano „Jedności Rybackiej”⁵³. Dnia 19 maja 1966 r. oddano w gestię Ministerstwa Żegluga dwa kutry typu B-368 – Hel-94 oraz Hel-95, uznając je za wyeksploatowane⁵⁴. Następny był Hel-98 zdany ze stanu 16 lipca 1966 r. Kolejnymi wycofanymi 27 lipca 1966 r. były kutry burtowe Hel-89, Hel-91, Hel-92 oraz Hel-96⁵⁵. Dnia 28 lipca 1966 r. spośród jednostek „Kogi” wycofano ze służby kuter Hel-90, który również został oddany w gestię Ministerstwa Żegluga⁵⁶. W dniu 10 sierpnia 1966 r. ze stanu skreślono ostatni kuter typu B-368, noszący oznaczenie Hel-93⁵⁷.

Przeprowadzona na przestrzeni lat 1965–1966 zmiana struktury floty PPiUR „Koga” miała dalekosiężne następstwa. Przedsiębiorstwo wyzbyło się mniejszych jednostek, które cechowały się słabszymi możliwościami połowowymi. Do 1967 r. „Koga” eksploatowała jednostki typu B-25s również na Morzu Północnym, gdzie uzyskiwały śledzia dla gospodarki rybnej. PPDiUR „Dalmor”, przekazując burtowce, zrezygnowało z eksploatacji łowisk Morza Bałtyckiego i jednocześnie mogło zlikwidować komórki Wydziału Połowów odpowiedzialne za mniejsze kutry. Było to zgodne z polityką przedsiębiorstwa nastawioną na wykorzystanie łowisk dalekomorskich. Dzięki burtowcom typu B-25s połowy PPiUR „Koga” wzrosły, a jego flota stała się nowocześniejsza, co umożliwiło lepsze wykorzystanie zasobów bałtyckich. Oddane jednostki skreślono ze stanu przedsiębiorstwa dopiero w drugiej połowie lat osiemdziesiątych XX w., po odsłużeniu ponad 20 lat we flocie kombinatu. Ostatecznie po 1989 r. w większości zostały one przekazane rybakom indywidualnym, co było związane z postępującym procesem prywatyzacji floty kutrowej⁵⁸.

Summary

Fishing Cutters Type B-25s Handing Over by PPDiUR “Dalmor” in Gdynia in the PPiUR “Koga” Fleet in Hel

The object of the article is to present the handing over the steel hull cutters type B-25s by the Deep-sea Fishery and Fishing Services Company “Dalmor” in Gdynia to the Fishery and Fishing Services Company “Koga” in Hel. The topic has not been the subject of research so far. The process was carried out in 1966. In the course of the process, nine vessels were transferred to fishing conglomerate, which significantly strengthened the company’s potential. Older vessels were withdrawn from service and handed over to fishing cooperatives and individual fishermen. “Dal-

⁵³ Skreślenie ze stanu nastąpiło 2 lutego 1966 r. (APPiUR, A 243, Likwidacja środka trwałego 4/66, 1966, k. 1).

⁵⁴ W skład komisji likwidacyjnej jednostek wchodził: Alojzy Lipkowski, Stanisław Laskowski, Bogdan Prądzynski oraz Alfred Grabow (APPiUR, A 243, Likwidacja środka trwałego Nr 1/66, 1966, k.1; Likwidacja środka trwałego Nr 2/66, 1966, k. 1).

⁵⁵ W skład komisji likwidacyjnej wchodził: Zygmunt Rzepczyński, Stanisław Laskowski, Bohdan Prądzynski i Alfred Grabow (APPiUR, A 243, Likwidacja środka trwałego Nr 4/66, 1966, k. 2).

⁵⁶ APPiUR, A 243, Likwidacja środka trwałego Nr 7/66, 1966, k. 1.

⁵⁷ W skład komisji likwidacyjnej wchodził: Zygmunt Rzepczyński, Stanisław Laskowski, Jerzy Janikowski i Alfred Grabow (APPiUR, A 243, Likwidacja środka trwałego Nr 9/66, 1966, k. 1).

⁵⁸ S. Szostak, *Polskie rybolóstwo w latach 1990-1995*, Studia i Materiały. Seria E, nr 54, Gdynia 1997, s. 19; D. Duda, B. Wandtke, *Port Hel...*, s. 38.

mor” has got rid of the fleet of vessels practically intended for fishing in the Baltic Sea, focusing exclusively on deep sea fishery. On the other hand “Koga” obtained several vessels characterized by a short period of service and good technical condition, which had an impact on the further development of the company.

Słowa kluczowe: rybołówstwo, kuter, przedsiębiorstwo rybackie, „Koga”, „Dalmor”, połowy
Keywords: fishing, cutter, fishing company, „Koga”, „Dalmor”