

Wiesław Blady

Polska flota rybacka w latach 1921-2001



Morski Instytut Rybacki
Gdynia 2002

Wiesław Blady

Polska flota rybacka w latach 1921-2001

**Kalendarium tragicznych zdarzeń
na statkach rybackich
w latach 1945-2000**

Morski Instytut Rybacki, Gdynia 2002

© Copyright by Morski Instytut Rybacki, Gdynia 2002



Seria „Okrętownictwo i Żegluga”
„Biblioteka Okrętowca” (nowa), tom 7

ISBN 83-908885-9-9

Recenzent – Prof. Jerzy Doerffer
Instytut Oceanotechniki i Okrętownictwa
Politechnika Gdańska

Zdjęcie na okładce – Kazimierz Majchrzak

Redaktor – Elżbieta Stawska
Redaktor techniczny – Lucyna Jachimowska

Wydawca:

Morski Instytut Rybacki
ul. Kollątaja 1, 81-332 Gdynia
Tel.: (058) 620-17-28, fax: (058) 620-28-31,
E-mail: sekrdn@mir.gdynia.pl
<http://www.mir.gdynia.pl>



SPIS TREŚCI

Przedmowa prof. dr hab. A. Ropelewskiego	5
Wstęp	7
FLOTA RYBACKA W LATACH 1921-1939	9
Flota kutrowa	9
Flota dalekomorska	15
Połowy w latach 1921-1939	23
FLOTA RYBACKA W LATACH 1945-2001	25
Statki z dostaw UNRRA	26
Trawlery zagraniczne zakupione przez PPD „Dalmor”	32
Flota kutrowa	33
Kutry typu MIR-20a	33
Kutry typu KG-110	34
Kuter typu MEYERFORM	34
Kutry typu KD-153/KG-152	35
Kutry typu SKS-240	37
Kutry typu KG-177 i KG-177A	38
Kutry typu KU-915	40
Kutry typu KU-128	41
Kutry zbudowane przez prywatnych szkodników	42
Pierwsze stalowe kutry o długości 17 m	43
Kutry typu B-368	46
Kutry typu KS-17	47
Kutry typu KU-160 i KU-160Ł	49
Kutry typu K-15 i K-15/R	49
Kutry typu STOREM	51
Kutry typu KU-134 i KU-135	56
Kutry typu B-12	58
Kutry typu B-25	60
Kutry typu B-25s	62
Prototypowy, rufowy kuter typu TR 27	66
Prototypowy kuter TRT 18	69
Prototypowy kuter typu STOREM 7	71
Kuter burtowy typu KB-21 i KL-21	72
Kutry burtowe typu B-25sA	74
Kutry rufowe typu B-410	77
Kutry typu B-403	80
Kuter typu B-275	82
Kutry typu TMC -001	82
Kutry typu B-280	83
Kutry zagraniczne zakupione przez polskich rybaków w latach 90.	87

Flota dalekomorska	89
Parowe trawlerzy typu B-10	90
Lugrotrawlery typu B-11	94
Lugrotrawlery typu B-17	98
Parowe trawlerzy typu B-14	99
Trawlery motorowe typu B-20	106
Trawlery-przetwórnice typu B-15	110
Trawlery-przetwórnice typu B-22	114
Trawlery-zamrażalnie typu B-23	117
Trawlery-zamrażalnie typu B-18	121
Trawlery-zamrażalnie typu B-29 i B-29s	125
Trawlery-przetwórnice typu B-418 i B-418/III	130
Trawlery-przetwórnice typu B-419	135
Trawlery-przetwórnice typu B-417	139
Trawlery-przetwórnice typu B-89	144
Trawlery-przetwórnice typu B-414	147
Trawlery-przetwórnice typu B-407	151
Trawlery-przetwórnice typu B-408	155
Trawlery-przetwórnice typu B-673	160
Trawlery-przetwórnice typu B-671	163
Trawler-przetwórnica typu B-672	167
Połowy w latach 1945-2000	171
Flota pomocnicza	174
Statki bazy i łącznikowce	175
Bazy-przetwórnice typu B-67	182
Chłodniowce typu B-433	187
Transportowce rybackie typu B-68	191
Chłodniowce typu B-361	195
Chłodniowce transportowe typu B-364	199
Chłodniowce transportowe typu B-364-I	199
Chłodniowce transportowe typu B-364-II	203
POLSKIE STATKI DO BADAŃ RYBACKO-NAUKOWYCH W LATACH 1923-2001	207
Symbole używane przez Polski Rejestr Statków	224
Wykaz polskich dalekomorskich statków rybackich, naukowych oraz pomocniczych wymienionych w pracy	225
KALENDARIUM TRAGICZNYCH ZDARZEŃ NA STATKACH RYBACKICH W LATACH 1945-2000	229
Oznaczenia polskich portów i przystani rybackich	296
Alfabetyczny wykaz osób, które straciły życie na polskich statkach rybackich w latach 1945-2000	297
BIBLIOGRAFIA	308

PRZEDMOWA

Nie popełnimy, jak sędzę, błędu stwierdzając, że wielu Polaków, zwłaszcza młodych, nie zdaje sobie w pełni sprawy z niezwykle dynamicznego rozwoju naszego morskiego rybołówstwa w drugiej połowie dwudziestego stulecia. W ciągu zaledwie kilkunastu lat znaleźliśmy się wówczas wśród krajów najbardziej znaczących w tej dziedzinie morskiej gospodarki. Ocena taka nie jest powodowana ani narodową megalomanią, ani chęcią uprawiania tego, co starsi ludzie pamiętają z okresu Polski Ludowej jako propagandę sukcesu. Posłużę się tu dwoma przykładami, aby ukazać, co w tej sprawie sądzili o nas przed laty inni. Już przy końcu 1962 r. w numerze 48 wydawanego w Republice Federalnej Niemiec czasopisma rybackiego „Allgemeine Fischwirtschaftszeitung” znalazł się tekst, w którym zaliczono Polaków do „jednego z wielkich rybackich narodów”. W znanym brytyjskim miesięczniku rybackim „Fishing News International” z sierpnia 1978 r. można było przeczytać następujące zdanie: „W ciągu ubiegłych 20 lat Polska stała się jednym z wiodących krajów w światowym rybołówstwie dalekomorskim”.

Jednym z podstawowych czynników, które decydowały o tak znacznej i szybkiej rozbudowie naszego morskiego rybołówstwa we wspomnianym okresie, był rozwój polskiego przemysłu okrętowego, budującego całe serie coraz większych i coraz lepszych statków rybackich różnych typów. O zjawisku tym tak pisano w numerze 1-2 brytyjskiego miesięcznika „World Fishing” z 1964 r.: „Jedną z charakterystycznych cech minionego piętnastolecia na międzynarodowej rybackiej scenie było wyłonienie się na niej Polski jako wielkiego producenta tonażu statków rybackich”.

Proces rozbudowy naszej morskiej floty rybackiej w drugiej połowie dwudziestego stulecia doczekał się u progu nowego tysiąclecia obszernej dokumentacji w postaci tej pracy. Każdy, kto zajmie się w przyszłości najnowszą historią polskiego rybołówstwa morskiego, nie będzie się mógł bez niej obejść. Praca powstała z inicjatywy Autora, który wiele pracy włożył w poszukiwanie i opracowanie archiwaliów.

Dobrze się stało, że w pracy tej zamieszczono rozdział poświęcony stratom ludzkim poniesionym przez polskie rybołówstwo morskie od czasu zakończenia drugiej wojny światowej oraz wyjaśnieniu ich przyczyn.

Praca jest tym cenniejsza, że dotyczy okresu, który według wszelkiego prawdopodobieństwa należy już do bezpowrotnej przeszłości. Mam na myśli skalę rozwoju i osiągnięć naszego ówczesnego morskiego rybołówstwa.

Andrzej Ropelewski

WSTĘP

Polskie rybołówstwo morskie przechodziło różne etapy rozwoju. Początkowo, po uzyskaniu dostępu do morza prowadzono przybrzeżne połowy łodziowe, a do eksploatacji dalszych łowisk Morza Bałtyckiego wykorzystywano kutry motorowe. W latach 30. polscy rybacy znaleźli się po raz pierwszy na łowiskach Morza Północnego, uczestnicząc w międzynarodowych spółkach połowowych. Po II wojnie światowej, gdy dostęp do morza uległ bardzo istotnemu zwiększeniu, nastąpił burzliwy rozwój naszego rybołówstwa morskiego. Po odbudowie zniszczonych w czasie działań wojennych stoczni zaczęto budować w nich najpierw drewniane kutry, później kutry o konstrukcji mieszanej (drewno-stal) i setki kutrów stalowych, dwie długie serie lugrotrawlerów, następnie pierwsze trawlerzy burtowe, w których napęd stanowiła maszyna parowa, motorowe trawlerzy burtowe i wiele typów rufowych trawlerów-przetwórci. W związku z prowadzeniem przez polskie rybołówstwo dalekomorskich połowów ekspedycyjnych (początkowo na Morzu Północnym, a później na Atlantyku i Pacyfiku) podjęto budowę specjalistycznych statków floty pomocniczej.

Osiągnięcia w dziedzinie budowy różnych statków rybackich w latach 40. i 50. w Polsce zostały dość szczegółowo przedstawione w publikacji Micińskiego i Kolicckiego (1962) oraz częściowo przez Grzywaczewskiego i współautorów (1959). Brakuje natomiast opracowań na temat statków rybackich budowanych w latach późniejszych.

Praca niniejsza jest kompendium, w którym czytelnik znajdzie informacje na temat:

- stanu polskiej floty rybackiej eksploatowanej przed II wojną światową;
- jednostek, które Polska otrzymała w ramach dostaw UNRRA;
- trawlerów zakupionych zagranicą przez PPD „Dalmor” w Gdyni;
- poszczególnych typów rybackich jednostek połowowych (z wyłączeniem łodzi rybackich), budowanych przez prywatnych szkutników oraz polskie stocznie dla naszych rybaków i krajowych armatorów.

W książce w ogóle nie uwzględniono licznych i różnorodnych konstrukcji rybackich statków budowanych w Polsce, których odbiorcami byli kontrahenci zagraniczni.

Autor nie oceniał zasadności budowy poszczególnych typów statków, strategii rozwoju naszego rybołówstwa, nieraz zbyt dynamicznego, a także nie zawsze racjonalnych działań, zwłaszcza w latach 50. i 60.

W pracy przedstawiono etapy rozwoju polskiej floty rybackiej, poczynając od pierwszych lat po uzyskaniu przez Polskę dostępu do morza (1919 r.), a kończąc na trawlerach, które zbudowano już w latach 90. minionego wieku. Podjęto próbę zestawienia początkowych numerów rejestracyjnych statków rybackich, z którymi opuszczały one stocznie lub warsztaty szkunicze. Trudności w dotarciu do danych źródłowych dotyczyły głównie okresu przed 1939 r. i pierwszych lat po II wojnie światowej, gdy nie wydawano jeszcze rocznika „Rejestr” Polskiego Rejestru Statków.

Jeden z rozdziałów poświęcono opisowi polskiej floty pomocniczej, w skład której wchodziły statki-bazy, transportowce i chłodniowce rybackie biorące udział w połowach ekspedycyjnych, które umożliwiały intensywny rozwój rybołówstwa dalekomorskiego już od pierwszej połowy lat 50.

Uzupełnieniem wykazów i opisu poszczególnych typów rybackich jednostek połowowych oraz statków floty pomocniczej jest rozdział, w którym podano nazwy i charakterystyki techniczne statków prowadzących badania dla potrzeb rybołówstwa, czyli najpierw jednostek należących do Morskiego Urzędu Rybackiego, później Morskiego Laboratorium Rybackiego, Stacji Morskiej, a potem Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni.

Zbrane w pracy informacje obejmują:

- typ jednostki,
- nazwę jednostki rybackiej (numer rejestracyjny lub nazwę);
- nazwę stoczni i datę zakończenia budowy;
- nazwę armatora zbudowanej jednostki;
- charakterystyki techniczne wraz z rysunkiem i zdjęciem danego statku;
- podstawowe informacje o konstrukcji statku, wyposażeniu połowowym i wyposażeniu w urządzenia służące do obróbki i zamrażania ryb oraz produktów rybnych;
- nazwisko projektanta lub konstruktora statku;
- datę wycofania jednostki z eksploatacji.

Osiągnięcia polskiego rybołówstwa morskiego w okresie międzywojennym, a zwłaszcza w latach 1945-1990, byłyby niemożliwe bez rozwoju polskiego przemysłu okrętowego, który w dziedzinie budowy statków rybackich należał do przodujących na świecie.

Rozdziały poświęcone statkom łowczym, flocie pomocniczej i statkom badawczym rozszerzono o kalendarium wypadków morskich w polskiej flocie rybackiej w latach 1945-2000. W tych nieszczęśliwych wydarzeniach zginęło 470 członków załóg, których nazwiska wymieniono w porządku alfabetycznym. Źródłem informacji na ten temat były kwartalniki publikowane przez Odwoławczą Izbę Morską w Gdyni, Repertorium Izby Morskiej, publikacje A. Ropelewskiego (1968, 1997) oraz czasopisma branżowe wydawane w latach 1946-1974. Ta część pracy powstała dzięki życzliwości i pomocy mgr. Marka Dłutowskiego, któremu tą drogą pragnę serdecznie podziękować.

FLOTA RYBACKA W LATACH 1921-1939

FLOTA KUTROWA

Po I wojnie światowej Polska wraz z niepodległością odzyskała dostęp do morza. Zgodnie z traktatem wersalskim z 28 czerwca 1919 r. Polsce przyznano bardzo mały fragment wybrzeża Bałtyku o długości zaledwie 72 km, sięgający od ujścia rzeki Piaśnicy (na zachodzie) po ujście rzeczki Sweliny między Kolibkami a Sopotem. Długość całkowita morskiej linii brzegowej (łącznie z Półwyspem Helskim) wynosiła 147 km. Długość granicy morskiej w stosunku do ogólnej długości granicy państwowej Polski wynosiła 2,5%. Jeśli pominąć linię brzegową Półwyspu Helskiego, wówczas wskaźnik ten wynosił zaledwie 1,3%. Tak niskiego stosunku długości linii brzegowej do ogólnej długości granic nie miało wówczas żadne z państw europejskich posiadających dostęp do morza. Dla porównania, po II wojnie światowej długość polskiej granicy morskiej stanowi około 16% całkowitej długości granic (Srocki 1946).

Na początku lat 20. minionego stulecia połowy morskie prowadzono w strefie przybrzeżnej Bałtyku głównie łodziami rybackimi. W połowach wykorzystywano następujące łodzie (Celarek 1987):

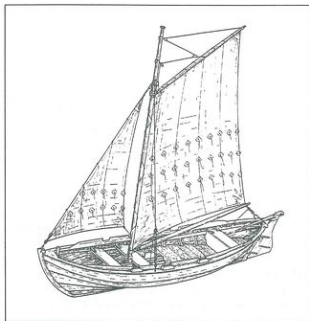
- wiosłowe o długości 5-6 m, szerokości 1,5 m, zanurzeniu 0,5 m;
- wiosłowo-żaglowe o długości 5-8 m, szerokości 2,25 m, zanurzeniu do 0,8 m;
- motorowo-żaglowe o długości 8-12 m, szerokości 2,5-3,0 m, zanurzeniu 1,2-1,5 m, wyposażane w silniki o mocy 6-25 KM i żagle o powierzchni do 40 m².

Bardzo popularny typ łodzi, tzw. pomeranek przedstawiono na rysunku 1.

Początkowy stan polskiej floty rybackiej w przystaniach rybackich naszego wybrzeża ilustrują dane z 1921 roku, które zestawiono w tabeli 1 (Sprawozdanie MUR).

Połowy na dalszych łowiskach bałtyckich i cieśninach duńskich prowadzono kutrami motorowo-żaglowymi o następujących parametrach technicznych: długość 14-19 m, szerokość 4,5-5,5 m, zanurzenie 1,8-2,25 m, silniki o mocy 40-120 KM, ożaglowanie pomocnicze o powierzchni 80-120 m².

Początkowo z uwagi na brak warsztatów szkutniczych, a tym bardziej stoczni rybackich, łodzie dla rybaków budowano systemem rzemieślniczym. Większe łodzie motorowe i kutry zakupywano zagranicą oraz w Wolnym Mieście Gdańsku. Przy dokonywaniu zakupów korzystano z kredytów finansowych Stowarzyszenia Morski Instytut Rybacki, które powstało 3 grudnia 1928 roku i swoją działalnością miało, między innymi, przyczynić się do rozwoju polskiego rybołówstwa przybrzeżnego i dalekomorskiego. Realizując ten program, w 1929 r. zamówiono w Danii dwa kutry żaglowo-motorowe. Kuter „Ewa” był przeznaczony do celów naukowo-badawczych i udostępniany Stacji Morskiej w Helu, a kuter „Starnia” służył do prowadzenia próbnych połowów przemysłowych (Polskie Ryb. Mor. 1931, Ropelewski 2001). W początkowym okresie kapitanem tego statku był duński rybak z Bornholmu, który uczył zawodu naszym rybakom. Po kilku miesiącach kierownictwo na „Starni” objął Jan Nadolski.



Rys. 1. Łódź rybacka typu „Pomeranka” (wg Celarka)

Następną inwestycją dla polskiego rybołówstwa, zrealizowaną dzięki staraniom MIR, było zbudowanie w 1930 r. wyciągu kutrowego (slipu) w Basenie Południowym portu Gdynia i usytuowanie przy nim warsztatu budowy łodzi i kutrów rybackich. Warsztat ten w następnych latach przekształcił się w stocznnię rybacką (Jeryś 1962 i 1980).

Pierwszy w Polsce kuter rybacki wykonał w 1922 r. gdyński szkutnik Franciszek Ledke (Anon. 1983). Długość kutra zbudowanego z drewna dębowego wynosiła 15 m. Silnik do napędu tego kutra zakupiono w Stoczni Gdańskiej w Wolnym Mieście Gdańsk. Budowę tego historycznego kutra prowadzono w szopie na plaży przy ulicy Waszyngtona w Gdyni. Kuter umożliwiał połowy nawet u wybrzeży Szwecji i Norwegii.

Większe jednostki rybackie, którymi w latach 20. XX wieku były w Polsce jedynie kutry, obsługiwał wówczas wyłącznie jeden port rybacki, Hel. Port ten został zbudowany w czasie zaborów, a rybaków zaopatrzone we wszystko, co było niezbędne do prowadzenia połowów. W Helu koncentrowało się prawie 90% polskich kutrów, wszystkie rybackie łodzie motorowe, a ponad 60% łodzi wiosłowo-żaglowych cumowało na Półwyspie Helskim. Istniała więc pilna potrzeba zwiększenia liczby portów rybackich. Wprawdzie na mocy postanowień traktatu pokojowego i na mocy decyzji wielkich mocarstw Wolne Miasto Gdańsk miało zapewnić Polsce swobodny dostęp do morza, ale w praktyce bywało różnie. W związku z tym już w pierwszej połowie 1920 r. rząd polski wnioskował o potrzebie budowy portu i w tymże samym roku zdecydowano o budowie tymczasowego portu wojennego i schroniska dla rybaków stanowiącego fragment przyszłego portu w Gdyni (Wapiński 1980). Oficjalne otwarcie tej części inwestycji nastąpiło 29 kwietnia 1923 r. Budowa portu z przerwami spowodowanymi brakiem środków była realizowana przez szereg lat i dopiero w końcu 1935 r. port Gdynia dysponował

Tabela 1. Liczba łodzi rybackich i kutrów w polskim rybołówstwie morskim w 1921 i 1938 r.

Miejscowość	1921 r.				1938 r.		
	łódzie		kutry		łódzie		kutry
	moto- rowe	pozo- stałe	żaglowe	moto- rowe	wiosłowo- żaglowe	moto- rowe	moto- rowe
Hel	1	175		42	65		19
Bór		108	2	1	56		14
Jastarnia		125	1	6	88		16
Kuźnica	3	75		5	94		25
Chałupy		45			57		1
Wielka Wieś		30			28		8
Chłapowo		21			23		3
Tupadły		7			6		
Ostrowo		4			6		
Karwia i Karw. Błota		15			19		2
Dębki		4			4	1	
Swarzewo		15			19		1
Gniczdźzewo		1			8		
Puck		25			28	3	2
Smolino i Błądzikowo					1		
Rzucewo i Oslonino		8			10	2	
Mrzezino		2			2		
Beka		2			3		1
Rewa		40		1	50	11	1
Mechelinki		21			30	7	2
Oksywie i Obłuże		10			20		
Oksywskie Piaski		45	3	4			
Kolibki i Orłowo		38	1		24	3	1
Gdynia		20	6	2	56	3	39
Ogółem	4	841	13	61	697	30	135

zaplanowanymi basenami i nabrzeżami, ale prace przy jego wyposażeniu były kontynuowane. Rybacka baza portowa w Polsce została wyraźnie rozszerzona dopiero z chwilą, gdy w latach 1927-1928 zaczął funkcjonować port rybacki zbudowany w Jastarni, oraz gdy w dniu 4 maja 1938 r. w Wielkiej Wsi – późniejszym Władysławowie nastąpiło otwarcie nowego portu kutrowego (Hueckel 1976).

W latach 1931-1932 w warsztacie, który znajdował się przy wyciągu kutrowym, na zamówienie MIR rozpoczęto budowę dwóch tego samego typu drewnianych kutrów rybackich. Trzeci, nieco większy kuter z drewna dębowego budowano w Stoczni Gdynińskiej. Długość dwóch pierwszych kutrów wynosiła 14,1 m, pojemność brutto 51-62 RT, pojemność netto 22-27 RT. Na kutry montowano silniki produkcji krajowej firmy Perkun o mocy 40 KM. Kuter budowany przez Stocznię Gdynińską miał długość 14,96 m, szerokość 4,6 m, zanurzenie 2,08 m, pojemność brutto 83,5 RT, netto 35 RT. Pierwszy kuter z rejestracją GDY 55 przekazano rybakom Krügerom z Gdyni, drugi kuter GDY 26 przejął Jan Nadolski z Gdyni, a trzeci kuter HEL 111 zbudowany przez Stocznię Gdynińską przekazano do eksploatacji 30 sierpnia 1932 r. Pierwszym użytkownikiem kutra był Franciszek Piechocki z Helu.

Użytkownicy tych kutrów często się zmieniali, na przykład kuter HEL 111 już w 1937 r. MIR przekazał Janowi Hermanowi z Jastarni, stąd pierwsza zmiana nazwy na BÓR 11. Po przejściu kutra przez nowego użytkownika nastąpiła na nim wymiana silnika na „Modag” o mocy 75 KM, produkcji Stoczni Gdańskiej. We wrześniu 1939 r. kuter został zatopiony na Głębinie-Depka przez polską Marynarkę Wojenną. W 1940 r. Jan Herman wydobyl kuter z morza i po przeprowadzeniu remontu wykorzystywał go w połowach. W 1945 r. kuter został przejęty przez Niemców, ale po zakończeniu wojny wrócił do kraju. Do 1947 r. był eksploatowany przez Władysława Balasa z Darłowa, stąd nazwa DAR 7. W 1947 r. został przejęty przez Henryka Hermana (brat Jana) i do 1949 r. pływał jako JAS 34. W latach 1949-1950 był kutrem doświadczalnym Puckich Zakładów Mechanicznych przy testowaniu silnika typu „Renag”. W 1951 r. wrócił ponownie w ręce Jana Hermana, który wmontował silnik firmy Völund o mocy 70/80 KM. Od 1971 r. do wycofania kutra z eksploatacji w połowie lat siedemdziesiątych był wykorzystywany przez Pawła Hermana syna Jana Hermana (Jeryś 1983).

Za pośrednictwem Spółdzielni „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich” w Gdyni wszystkie kutry przekazano rybakom w długoletnią dzierżawę, a spłaty rat tak skalkulowano, aby po upływie 10 lat kuter był spleacony i mógł stać się własnością użytkownika.

Pozytywna ocena eksploatacyjna trzech zbudowanych kutrów stanowiła prawdziwy początek budowy w Polsce jednostek rybackich. Stocznia Gdynska z uwagi na inny profil produkcji zaniechała kontynuowania budowy drewnianych kutrów. Budowę różnych kutrów rybackich prowadził nadal warsztat przy wyciągu kutrowym. Na bazie tego warsztatu w połowie 1936 r. utworzono przedsiębiorstwo pod nazwą „Morski Instytut Rybacki – Stocznia Rybacka”.

Do 1936 r. przy pełnym finansowaniu przez MIR zbudowano w Polsce łącznie 19 kutrów rybackich, których całkowita długość wynosiła od 14 do 16,5 m. Wyjątkiem był kuter HEL 118, zbudowany w 1934 r., który był jednostką mniejszą (długość 12,0 m, a pojemność brutto 30 m³). Statki te wyposażono w silniki o mocy 30-40 KM krajowej produkcji z dwóch firm „Perkun” lub „Lilpop, Rau i Loewenstein”. Kutry te zbudowano sposobem rzemieślniczym, nie dysponując dokumentacją warsztatową, bądź wykorzystując rysunki konstruktorów z Danii lub Finlandii (Piekarski 1983). W latach 1931-1935 zbudowano następujące drewniane kutry:

- 1931 r.: GDY 55, o długości 14,1 m i szerokości 4,6 m;
- 1932 r.: GDY 26 i HEL 111, o długości 14,07 i 14,96 m oraz szerokości 4,86 i 4,6 m;
- 1933 r.: HEL 90, o długości 13,58 m i szerokości 4,58 m;
- 1934 r.: GDY 27, GDY 14, HEL 105, HEL 117, HEL 118, HEL 120, HEL 121, z wyjątkiem HEL 118 (patrz wyżej) o długości 14,2-14,4 m i szerokości 4,5 m;
- 1935 r.: KAR 1, GDY 43, PUCK 1, GDY 60, o długości 14,1-14,25 m oraz szerokości 4,64-4,67 m.

Z czterech kolejnych kutrów zbudowanych w 1935 r. dwa miały długość 16,0 m, szerokość 5,0 m, a dwa ostatnie długość 16,5 m i szerokość 4,8 m.

Zbudowane w Stoczni Rybackiej kutry były eksploatowane przez rybaków z Gdyni, Karwi, Chłapowa, Wielkiej Wsi i Boru. Nowo zakupione kutry, z wyjątkiem kutrów rybaków gdyńskich, bazowały w porcie Hel, którego możliwości bardzo się poszerzyły od 1928 r., kiedy port ten znacznie powiększono. Postój w Helu innych kutrów utrzymywał się do czasu zakończenia budowy portu w Wielkiej Wsi.

W celu zunifikowania budowanych kutrów, biuro konstrukcyjne Stoczni Rybackiej w Gdyni opracowało dokumentację techniczną drewnianego kutra o długości 15 m. Na jej podstawie uruchomiono w Stoczni seryjną produkcję kutrów typu MIR-20. Przyjęto skrót MIR od nazwy Morski Instytut Rybacki, a liczba 20 oznaczała kolejny numer budowy. Zmodyfikowa-

ną nieco jego wersję oznaczono MIR-20a. Coraz większe trudności w nabywaniu odpowiedniego drewna dębowego oraz konieczność obniżenia kosztów spowodowały, że wykonywano kutry z materiałów mieszanych, tj.:

- kadłub z dębu;
- nadbudówkę z sosny w ramach dębowych;
- pokład z modrzewia;
- maszty, bomby i gafel ze świerka.

Na pokładzie montowano dwubębnową windę trałową o uciagu ponad jednej tony. Parametry techniczne kutra były następujące:

Długość całkowita	15,0 m
Długość między pionami	14,25 m
Szerokość na wręgach	4,6 m
Wysokość boczna	2,30 m
Zanurzenie	1,6 m
Ładownia na około	15 ton ryb
Zbiorniki paliwa	2 tony (ok. 130 godzin pracy silnika)
Zbiorniki wody słodkiej	250 l
Silnik firmy Lilpop, Rau i Loewenstein	
przy 480 obr./min o mocy	60 KM
Prędkość	8,4 węzłów
Załoga	4 osoby
Ożaglowanie pomocnicze	40 m ²

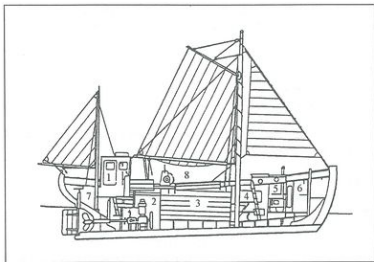
Koszt seryjnie wykonanego kutra w 1939 r. wynosił około 60 tys. zł. W latach 1936-1939 zbudowano 24 kutry tego typu, a po wojnie, w latach 1946-1948 kolejnych 16 statków. Sylwetkę tego kutra przedstawiono na rysunku 2.

Zbudowane w latach 1936-1939 kutry typu MIR-20, po wejściu do eksploatacji miały następujące numery rejestrowe:

- 1936 r.: GDY 2, GDY 23, GDY 51, HEL 5, JAS 5, JAS 93 i KUŻ 68;
- 1937 r.: GDY 37, GDY 50, GDY 56, HEL 19, HEL 51, JAS 1 i WWś 5;
- 1938 r.: CHŁ 3, GDY 3, GDY 29, GDY 81, HEL 43, HEL 145;
- 1939 r.: GDY 9, GDY 18, JAS 42, JAS 66.

Niezależnie od kutrów typu MIR-20 i MIR-20a w Stoczni Rybackiej w Gdyni wybudowano cztery kutry o długości całkowitej 19 m, szerokości 5,2 m, zanurzeniu około 2,5 m, na których zainstalowano importowane z Danii silniki firmy „Alpha” o mocy 110-120 KM. Kutry będące w dyspozycji MIR zostały przydzielone najlepszym rybakom (Nadolski GDY 26, Piechocki HEL 51, Lipski GDY 50 – numery rejestrowe powojenne), aby mogli prowadzić poszukiwania najwydajniejszych łowisk. Nie kontynuowano budowy tej serii kutrów, gdyż uważano wówczas, że takie jednostki na Bałtyk są zbyt duże, a na prowadzenie połowów na Morzu Północnym zbyt małe.

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



1 – sterówka, 2 – silnik, 3 – ładownia, 4 – pomieszczenie załogi, 5 – kuchnia, 6 – magazynek provisionsowy, 7 – mechanizm sterowy, 8 – winda tralowa

Rys. 2. Kuter typu MIR-20 (wg Schweigera)

Na początku 1939 r. w Stoczni Gdynskiej przystąpiono do realizacji zamówienia Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 24 listopada 1938 r. i rozpoczęto prace przy budowie dwóch stalowych ługrów rybackich o długości 37,5 m, przewidzianych do połowów śledzi na Morzu Północnym. Wodowanie kadłubów miało nastąpić jesienią 1939 r. Wybuch wojny uniemożliwił kontynuowanie budowy ługrów. Także w 1939 r., w Stoczni Rybackiej, rozpoczęto budowę dwóch kutrów o długości 24 m, szerokości 6,1 m, zanurzeniu 2,8 m, pojemności brutto 65 RT, prędkości 8,5 węzła. Jednostki te miano wyposażyć w importowane silniki firmy Skandia o mocy 180 KM. Były one przewidziane do prowadzenia połowów na Morzu Północnym. Wybuch wojny przerwał realizację tego zamierzenia.

Mimo ograniczonych możliwości w dostępie do łowisk i stosunkowo małej liczby rybackich portów następował dość znaczny rozwój polskiego rybołówstwa morskiego. Wzrost połowów odbywał się głównie dzięki wzrostowi liczby kutrów o znacznie większej zdolności połowowej niż łodzie rybackie. W latach 30. w polskim rybołówstwie próbowano upowszechniać kutry motorowe, gdyż umożliwiały one prowadzenie połowów na dalszych niż przybrzeżne łowiska i w mniejszym stopniu rybacy byli uzależnieni od warunków pogodowych. Jedną z istotnych zachęt do stosowania kutrów było przekazywanie nowo zbudowanych jednostek rybakom w długoletnią dzierżawę.

Stan polskiej floty rybackiej operującej na Bałtyku w 1921 r. i 1938 r. (do porównań przyjęto ostatni, pełny dla statystyk rok przed wojną) ilustrują dane w tabeli 1, z których wynika, że w 1938 r. liczba kutrów motorowych, w porównaniu z 1921 r. wzrosła o ponad 120%. Kutry żaglowe, jako mało efektywne zostały wycofane już pod koniec lat 20. Polscy rybacy na Bałtyku stosowali kutry różniące się wielkością, konstrukcją, mocą silnika, wyposażeniem. Jedynym typem, którego budowę seryjną rozpoczęto w 1936 r. i kontynuowano jeszcze po wojnie przez Stocznnię Rybacką w Gdyni był kuter typu MIR-20.

FLOTA DALEKOMORSKA

W latach 30. polskie rybołówstwo z uwagi na ograniczoną bazę surowcową na Bałtyku (w szczególności załamanie się połowów w latach 1925-1927) i jednocześnie duże zapotrzebowanie na ryby, rozpoczęło połowy także poza Bałtykiem. Prowadzenie połowów na Morzu Północnym musiało odbywać się większymi jednostkami rybackimi niż na Bałtyku. W tym celu nowo powstające firmy musiały dysponować lugrami lub trawlerami. Był to początek polskiego rybołówstwa dalekomorskiego, które datuje się od 1931 r. i jest związane z powstaniem prywatnego przedsiębiorstwa pod nazwą: „Morze Północne” („Mopol”) Polsko-Holenderska Spółka Śledziowa S.A. w Gdyni. Spółka „Mopol” powstała 22 maja 1931 r. Do tej spółki holenderska firma D. van der Heul N.V. z Vlaardingen wniosła swój udział w postaci czterech lugrów (napęd maszyna parowa). Były to statki, które nazwano następującymi imionami żeńskimi: „Halina”, „Kornelia”, „Maria” oraz „Wanda”.

„Halina” – GDY 200 (ex „Nelly”), zbudowany w 1920 r. przez Gebroeders Pot N.N., Bolnes (Hol.);

„Kornelia” – GDY 83 (ex „Cornelis”), zbudowany w 1903 r., stocznia jak „Halina”,

„Maria” – GDY 211 (ex „Maria Cornelia”), zbudowany w 1916 r. przez Ridder N.V., Rotterdam (Hol.);

„Wanda” – GDY 53 (ex „Betsy”), rok budowy i stocznia jak „Maria”.

Sylwetkę takiego lugra przedstawiono na rysunku 3. Podstawowe parametry techniczne wymienionych lugrów były następujące:

Długość między pionami od 32,7 m („Wanda”) do 35,3 m („Kornelia”)

Szerokość 6,6-6,9 m

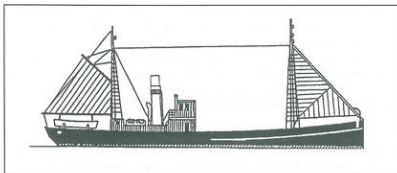
Pojemność:

brutto 173-201 RT

netto 80-104 RT

Maszyna tłokowa potrójnego rozprężenia 3-cylindrowa

Załoga 18 osób.



Rys. 3. Luger „Kornelia” należący do Polsko-Holenderskiej Spółki Śledziowej S. A. „Morze Północne” („Mopol”), Gdynia (wg Micińskiego i Koliczkiego)

Drugą grupę ługrów ze spółki „Mopol”, na których podniesiono polską banderę na początku sierpnia 1931 r., stanowiły:

„Basia” – GDY 160 (ex „Johan Adriaan”), zbudowany w 1903 r. przez Gebroeders Jonker, Kinderdijk (Hol.),

„Irena” – GDY 61 (ex „Jo”), zbudowany w 1916 r. przez Scheepswerf v. de Groot & van Vliet, Slikkerveer (Hol.),

„Kasia” – GDY 71 (ex „Marie”), rok budowy i stocznia jak „Irena”,

„Zofia” – GDY 166 (ex „Neeltje”), zbudowany w 1911 r., stocznia jak ługier „Basia”.

Główne parametry drugiej czwórki ługrów były następujące:

Długość między pionami	24,3-25,1 m
Szerokość	6,6 m
Pojemność:	
brutto	103-114 RT
netto	67-71 RT
Silnik 2-cyl. oraz ożaglowanie pomocnicze	
Załoga	14 osób.

Załogi tych statków w większości stanowili Holendrzy, a ich portem macierzystym był Vlaarding. Do Gdyni wpływały bardzo rzadko. Spółka funkcjonowała około trzech lat, po czym została rozwiązana (w związku z oskarżeniem o przywóz, bez opłacenia cła, ryb niepochojących z własnych połowów). Z chwilą likwidacji w 1934 r. spółki „Mopol”, osiem opisanych ługrów wróciło do poprzedniego, holenderskiego właściciela, przyjmując również swoje pierwotne nazwy.

5 maja 1933 r. powstało drugie polsko-holenderskie przedsiębiorstwo pod nazwą: „Mewa”, Towarzystwo Okrętowe Połowów Dalekomorskich S.A., Gdynia. Głównym udziałowcem ze strony holenderskiej był N.V. Reederij v.h. A. van der Toorn Jr., Scheveningen. Firma „Mewa” funkcjonowała na podobnych zasadach jak „Mopol”, dysponując także kapitałem wg podziału: udział Holandii 49%, udział Polski 51%. Przedsiębiorstwo dysponowało flotą liczącą 15 ługrów, które bazowały w holenderskich portach Scheveningen i Ostenda. Załogi ługrów stanowili początkowo wyłącznie rybacy holenderscy, ale już w 1938 r. ponad 50% załóg stanowili Polacy, jednakże tylko w sensie liczbowym, gdyż wyższe stanowiska nadal piastowali Holendrzy. Liczebność polskich rybaków rosła, ponieważ zarząd Spółki został zobowiązany przez władze polskie do zatrudniania na statkach załóg mieszanych oraz systematycznego ograniczania obcych załóg. Przyjęto zasadę, że co roku w załodze statku będzie o dwóch Polaków więcej (kosztem zmniejszania liczby Holendrów). Działania te miały na celu przygotowywanie fachowych załóg, do pracy na statkach rybackich, których w Polsce w ogóle nie było. Liczba polskich rybaków w rybołówstwie dalekomorskim w pierwszych trzech latach wzrosła z 16 do 32 i do 48 odpowiednio w latach 1931-1933. Natomiast w trzech ostatnich przed wojną latach (tj. w 1937-1939) zatrudnienie Polaków odpowiednio wynosiło: 148, 212 i 227 osób (Janiszewski).

Z uwagi na liczne wady eksploatacyjne ługrów zimą z 1937/1938 r. jeden z nich („Mewa XIII”) poddano dość gruntownej przebudowie i modernizacji. Dokonano przebudowy, wymieniono silnik o mocy ok. 50 KM na ok. 150 KM, przedłużono kadłub statku, dzięki czemu wzrosła jego ładowność z 500 do 800 beczek.

Pod adresem tego Towarzystwa wysuwano (głównie w 1934 r.) podobne zarzuty jak w stosunku do „Mopol-u”, jednakże „Mewa” funkcjonowała aż do rozpoczęcia przez Niemców wojny, tj. do września 1939 r., kiedy nastąpiło rozwiązanie przedsiębiorstwa, a statki wróciły pod holenderską banderę.

Przedsiębiorstwo dysponowało piętnastoma ługrami o jednej wspólnej nazwie „Mewa” (od „Mewa I” do „Mewa XV”):

„Mewa I” – GDY 7, zbudowany w 1919 r. przez Scheepswerf de Jong, Gouderrak (Holandia),

„Mewa II” – GDY 8, zbudowany przez Jonker & Stans N.V., Henrik-Ido-Ambacht (Holandia),

„Mewa III” – GDY 32, zbudowany w 1916 r. przez Gebroeders van der Meer, Vlaardingen (Holandia),

„Mewa IV” – GDY 48, zbudowany w 1914 r., stocznia jak „Mewa I”,

„Mewa V” – GDY 49, zbudowany w 1918 r. przez Scheepswerf Boot, Alphen a.d. Rijn (Holandia),

„Mewa VI” – GDY 51, zbudowany w 1910 r., stocznia jak „Mewa III”,

„Mewa VII” – GDY 99, zbudowany w 1911 r., stocznia jak „Mewa I”,

„Mewa VIII” – GDY 126, zbudowany w 1916 r., stocznia jak „Mewa III”,

„Mewa IX” – GDY 130, zbudowany w 1915 r., stocznia jak „Mewa III”,

„Mewa X” – GDY 132, zbudowany w 1915 r., stocznia jak „Mewa III”,

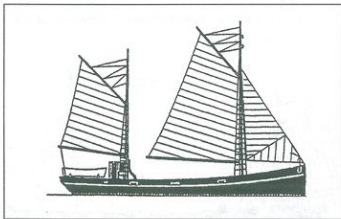
„Mewa XI” – GDY 189, zbudowany w 1912 r., stocznia jak „Mewa III”,

„Mewa XII” – GDY 233, zbudowany w 1916 r., stocznia jak „Mewa III”,

„Mewa XIII” – GDY 262, zbudowany w 1915 r., stocznia jak „Mewa III”,

„Mewa XIV” – GDY 268, zbudowany w 1915 r., stocznia jak „Mewa III”,

„Mewa XV” – GDY 379, zbudowany w 1911 r. przez Van der Windt, Vlaardingen (Holandia).



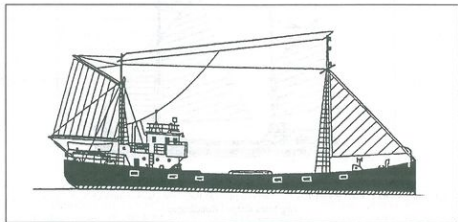
Rys. 4. Ługier „Mewa I” należący do Towarzystwa Okrętowego Połowów Dalekomorskich S. A. „Mewa”, Gdynia (wg Micińskiego i Koliczkiego)

Sylwetkę ługra z Towarzystwa „Mewa” przedstawiono na rysunku 4. Podstawowe parametry techniczne tych ługrów były następujące:

Długość między pionami	23,2-30,7 m
Szerokość	6,6-6,7 m
Zanurzenie	ok. 2,0 m
Pojemność:	
brutto	105-146 RT
netto	62-80 RT
Silnik Brons 2-cyl. o mocy	50 KM
Załoga	14 osób.
Jedynym wyjątkiem był lugier „Mewa XIII”, którego silnik miał moc 150 KM.	

W dniu 1 lutego 1938 r. powstało kolejne, polskie przedsiębiorstwo zajmujące się rybołówstwem dalekomorskim pod nazwą „Korab”, Towarzystwo Połowów Dalekomorskich, Spółka z o.o. w Gdyni. Warto podkreślić, że w przeciwieństwie do wcześniej wspomnianych firm „Korab” opierał swą działalność wyłącznie na polskim kapitale. Towarzystwo odkupiło od skarbu państwa zamówione przez rząd polski w listopadzie 1937 r. trzy lugry: „Korab I”, „Korab II” oraz „Korab III”. Do eksploatacji weszły w sierpniu 1938 r. Podczas połowów prowadzonych na Morzu Północnym portem bazowym tych lugrów był port Vlaardingem w Holandii. Pod koniec 1939 r. lugry z tego portu przepłynęły do francuskiego portu Boulogne-sur-Mer, a następnie do portu La Rochelle, skąd zabrały polskich żołnierzy i uchodźców i przetransportowały ich do portu Cardiff w Walii. W okresie wojny „Korab I” oraz „Korab III” zostały wcielone do Royal Navy pełniąc funkcję jednostek pomocniczych. „Korab II” podczas wojny przez pewien czas prowadził połowy na łowiskach Grenlandii, a później przez cały czas wojny pływał jako transportowiec ryb na wyjątkowo niebezpiecznej trasie Hull-Islandia. Sylwetkę lugra „Korab” przedstawiono na rysunku 5.

Czwartym statkiem, którym dysponował „Korab”, był lugrotrawler „Korab IV” zakupiony w czerwcu 1939 r. od francuskiego armatora Arment Rochelais z La Rochelle i przejęty w porcie Fécamp w trzeciej dekadzie lipca 1939 r. Po pierwszym rejsie na Morze Północne miał wypłynąć do Gdyni, jednakże z uwagi na napiętą sytuację polityczną statek pozostał we



Rys. 5. Lugier „Korab I” należący do Towarzystwa Połowów Dalekomorskich, Spółka z o.o. „Korab”, Gdynia (wg Micińskiego i Koliciego)

Francji. Po zajęciu Francji przez Niemców „Korab IV” został wcielony do Kriegsmarine jako pomocniczy połowiacz min noszący oznaczenie „M 4407”. Po zakończeniu wojny ponownie wrócił do francuskiego armatora.

Statki Towarzystwa „Korab” zbudowano w następujących stoczniach:

„Korab I” – GDY 114, zbudowany w 1938 r. przez Jos. L. Meyer, Papenburg (Niemcy);

„Korab II” – GDY 115, rok budowy i stocznia jak „Korab I”;

„Korab III” – GDY 116, zbudowany w 1938 r. przez International Shipbuilding & Engineering Co, Ltd (Stocznia Gdańska), Wolne Miasto Gdańsk;

„Korab IV” – GDY 150, zbudowany w 1919 r. przez Canadian Vickers, Ltd, Montreal (Kanada).

Podstawowe parametry techniczne tych statków były następujące:

	„Korab I-III”	„Korab IV”
Długość całkowita	37,6 m	–
Długość między pionami	35,2 m	38,1 m
Szerokość	7,5 m	7,2 m
Zanurzenie	3,2 m	ok. 3,1 m
Pojemność:		
brutto	262 RT	275 RT
netto	123 RT	64 RT
Prędkość	9 węzłów	8-9 węzłów
Silnik 6 cyl. o mocy 330 KM		maszyna tłokowa potrójnego rozpr. 3-cyl. o mocy 480 KM
Załoga	22-24 osoby	16 osób.

Pierwsze polskie trawlerzy rybackie zakupiła dniu 29 lipca 1937 r. od angielskiej firmy The Boston Deep Sea Fishing & Ice Co, Ltd, Fleetwood i eksploatowała na Morzu Północnym „Pomorze”, Towarzystwo Dalekomorskich Połowów Spółka z o.o. w Gdyni. Były to dwa trawlerzy, którym nadano nazwy: „Adam” i „Barbara”. Trawler „Adam” zakupiono za 4,9 tys. funtów szterlingów, a za „Barbarę” zapłacono 4,8 tys. funtów.

Towarzystwo „Pomorze” zostało założone 3 czerwca 1937 r. z udziałem kapitałów gdańskich, a od 1938 r. także angielskich.

Trzecim statkiem zakupionym 11 listopada 1937 r. przez firmę „Pomorze” był trawler „Cezary” – GDY 111. Odkupiono go od francuskiej firmy Pecheries de la Marine z Boulogne-sur-Mer za kwotę 10,5 tys. funtów szterlingów. „Cezary” prowadził połowy korzystając z portu Gdynia i bazy pomocniczej w Ijmuiden. Załogi trawlerów były polsko-holenderskie.

Trzy kolejne trawlerzy, które nazwano: „Dorota”, „Eugeniusz” oraz „Franciszka”, zakupiło „Pomorze” od angielskiej firmy 28 lipca 1938 r. Każdy z tych trzech trawlerów kosztował 5 tys. funtów szterlingów.

Towarzystwo „Pomorze” posiadało następujące trawlerzy:

„Adam” – GDY 94 (ex „St. Neots”) od 1943 r. „Podlasie” – GDY 213, zbudowany w 1919 r. przez Cochrane & Sons, Ltd, Selby (W. Brytania);

„Barbara” (ex „Blighty”) od 1943 r. „Podole” – GDY 95, zbudowany w 1919 r. przez Goole Shipbuilding & Repairing Co, Ltd, Goole (W. Brytania);

„Cezary” – GDY 111 (ex „Evalana”) odkupiony od francuskiej firmy Pecheries de la Marine, Boulogne-sur-Mer, zbudowany w 1929 r. przez O. Anderson (London), Ltd. Wivenhoe (W. Brytania);

„Dorota” – GDY 117 (ex „Duncan”) od 1943 r. „Pokucie” – GDY 98, zbudowany w 1917 r., stocznia jak „Adam”;

„Eugeniusz” – GDY 118 (ex „Erith”) od 1943 r. „Polesie”, a od 1957 r. „Feniks” – GDY 89, zbudowany w 1917 r., stocznia jak „Adam”;

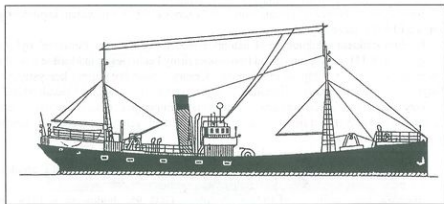
„Franciszka” – GDY 119 (ex „Cape Tarifa”), zbudowany w 1917 r., stocznia jak „Adam”, zatopiony w czasie wojny w dniu 28.06.1941 r. na Morzu Północnym;

Trawlery spółki „Pomorze” charakteryzowały następujące parametry techniczne:

	„Cezary”	Pozostałe
Długość całkowita		44,8 m
Długość między pionami	44,3	
Szerokość	7,6 m	7,2 m
Zanurzenie		ok. 3,2 m
Pojemność:		
brutto	384 RT	328 RT
netto	126 RT	127 RT
Maszyna tłokowa		
potrójnego rozpr. o mocy	680 KM	600 KM
Prędkość	10 węzłów	10 węzłów
Załoga	16 osób	16-20 osób

Sylwetkę trawlerów „Pomorza” prezentuje statek „Adam” przedstawiony na rysunku 6.

Powstała w 1938 r. w Gdyni spółka „Delfin”, Połowy Dalekomorskie, S.A. zakupiła od skarbu państwa dwa nowo zbudowane lugry, którym nadano nazwy „Delfin I” i „Delfin II” oraz dwa statki od niemieckiego armatora. Niemieckie statki, jak wówczas określano trawlery „kombinowane” czyli lugrotrawlery zostały nazwane „Deltra I” oraz „Deltra II”. Nazwa „Deltra” była skrótem od „Delfina” Trawler. Oba statki przeszły modernizację w Stoczni Gdynińskiej



Rys. 6. „Adam”, później „Podlasie”, pierwszy w polskim rybołówstwie trawler należący do Towarzystwa Dalekomorskich Połowów, Spółka z o.o. „Pomorze”, Gdynia (wg Micińskiego i Kolickiego)

i Stoczni Rybackiej w Gdyni. „Deltra I” wszedł do eksploatacji 27 czerwca 1939 r., a „Deltra II” – 19 lipca 1939 r. Załogi obu ługrotrawlerów były mieszane (częściowo holenderskie). Statki te prowadziły połowy na Morzu Północnym korzystając głównie z bazy pomocniczej w holenderskim porcie w Scheveningen.

Po rozpoczęciu II wojny światowej oba statki znajdowały się w Holandii, a później we Francji. Po zajęciu Francji przez wojska niemieckie ługrotrawlerzy „Deltra I” i „Deltra II” przejęli Niemcy. „Deltra II” prawdopodobnie zatonał w trakcie działań wojennych. „Deltra I” po zakończeniu wojny został rewindykowany w 1946 r. i po przeprowadzonym remoncie był ponownie eksploatowany przez przedsiębiorstwo „Delfin”. W 1951 r. został przejęty przez PPD „Dalmor”, Gdynia i wszedł do eksploatacji 14 kwietnia tego roku. W dniu 25 września 1957 r. został przeznaczony do kasacji.

Rok budowy i nazwy stoczni statków ze spółki „Delfin” były następujące:

„Delfin I” – GDY 112, zbudowany w 1938 r. przez The International Shipbuilding & Engineering Co, Ltd (Stocznia Gdańska), Wolne Miasto Gdańsk;

„Delfin II” – GDY 113, rok budowy i stocznia jak „Delfin I”;

„Deltra I” – GDY 219, zbudowany w 1920 r. przez Werft Nobiskrug, Rendsburg (Niemcy);

„Deltra II” – GDY 134, zbudowany w 1921 r. stocznia jak „Deltra I”.

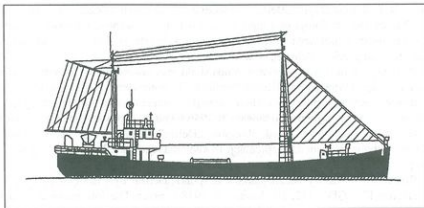
Charakterystyka techniczna w.w. statków była następująca:

	„Delfin I i II”	„Deltra I i II”
Długość między pionami	35,2 m	35,48 m
Szerokość	7,6 m	7,4 m
Zanurzenie	3,2 m	ok. 3,1 m
Pojemność:		
brutto	253 RT	244-253 RT
netto	113 RT	86-96 RT
Silnik 6-cyl. o mocy	350 KM	maszyna tłokowa potrójnego rozpr. 3-cyl. o mocy 450 KM
Prędkość	9 węzłów	9 węzłów
Załoga	24 osoby	16-19 osób.

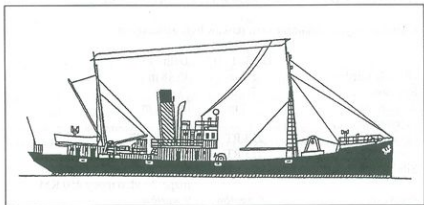
Sylwetkę ługrów „Delfin” przedstawiono na rysunku 7, a ługrotrawlerów „Deltra” na rysunku 8.

Ostatnią polską firmą powstałą przed II wojną światową była „Ławica”, Towarzystwo Połowów Dalekomorskich, Spółka z o.o. w Gdyni. Firma ta dysponowała kapitałem wyłącznie polskim. W maju lub czerwcu 1939 r. towarzystwo zakupiło od norweskiego armatora trawler „Apenrade”, któremu nadano nazwę „Ławica” – GDY 83. Po zakupie „Ławica” wprost z Norwegii został skierowany bezpośrednio na połowy. Po pierwszym rejsie przeprowadzono remont trawlera w Gdyni, skąd 15 lipca 1939 r. z 15-osobową załogą wypłynął na łowiska Morza Północnego. W czasie wojny przejęty przez Brytyjczyków spełniał funkcję patrolowca.

Trawler „Ławica”, zbudowany w 1918 r. przez Flensburger Schiffsbau Ges. we Flensburgu w Niemczech, którego sylwetkę przedstawiono na rysunku 9, charakteryzowały następujące parametry techniczne:

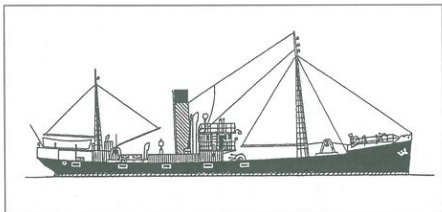


Rys. 7. Lugier „Delfin II” należący do Spółki Połowy Dalekomorskie S. A. „Delfin” w Gdyni
(wg Micińskiego i Koliczkiego)



Rys. 8. Lugier „Deltra” należący do Spółki Połowy Dalekomorskie S. A. „Delfin” w Gdyni
(wg Micińskiego i Koliczkiego)

Długość całkowita	42,9 m
Szerokość	7,0 m
Zanurzenie	ok. 3,8 m
Pojemność:	
brutto	262 RT
netto	99 RT
Maszyna tłokowa potrójnego rozpr. 3-cyl. o mocy	500 KM
Prędkość	10 węzłów
Załoga	18-22 osoby.



Rys. 9. Trawler „Ławica” należący do Towarzystwa Połowów Dalekomorskich, Spółka z o.o. „Ławica” w Gdyni (wg Micińskiego i Koliczkiego)

Trawlerzy i lugrotawlerzy, przed 1939 r. połowiący głównie na Morzu Północnym, w dniu napaści wojsk hitlerowskich na Polskę przebywały na łowiskach lub znajdowały się w obcych portach. „Cezary” i pięć trawlerów z Towarzystwa „Pomorze” przeszło na własność angielsko-polskiej firmy The Adam Steam Fishing Co, Ltd. W nowej firmie zmieniły nazwy i banderę (na angielską) i pełniły wojenną służbę jako patrolowce. Trawler „Franciszka” został zatopiony przez niemieckie samoloty 27 czerwca 1941 r. w rejonie Yarmouth. Po zwolnieniu przez Królewską Marynarkę Wojenną w 1943 r. czterech trawlerów, a mianowicie: „Adama”, „Barbary”, „Doroty” i „Eugeniusza”, dwa pierwsze z nich w tym samym roku odkupił polski armator Wincenty Bartosiak z Gdyni, a dwa pozostałe odkupiła Bałtycka Spółka Okrętowa (BSO) z Gdyni. W wyniku tych transakcji nastąpiły również zmiany nazw tych trawlerów. Trawler „Adam” zmienił nazwę na „Podlasie”, a „Barbara” na „Podole”, z kolei „Dorota” zmieniona została na „Pokucie”, a „Eugeniusz” na „Polesie”.

Do końca działań wojennych na trawlerach pracowały mieszane załogi angielsko-polskie. Statki te prowadziły połowy korzystając z baz w portach angielskich, a głównym rejonem ich eksploatacji były łowiska Islandii. W dniu 5 marca 1946 r. podczas połowów prowadzonych w sztormowej pogodzie trawler „Podole” wszedł na mieliznę u południowych brzegów Islandii. Załoga opuściła statek, który po ściągnięciu z mielizny i remoncie pływał pod duńską banderą korzystając z portu Sandavaag na Wyspach Owczych.

POŁOWY W LATACH 1921-1939

Dane w tabeli 2 ilustrują wyniki połowowe uzyskane przez polskie rybołówstwo bałtyckie i tzw. dalekomorskie (czyli połowy na Morzu Północnym) w latach 1921-1939. Tę drugą grupę wyników rejestrowano dopiero od 1931 r., gdy działalność połowową zaczęła polsko-holenderska spółka śledziowa „Mopol”. Jak wynika z danych zawartych w tabeli 2 połowy bałtyckie

Tabela 2. Polskie połowy morskie w latach 1921-1939 [t]

Rok	Połowy bałtyckie	Połowy dalekomorskie	Ogółem
1921	1 300	-	1 300
1922	3 710	-	3 710
1923	4 120	-	4 120
1924	2 389	-	2 389
1925	1 497	-	1 497
1926	1 812	-	1 812
1927	1 787	-	1 787
1928	2 321	-	2 321
1929	2 783	-	2 783
1930	3 119	-	3 119
1931	5 724	1 320	7 044
1932	7 184	1 879	9 063
1933	7 629	6 341	13 970
1934	9 851	4 652	14 503
1935	12 875	4 241	17 116
1936	18 276	5 060	23 336
1937	7 057	6 955	14 012
1938	2 489	10 021	12 510
1939 ^a	4 531	1 970	6 501

^aDane za styczeń-sierpień.

Źródło: Morski Rocznik Statystyczny, 1960, s. 208

w pierwszym 10-leciu tylko w 1923 r. przekroczyły 4 tys. ton, a dwukrotnie (w 1921 i 1925 r.) nawet były niższe od 1,5 tys. ton. Szczególnie trudne dla naszych rybaków były lata 1925-1927, gdy notowano na Bałtyku znaczne obniżenie wydajności połowowej. Dopiero od 1930 r. sytuacja zaczęła się poprawiać. Najwyższe połowy w wodach Bałtyku polscy rybacy osiągnęli w 1936 r. uzyskując ponad 18 tys. ton ryb.

Polskie połowy dalekomorskie od początku, czyli od 1931 r. do połowy 1937 r. prowadzono wyłącznie na Morzu Północnym wykorzystując do tego celu lugry, a więc były to połowy pławnicowe ukierunkowane na śledzie. Wyniki połowowe w tych latach były dość stabilne i poza dwoma początkowymi latami wynosiły od 4 do 6 tys. ton. W drugiej połowie 1937 r. Towarzystwo Dalekomorskich Połowów „Pomorze” wprowadziło do eksploatacji pierwsze trawlery, co umożliwiło rozszerzenie struktury gatunkowej połowów. Najwyższe połowy (10 tys. ton) polskie rybołówstwo dalekomorskie uzyskało w 1938 r. Natomiast największe łączne połowy uzyskano w 1936 r. – 23,3 tys. ton ryb. W okresie powojennym prawie taki sam wynik (23,378) osiągnięto już w 1946 r.

FLOTA RYBACKA W LATACH 1945-2001

Po zakończeniu II wojny światowej najważniejszym zadaniem w dziedzinie polskiego rybołówstwa morskiego było odtworzenie zniszczonej floty rybackiej, która w 1945 r. liczyła zaledwie około 5% stanu z 1939 r. Na koniec sierpnia 1939 r. polskie rybołówstwo dysponowało flotą dalekomorską, w skład której wchodziło 7 trawlerów, 23 lugry oraz flotą bałtycką, która liczyła 170 kutrów, 37 łodzi motorowych i 707 łodzi wiosłowo-żaglowych, zlokalizowanych głównie w Gdyni, Helu, Wielkiej Wsi i Jastarni (Lubecki 1947). Na całym polskim wybrzeżu w porównaniu ze stanem z 1939 r. było sprawnych około 5% kutrów i tyle samo łodzi motorowych oraz około 15% łodzi wiosłowo-żaglowych. W rejonie Zatoki Gdańskiej rybołówstwo morskie rozpoczęło formalnie swą działalność w końcu kwietnia 1945 r., tj. z chwilą powołania do życia Głównego Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni. Warto wspomnieć, że w początkowym okresie (do końca czerwca 1945 r.) w rejonie gdyńskim połowy prowadził jedyny, sprawny kuter i około 20 różnych łodzi rybackich, którymi próbowano prowadzić połowy ryb w stopniowo rozminowywanej strefie przybrzeżnej. Na koniec 1945 r. w polskiej flocie rybackiej było już zarejestrowanych 46 kutrów, 42 łodzie motorowe oraz 464 łodzie wiosłowo-żaglowe. Zwiększenie potencjału połowowego następowało dzięki remontom uszkodzonych jednostek oraz odzyskiwaniu zatopionych kutrów. Budowa nowych kutrów w polskich stoczniach na razie nie była możliwa, gdyż nasze stocznie zdewastowane w wyniku działań wojennych wymagały najpierw odbudowy doków, uruchomienia wszystkich urządzeń, a ponadto szkolenia nowych kadr stoczniowców.

Na podstawie zarządzenia z 31 lipca 1945 r. Dyrektora Departamentu Morskiego z Ministerstwa Przemysłu utworzono grupę „Państwowe Stocznie Rybackie”. Zarząd nad tymi stoczniami, zabezpieczaniem majątku oraz ich uporządkowaniem i eksploatacją powierzono Stowarzyszeniu Morski Instytut Rybacki. Taki model organizacyjny przyjęto przez analogię do stanu przedwojennego, gdy MIR prowadził przedsiębiorstwo budowy i remontu kutrów nazywane Stoczną Rybacką w Gdyni. Rząd Polski udzielił dużych kredytów na odbudowę i rozwój rybołówstwa, które miało sprostać wielkiemu zapotrzebowaniu rynku na ryby (w trakcie wojny stracono przecież około 75% pogłowia rzeźnego bydła), zapewniające najszybsze uzupełnienie niedoborów białka. Po upływie 1,5 roku realizacji tego programu, czyli na koniec 1946 r. było czynnych 90 kutrów i ogółem 909 łodzi rybackich. W ciągu roku nastąpiło więc podwojenie naszej floty łodziowo-kutrowej.

W 1946 r. rybacy ze Spółdzielni Rybacko-Przemysłowej „Łosoś” oraz Spółdzielni z o.o. „Jedność Rybacka” uczestniczyli w wydobywaniu ostatnich kutrów zatopionych podczas działań wojennych. Ogółem wydobyto ponad 80 łodzi rybackich i 52 różne kutry rybackie, z czego 40 jednostek było własnością polskich rybaków. Część wydobytych kutrów została zabrana przez niemieckich właścicieli. Z kolei z portów zachodnich rewindykowano 40 kutrów rybackich. Większość z nich były to kutry z Gdyni, Górek Wschodnich, Górek Zachodnich, Sobieszewa oraz Wielkiej Wsi, które 10 sierpnia 1940 r. decyzją władz niemieckich zostały skierowane do portu Emden. Niektóre z nich powróciły na dawne polskie wybrzeże już pod koniec 1940 r.

W 1946 r. trawlerzy „Podlasie”, „Pokucie” i „Polesie” wróciły do Gdyni, natomiast „Cezary” po zwolnieniu ze służby wojskowej został w tym samym roku sprzedany duńskiemu armatorowi z Wysp Owczyc. Trawler „Podlasie” – GDY 213 eksploatowano w Towarzystwie Połowów Dalekomorskich, „Ławica” w Gdyni, a pozostałe dwa trawlerzy, tj. „Pokucie” – GDY 98 oraz „Polesie” – GDY 118 podlegały Bałtyckiej Spółce Okrętowej (BSO) w Gdańsku. W 1950 r. trawlerzy te przejęło PPD „Dalmor” w Gdyni. U nowego armatora weszły one do eksploatacji w kolejności: „Polesie” – 27 marca (w 1957 r. nazwa zmieniona na „Feniks” – GDY 89), „Pokucie” – 29 września i „Podlasie” – 24 października. „Pokucie”, które 6 czerwca 1955 r. zatonięło w porcie Gdynia, po wydobyciu przekazano na złom. „Feniks” sprzedano na złom w grudniu 1959 r., a trawler „Podlasie” skierowano do kasacji w końcu 1960 r.

Trawler „Ławica” – GDY 83 do Gdyni wrócił w 1946 r. i był eksploatowany przez „Ławicę”, Towarzystwo Połowów Dalekomorskich, Gdynia. Z dniem 11 lipca 1950 r. wszedł do eksploatacji w PPD „Dalmor”. W dniu 25 września 1957 r. przeznaczony do kasacji.

STATKI Z DOSTAW UNRRA

W latach 1946-1948 weszło do eksploatacji w PPD „Dalmor”, Gdynia jedenaście największych w owym czasie statków rybackich, które polskie rybołówstwo otrzymało w ramach dostaw UNRRA (United Nations Relief and Rehabilitation Administration). Pierwszy wszedł do eksploatacji trawler „Kastor” – GDY 100 (rys. 10), na którym polską banderę podniesiono w Anglii 4 maja 1946 r. Drugim, w ramach tych dostaw był trawler „Wega” – GDY 92, który wszedł do eksploatacji 14 sierpnia 1946 r., a trzecim trawler „Saturnia” – GDY 91, którego eksploatację w „Dalmorze” rozpoczęto 23 października 1946 r. W 1947 r. „Dalmor” uzyskał z UNRRA sześć kolejnych trawlerów, i dwa trawlerzy w 1948 r.

W latach 1946-1948 PPD „Dalmor” otrzymał z dostaw UNRRA 11 trawlerów; były to:

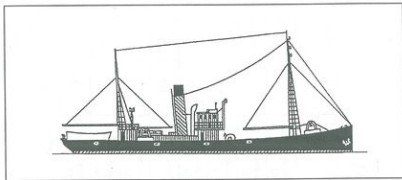
- „Kastor”, zbudowany w 1916 r. przez Cochrane & Sons, Ltd, Selby,
 - „Kastoria”, zbudowany w 1917 r. przez Cook, Welton & Gemmell, Ltd, Beverley,
 - „Jupiter”, zbudowany w 1925 r. przez Cook, Welton & Gemmell, Ltd, Beverley,
 - „Saturn”, zbudowany w 1929 r. przez Cochrane & Sons, Ltd, Beverley,
 - „Saturnia”, zbudowany w 1930 r. przez Cochrane & Sons, Ltd, Selby,
 - „Wega”, zbudowany w 1931 r. przez Alexander Hall & Co, Ltd, Aberdeen,
 - „Neptun”, zbudowany w 1943 r. przez George Forbes & Co, Ltd, Peterhead,
 - „Uran”, zbudowany w 1943 r. przez Georges Forbes & Co, Ltd, Peterhead,
 - „Urania”, zbudowany w 1944 r. przez The Rowhedge Ironworks Co, Ltd, Rowhedge,
 - „Orion”, zbudowany w 1946 r. przez John Lewis & Sons, Ltd, Aberdeen,
 - „Syriusz”, zbudowany w 1946 r. przez Cook, Welton, Ltd, Beverley,
- Parametry techniczne tych statków ujęto w tabeli 3.

Sylwetki „Kastora”, „Jupitera”, „Saturna” i „Neptuna” jako najbardziej charakterystyczne dla tej grupy trawlerów „Dalmoru” przedstawiono na rysunkach 10-13.

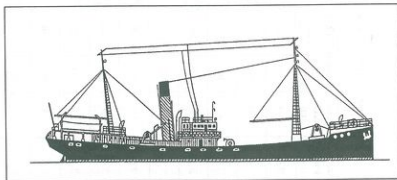
Z tej grupy trawlerów tylko trzy („Neptun”, „Uran” i „Urania”) miały jako napęd silniki spalinowe, natomiast pozostałe dysponowały maszyną tłokową o mocy od 400 do 650 KM. Trawlerzy Neptun, Uran i Urania podczas II wojny światowej spełniały funkcję trałowców w brytyjskiej marynarce wojennej. Po wojnie zostały przebudowane na rybackie trawlerzy. Przewadzenie połowów trawlerami motorowymi ze względu na niedostosowanie wind trałowców do potrzeb rybackich oraz awaryjne silniki było utrudnione i mało efektywne.

Tablica 3. Trawlerzy z dostaw UNRRA, otrzymywane przez PPD „Dalmor” w Gdyni w latach 1946-1948 (Miciński i Kolicki 1962)

Nazwa i nr rejestrowy	Data wejścia do eksploatacji	Rok wycofania z eksploatacji	Długość między pionami	Szerokość (m)	Zanurzenie (m)	Pojemność (RT)		Napęd, moc	Prędkość (węzły)	Załoga (osób)
						brutto	netto			
„Kastor” GDY 100	04.05.1946 r.	1949	35,3	6,6	3,0	209	91	Maszyna tłokowa potrój. rozpr. 650 KM	9	16
„Wega” GDY 92	14.08.1946 r.	1963	46,0	7,5	4,0	356	156	Maszyna tłokowa potrój. rozpr. 600 KM	10	20-22
„Saturnia” GDY 91	23.10.1946 r.	1963	43,7	7,6	3,9	363	133	Maszyna tłokowa potrój. rozpr. 640 KM	10	22
„Jupiter” GDY 121	11.01.1947 r.	1959	52,3	8,3	4,8	493	203	Maszyna tłokowa potrój. rozpr. 650 KM	10	26
„Orion” GDY 106	15.01.1947 r.	1967	45,2	7,5	4,2	341	126	Maszyna tłokowa potrój. rozpr. 600 KM	10,5	22
„Saturn” GDY 122	23.01.1947 r.	1963	44,0	7,6	3,9	359	140	Maszyna tłokowa potrój. rozpr. 640 KM	10	22
„Neptun” GDY 102	01.02.1947 r.	1950	42,6	7,9	3,5	299	104	Silnik Harland & Wolff 5-cyl. 500 KM	11	14
„Syriusz” GDY 107	14.03.1947 r.	1967	45,2	7,5	4,2	341	129	Maszyna tłokowa potrój. rozpr. 600 KM	10,5	22
„Kastoria” GDY 123	23.04.1947 r.	1953	39,7	7,0	3,5	297	119	Maszyna tłokowa potrój. rozpr. 540 KM	9	17
„Uran” GDY 104	29.01.1948 r.	1953	42,7	8,1	3,5	299	111	Silnik Harland & Wolff 5-cyl. 500 KM	11	14
„Urania” GDY 105	13.02.1948 r.	1954	42,6	7,9	3,5	297	108	Silnik Harland & Wolff 5-cyl. 500 KM	11	14



Rys. 10. Trawler „Kastor”, otrzymany przez PPD „Dalmor”, Gdynia w ramach dostaw UNRRA (wg Micińskiego i Koliczkiego)



Rys. 11. Trawler „Jupiter” otrzymany przez PPD „Dalmor”, Gdynia w ramach dostaw UNRRA (wg Micińskiego i Koliczkiego)

W marcu 1950 r. „Neptun” zatonął przy nabrzeżu w porcie Gdynia w wyniku uderzenia przez trawler „Wega”. Po wydobyciu przez PRO został przekazany na złom. Natomiast trawlerzy „Uran” i „Uranie” na początku 1955 r. PPD „Dalmor” przekazał Marynarce Wojennej.

„Kastor”, 30-letni trawler był mało przydatny do prowadzenia przemysłowych połowów, a więc służył jako jednostka szkoleniowa, na której odbywali staż szyprowie. Pływał najczęściej na Bałtyku. Do Szczecina wpłynął jako pierwszy polski dalekomorski statek rybacki. Z eksploatacji wycofany w lipcu 1949 r.

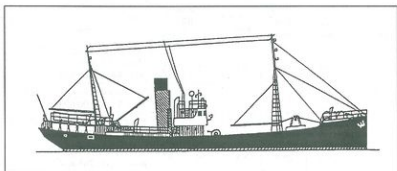
Dość nietypowo przebiegało wykorzystywanie trawlera „Wega” – GDY 92. Do eksploatacji wszedł w sierpniu 1946 r., ale 4 października 1947 r. po wejściu na skały w pobliżu szwedzkiego portu Ystad wypadł z eksploatacji. Wrak tego trawlera odkupił „Dalmor” od Państwowego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych i po przeprowadzeniu w stoczni w Karlskronie gruntownego remontu, w maju 1948 r. ponownie rozpoczął połowy. Trawler „Wega” był pierwszą jednostką rybacką zakupioną przez „Dalmor”. Z funduszy otrzymanych z ubezpieczenia „Wegi” zakupiono trawler „Merkury”.

Zgodnie z życzeniem polskiego rybołówstwa trawler „MMS 1045” zanim został przekazany w ramach dostaw UNRRA i przejęty jako „Neptun” – GDY 102, został w Anglii przebu-

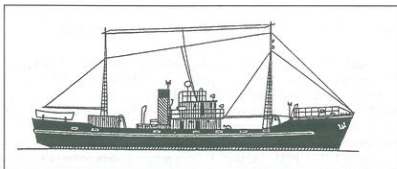
dowany w taki sposób, że mógł pełnić funkcję statku szkolnego w nowo uruchomionej Szkole Rybaków Dalekomorskich w Gdyni, jednakże był zaliczany do floty PPD „Dalmor”. W kwietniu 1946 r. polskie rybołówstwo otrzymało 15 kutrów z dostaw UNRRA. Kutry te, doprowadzone przez duńskich rybaków, były wyposażone w niewody duńskie (Netzel 2000).

Narzędzia te okazały się nieprzydatne dla polskich rybaków – wykorzystano jedynie materiały sieciowe do narzędzi trałowych. Kutry z UNRRA przydzielono rybakom ze Spółdzielni „Łosoś” i „Jedność Rybacka” oraz PPD „Dalmor”, a trzy dostały się w ręce rybaków zamieszkałych na tzw. ziemiach odzyskanych. Kutry zbudowane w duńskich stocznicach charakteryzowały się różnymi parametrami technicznymi. Dane te można scharakteryzować na przykładzie kutrów z PPD „Dalmor” o nazwach: „Elżbieta”, „Izabela” i „Marta” (Ganowiak i in. 1986), które były oznaczone jako: GDY 71, GDY 72 i GDY 73. Ich długość wynosiła od 16,34 m (GDY 73) do 18,46 m (GDY 72), a szerokość odpowiednio 4,82 i 5,21 m. Zanurzenie tych kutrów wynosiło od 1,9 do 2,1 m, natomiast moc silników od 100 KM (GDY 72) do 170 KM (GDY 71). Kuter GDY 73 zbudowano w 1928 r., a pozostałe dwa statki w 1939 r.

W 1947 r. PPD „Dalmor” uzyskał z UNRRA cztery kolejne kutry, a piąty, ostatni na początku 1948 r. Były to, zbudowane w latach 1947-1948 przez James V. Hepburn & Co, Ltd, Montrose (W. Brytania), angielskie kutry typu MFV-75, o drewnianych kadłubach. Parametry techniczne kutrów zestawiono w tabeli 4.



Rys. 12. Trawler „Saturn” otrzymany przez PPD „Dalmor”, Gdynia w ramach dostaw UNRRA (wg Micińskiego i Koliczkiego)



Rys. 13. Trawler „Neptun” otrzymany przez PPD „Dalmor”, Gdynia w ramach dostaw UNRRA (wg Micińskiego i Koliczkiego)

Tablica 4. Kutry z dostaw UNRRA, otrzymane przez PPD „Dalmor” w Gdyni w latach 1947-1948

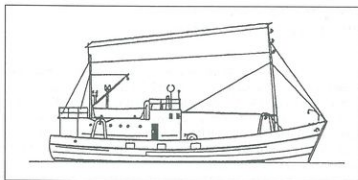
Nazwa kutra	Data wejścia do eksploatacji	Długość między pionami (m)	Szerokość (m)	Zanurzenie (m)	Pojemność (RT)		Typ głównego silnika (KM)	Prędkość (węzły)	Załoga (osób)
					brutto	netto			
„Hilary” GDY 115	21.03. 1947 r.	22,0	5,8	2,5	78	26	June Munkstell, 3-cyl., 240	10	6-8
„Walery” GDY 116	14.05. 1947 r.	22,0	5,8	2,5	78	26	Ruston & Hornsby 6-cyl., 240	9	6-8
„January” GDY 117	21.08. 1947 r.	21,9	6,0	2,5	78	26	MWM 6-cyl., 250	10	6-8
„Ksawery” GDY 118	05.03. 1948 r.	22,9	5,8	2,5	85	30	Völund 3-cyl., 225	10	6-8
„Aleksy” GDY 119	04.10. 1947 r.	22,9	5,8	2,5	85	30	Peters 4-cyl., 200	8	6-8

Tablica 5. Ługrotrawlerzy otrzymane przez PPD „Dalmor” w Gdyni w ramach dostaw UNRRA w styczniu-lutym 1947 r.

Nazwa ługrotawlera	Rok budowy	Długość między pionami (m)	Szerokość (m)	Pojemność (RT)		Napęd	Prędkość (węzły)
				brutto	netto		
„Antoniusz” GDY 107	1925	26,0	5,7	92	33	Maszyna tłokowa potrójnego rozp. 3-cyl., 200 KM	9
„Apoloniusz” GDY 109	1930	28,1	6,1	116	44	Maszyna tłokowa potrójnego rozp. 3-cyl., 200 KM	9
„Arkadiusz” GDY 110	1925	26,0	5,7	92	33	Maszyna tłokowa potrójnego rozp. 3-cyl., 200 KM	9
„Eugeniusz” GDY 111	1928	26,8	5,8	104	45	Maszyna tłokowa potrójnego rozp. 3-cyl., 265 KM	9,5
„Eustachiusz” GDY 112	1919	26,3	5,7	95	40	Maszyna tłokowa potrójnego rozp. 3-cyl., 270 KM.	9
„Euzebiusz” GDY 113	1919	26,3	5,6	96	41	Maszyna tłokowa potrójnego rozp. 3-cyl., 275 KM	9
„Sylwester” GDY 114	1919	26,3	5,6	96	41	Maszyna tłokowa potrójnego rozp. 3-cyl., 270 KM	9

Kuter „Aleksy” po jednym kwartale eksploatacji w „Dalmorze” został przejęty przez Morski Instytut Rybacki na statek naukowo-badawczy. Pod nazwą „Michał Siedlecki” pływał w Instytucie przez osiem lat. Został wycofany w 1956 r. i zastąpiony przez nową jednostkę „Michał Siedlecki II”. Pozostałe cztery kutry zmieniały kilkakrotnie armatorów, a na niektórych już w latach 50. nastąpiła wymiana silników napędowych. Sylwetkę jednego z tych kutrów przedstawiono na rysunku 14 (Miciński i Kolicki 1962).

Na początku 1947 r. PPD „Dalmor”, Gdynia przejął siedem parowych, angielskich ługrotawlerów, które otrzymał w 1946 r. w ramach dostaw UNRRA. Charakterystykę tych statków ujęto w tabeli 5. W tabeli 5 pominięto dane o zanurzeniu, które dla wszystkich statków było jednakowe i wynosiło około 2,5 m oraz liczbę załogi wynoszącą 10 osób. Tę grupę ługrot-



Rys. 14. Kuter „Hilary”, otrzymany przez Polskę w ramach dostaw UNRRA
(wg Micińskiego i Koliczkiego)

rawlerów próbowano eksploatować wykorzystując porty w Ijmuiden i Ostendzie, jednakże z uwagi na bardzo ograniczony ich zasięg nie przynosiły oczekiwanych efektów. Na początku 1949 r. zostały one sprzedane, a za uzyskane ze sprzedaży pieniądze w kwietniu tego samego roku zakupiono we Francji trawler „Reine des Flots”, któremu nadano polską nazwę „Jowisz” – GDY 108. Trawler ten zbudowano w 1923 r. w stoczni Hall, Russel & Co, Ltd, Aberdeen (W. Brytania). Parametry techniczne „Jowisza” oraz pozostałych trawlerów zakupionych przez PPD „Dalmor” zamieszczono w tabeli 6.

Tablica 6. Trawlery zakupione przez PPD „Dalmor” w latach 1947–1953

Nazwa trawlera	Długość między pionami (m)	Szerokość (m)	Zanurzenie (m)	Pojemność (RT)		Prędkość (węzły)	Załoga (osoby)	Napęd i moc
				brutto	netto			
„Jowisz” – GDY 108	55,5	8,3	4,3	597	219	10	26	Maszyna tłokowa potrójn. rozpr. 3-cyl. 750 KM
„Kassiopea” – GDY 165	55,7	8,2	4,3	581	222	10	26	Maszyna tłokowa potrójn. rozpr. 3-cyl.
„Merkury” – GDY 120	46,0	7,3	3,9	352	139	10	22	Maszyna tłokowa potrójn. rozpr. 3-cyl. 600 KM
„Mały Wóz” – GDY 179	42,8	7,3	3,5	308	115	10	22	Maszyna tłokowa potrójn. rozpr. 3-cyl.
„Wielki Wóz” – GDY 178	54,4	8,7	3,8	546	193	10-11	26	Maszyna tłokowa potrójn. rozpr. 3-cyl. 1000 KM
„Pegaz” – GDY 110	45,8	7,3	4,1	349	151	10	20-22	Maszyna tłokowa potrójn. rozpr. 3-cyl. 600 KM
„Pluton” – GDY 109	45,7	7,3	3,9	354	150	10	20-22	Maszyna tłokowa potrójn. rozpr. 3-cyl. 600 KM
„Pollux” – GDY 187	51,0	8,0	3,7	399	148	11	22	Maszyna tłokowa potrójn. rozpr. 3-cyl. 700 KM
„Wulkan” – GDY 125	45,7	7,7	4,3	423	167	9	22	Maszyna tłokowa potrójn. rozpr. 3-cyl. 540 KM
„Wulkania” – GDY 124	45,7	7,7	4,3	423	167	9	22	Maszyna tłokowa potrójn. rozpr. 3-cyl. 540 KM
„Perseusz” – GDY 111	42,8	7,3	3,9	352	147	10	20	Maszyna tłokowa potrójn. rozpr. 3-cyl. 600 KM

TRAWLERY ZAGRANICZNE ZAKUPIONE PRZEZ PPD „DALMOR”

Oprócz kutrów, lugrów i trawlerów, które uzyskano po wojnie w ramach dostaw UNRRA, do eksploatacji weszło 11 trawlerów zakupionych przez PPD „Dalmor” w latach 1947-1953. Pierwszym z tych statków był „Van Oost” zakupiony w Belgii w końcu 1947 r. (zakup z funduszy pochodzących z reasekuracji utraconego przejściowo – o czym już wcześniej wspomniano, trawlera „Wega”). Do eksploatacji wszedł jako „Merkury” – GDY 120 w dniu 21 grudnia 1947 r., a banderę podniesiono na nim 6 lutego 1948 r. w Gdyni. W dniu 31.12.1960 r. został przeznaczony do kasacji (Miciński i Koliccki 1962).

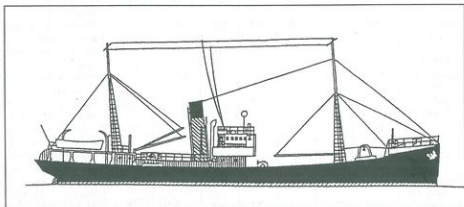
„Merkury” został zbudowany w 1926 r. przez Cook, Welton & Gemmell, Ltd, Beverley w W. Brytanii. Sylwetkę trawlera „Merkury” przedstawiono na rysunku 15.

W drugiej połowie 1946 r. przybyły do Polski dwa angielskie, zdemobilizowane pomocnicze stawiacze sieci zagrodowych, które w Stoczni Gdańskiej miały być przebudowane na jednostki rybackie. Wstępnie zakładano, że po modernizacji jeden ze statków stanie się własnością angielskiego armatora The Adam Steam Fishing Co, a drugi przejdzie do PPD „Dalmor”. Ostatecznie uzgodniono, że po przebudowie obie jednostki, tj. „Teal” i „Panorama” staną się własnością „Dalmoru”.

Pierwszy nazywano „Wulkan” – GDY 125, a drugi „Wulkania” – GDY 124. Oba zostały zbudowane w 1919 r. przez Foundation Co, Savannah, Georgia (USA). „Wulkan” wszedł do eksploatacji 10 października 1948 r., a „Wulkania” 10 lutego 1949 r. Z eksploatacji wycofane i przeznaczone do kasacji z dniem 1 lipca 1959 r.

Czwartym zakupionym przez PPD „Dalmor” trawlerem był „Pluton”, który wszedł do eksploatacji 29 maja 1950 r., a wycofany i przewidziany do kasacji w 1964 r. „Pluton” – GDY 109 (ex „Christ Mahlman”) został zbudowany w 1926 r. przez Cook, Welton & Gemmell, Ltd, Beverley (W. Brytania).

W październiku 1950 r. zakupiono dwa trawlery. Pierwszym był „Perseusz” (ex „Nautilus”) zakupiony od armatora brytyjskiego. Do eksploatacji w PPD „Dalmor” wszedł 6 paź-



Rys. 15. Trawler „Merkury” zakupiony w 1947 r. przez PPD „Dalmor”, Gdynia
(wg Micińskiego i Kolicckiego)

dziennika 1950 r. Po zatonięciu na wodach Zatoki Pomorskiej z 2 na 3 czerwca 1952 r. przeznaczony na złom. „Perseusz” – GDY 111 został zbudowany w 1926 r. przez Cook, Welton & Gemmell, Ltd, Beverley (W. Brytania).

Drugim trawlerem zakupionym w październiku 1950 r. był „Pegaz” (ex „Eduard Ansele”) odkupiony od brytyjskiego armatora. Do eksploatacji wszedł 13 października 1950 r., przeznaczony do kasacji 29 marca 1958 r. „Pegaz” – GDY 110 został zbudowany w 1926 r. przez Cochrane & Sons, Ltd, Selby (W. Brytania).

FLOTA KUTROWA

W pierwszym okresie po wojnie pod zarządem Morskiego Instytutu Rybackiego na polskim wybrzeżu znajdowało się dziewięć stoczni rybackich usytuowanych w Gdyni, Gdańsku-Siankach, Łebie, Ustce, Darłowie, Kołobrzegu, Dziwnowie, Świnoujściu oraz Nowym Warpnie. Jak najszybsze uruchomienie działalności tych stoczni i warsztatów szkodliwych miało na celu dokończenie będących na różnym etapie budowy wielu przydatnych jednostek pływających oraz przeprowadzenie remontów uszkodzonych łodzi i kutrów rybackich. Na początku 1947 r. ograniczono liczbę stoczni rybackich do pięciu: Gdyni, Gdańsku-Siankach, Ustce, Darłowie i Świnoujściu (Kolicki 1980 i 1986, Zabrodzki 1986). Po zakończeniu różnych prac doraźnych będących skutkami działań wojennych, utrzymywanie zbyt dużej ilości stoczni rybackich było nieuzasadnione tym bardziej, że w początkowym okresie budowano głównie jednostki drewniane, dębowe – stąd wielkie zapotrzebowanie na tarcicę dębową, przekraczające realne możliwości jego pokrycia. Na budowę jednego 15-metrowego kutra typu MIR-20 potrzeba było 65-75 m³ dębowej tarcicy o odpowiednich przekrojach. Ponadto proces suszenia na wolnym powietrzu trwał minimum jeden rok.

Kutry typu MIR-20a. Budowę kutrów MIR-20a wznowiła po wojnie Stocznia Rybacka w Gdyni według dokumentacji wzorowanej na przedwojennej konstrukcji, a wykonanej przez Biuro Konstrukcyjne Stoczni Północnej w Gdańsku pod kierunkiem inż. Henryka Geldzika. Cztery kadłuby tego typu kutra wykonała Stocznia Rybacka Gdańsk-Sianki, (ich wyposażeniem zajmowała się Stocznia w Gdyni), a siedem kutrów zbudowała Stocznia Północna w Gdańsku. Ich parametry techniczne i sylwetkę przedstawiono w rozdziale o kutrach budowanych w latach 1936-1939. Ogółem po wojnie zbudowano 16 tych bardzo popularnych, drewnianych kutrów typu MIR-20 (Anon. 1984, Piekarski 1983).

W latach 1946-1948 zbudowano następujące kutry typu MIR-20:

1946 r.: GDY 41 dla SPRM „Jedność Rybacka” Spółka z o.o., Gdynia,

GDY 96 dla Jadwigi Gabryszak z Gdyni;

1947 r.: GDY 7 dla Czesława Nosela z Gdyni,

GDY 20 dla Towarzystwa dla Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka” w Gdyni,

GDY 24 dla Leokadi Orłowskiej-Wittbrodt z Gdyni,

GDY 47 i GDY 52 dla SPRM „Jedność Rybacka” Spółka z o.o., Gdynia,

KOŁ 2 dla SPRM „Bałtyk”, Kołobrzeg.

GDY 52 dla Państwowego Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia,

GDA 18 dla Andrzeja Klimaja, Gdynia-Orłowo,

GDY 95 dla Stanisława Okońskiego, Gdańsk,

Hel 3 dla Augustyna Netzla, Hel,

1948 r.: GDY 65 dla Władysława Wójcika, Gdynia,

GDY 137, GDY 138 i GDY 94 dla Towarzystwa dla Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”, Gdynia.

Kutry typu KG-110. Stocznia Rybacka w Gdyni w latach 1947-1948 zbudowała dwa drewniane kutry typu KG-110. Dokumentację tego typu kutra opracowało biuro konstrukcyjne Stoczni Rybackiej w Gdyni pod kierunkiem inż. Stefana Puba. Pierwszy kuter (WSG 31) zbudowano w 1947 r., a drugi (WSG 47) w 1948 r. Armatorem obu kutrów została SPRM „Front Narodowy” w Górkach Wschodnich.

Parametry techniczne tych jednostek były następujące (Anon. 1984):

Długość między pionami 10,60-11,95 m

Szerokość 3,40-3,58 m

Głębokość 1,20-1,45 m

Pojemność:

brutto 9-10 RT

netto 3 RT

Prędkość 6 węzłów

Silnik: Deutz (na WSG 31) o mocy 36 KM

Dangren (na WSG 47) o mocy 35 KM.

Kuter typu MEYERFORM. Stocznia Rybacka Gdańsk-Sianki, podobnie jak inne stocznie w pierwszym okresie po wojnie, prowadziła prace związane z wydobywaniem zatopionych jednostek, remontami i dokończeniem budowy statków rozpoczętej przez Niemców. Jednym z takich statków budowanych bez dokumentacji był rybacki kuter typu Meyerform. Nie wykończony kuter w kwietniu 1947 r. przeholowano do Stoczni Rybackiej w Gdyni, gdzie zamontowano silnik, wał i śrubę napędową oraz uzupełniono jego wyposażenie. Zbudowany w dwóch stoczniach kuter o nazwie GDY 8 przedstawiono na rysunku 16 (Zabrodzki 1986). Kuter ten był w późniejszym okresie wzorem dla budowanych kutrów typu KG-177 i KG-177A.

Charakterystyka techniczna kutra typu Meyerform była następująca:

Długość całkowita 17,7 m

Szerokość 5,02 m

Zanurzenie 2,05 m

Pojemność:

brutto 27 RT

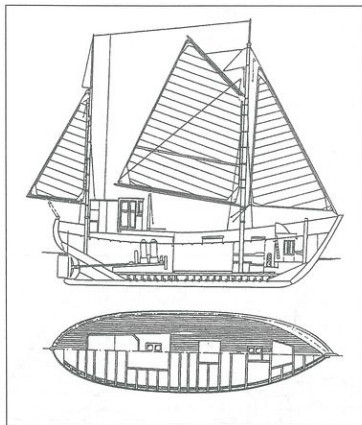
netto 8 RT

Silnik Völund 2-cyl. o mocy 100 KM

Prędkość 8 węzłów

Załoga 4 osoby

Ożaglowanie pom. typu kecz o pow. 79 m²

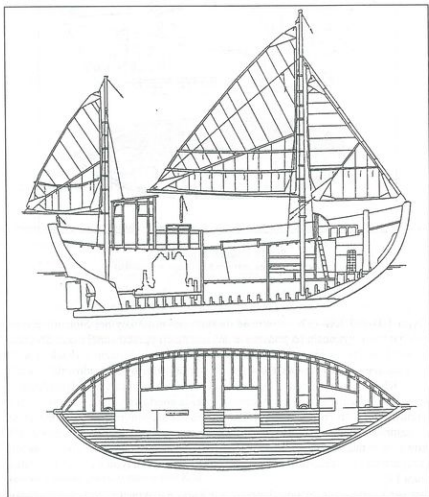


Rys. 16. Kuter typu Meyerform
(wg Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku)

Kutry typu KD-153/KG-152. W okresie działalności produkcyjnej Stocznia Rybacka w Gdańsku-Siankach wykonała na podstawie dokumentacji opracowanej przez Stocznnię Północną cztery kadłuby kutrów typu MIR-20a (wyposażane w Stoczni Rybackiej w Gdyni) i trzy kutry różnego typu. Natomiast Stocznia Rybacka w Darłowie zbudowała 13 kadłubów kutrów typu KD-153, których budowę ukończono w Stoczni Rybackiej w Gdyni (Anon. 1984). Poczynając od tych kutrów, polskie stocznie rybackie zbudowały około dziesięciu różnych typów mniejszych i średnich kutrów oznaczanych jednorodnym kodem składającym się z dwóch członów. Pierwsza litera „K” oznacza kuter, a druga litera: „G”, „D”, „U” była początkową literą nazwy miejscowości, tj. Gdyni, Darłowa lub Ustki. Cyfry oznaczały całkowitą długość kutra wyrażoną w decymetrach. Sylwetkę kutra typu KD-153 przedstawiono na rysunku 17.

Parametry techniczne tej łodzi, której dokumentację wykonał K. Sokołowski (wzorowana na kutrach niemieckich) były następujące (Piekarski 1983, Kolicki 1986):

Długość całkowita	15,3 m
Szerokość	5,0 m
Zanurzenie	śr. 2,20 m
Pojemność:	
brutto	25 RT
netto	7 RT
Silnik (różne typy) o mocy	70-100 KM
Prędkość	7-9 węzłów
Załoga	4 osoby
Zasięg pływania	4 dni
Ożaglowanie pomocnicze typu kecz.	



Rys. 17. Kuter typu KD-153/KG-152 (wg Koliczkiego 1986)

Kadłuby i nadbudówki kutrów typu KD-153 były wykonywane z drewna. Zbudowane przez Stocznnię Rybacką w Darłowie kadłuby kutrów typu KD-153 były następnie wyposażane przez Stocznnię Rybacką w Gdyni. Po zakończeniu pełnego cyklu budowy kutry otrzymywały nowe oznaczenie jako KG-152 (stąd podwójne oznaczenie tego samego kadłuba). Ten typ kutra nie znalazł uznania rybaków bałtyckich. Zbudowano 13 kutrów typu KD-153/KG-152:

1946 r.: DAR 2 dla użytkownika: Teodor Bolda, Chłapowo,
 1947 r.: DZI 6 dla SPRM „Belona”, Dziwnów,
 ŁEB 40 dla SPRM „10-lecia PRL”, Łeba,
 GDA 29, GDY 143 i GDY 144 dla SPRM „Jedność Rybacka”, Gdynia,
 1948 r.: GDY 161 dla SPRM „Jedność Rybacka”, Gdynia,
 ŁEB 16 dla SPRM „10-lecia PRL”, Łeba;
 1949 r.: HEL 31 dla SPRM „Troć”, Hel,
 ŁEB 11 dla SPRM „10-lecia PRL”, Łeba,
 KOŁ 36, KOŁ 37 i KOŁ-38 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg.

Przykład stoczni w Darłowie i Gdańsku-Siankach wskazuje, że brak w Polsce silników napędowych utrudniał zakończenie budowy kutrów. Dwie przedwojenne warszawskie firmy „Perkun” i „Lilpop, Rau i Loewenstein” produkujące silniki kutrowe zostały w czasie wojny zdewastowane, a po zakończeniu działań wojennych nie podjęto ich odbudowy.

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

Do nowo budowanych kutrów montowano stare, wyremontowane silniki produkowane w Danii (Tuxham, Hundested, Callesen, Völund), Szwecji (Skandia, Atlas-Diesel, June-Munktell) lub Niemczech (Buckau Wolf, Modag, H. M. G. Demag). Nowe silniki kutrowe uzyskiwano też poprzez MIR w ramach dostaw UNRRA. Niedobór silników wyzwał różne działania – poczynając od inwencji racjonalizatorów, (stąd prototyp silnika „Renag” od nazwisk jego twórców RĘkawek, NAGawicki, zbudowany w 1949 r.), czy produkcji silnika June-Munktell w latach 1948-1955 w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni na podstawie dokumentacji zakupionej w Szwecji. Dopiero jednak w 1954 r. w Puckich Zakładach Mechanicznych rozpoczęto budowę kutrowych silników „Puck A-100” wzorowanych na duńskim silniku Callesen, a cztery lata później w wyniku prac badawczych uruchomiono produkcję doskonalszego silnika nazwanego „Puck B-120” (Piekarski 1984).

Kutry typu SKS-240. Stocznia Rybacka w Świnoujściu, czyli obszar byłej niemieckiej stoczni „Ernst Burmeister Schiffswerft K.G.” został przejęty w zarząd MIR jesienią 1947 r. W stoczni tej Niemcy budowali seryjnie 24-metrowej długości kutry rybackie typu KFK, tj. Kriegsfischkutter. Ponieważ na terenie stoczni pozostały elementy budowanych kutrów typu KFK, więc przy pomocy fachowców delegowanych z Bazy Remontowej z Pucka (ze zrozumiałych powodów stocznia w Świnoujściu odczuwała największe trudności z pozyskiwaniem pracowników o właściwych kwalifikacjach) i opierając się na dokumentacji ze Stoczni Rybackiej w Gdyni w latach 1949-1951 zbudowano sześć kadłubów kutrów. Kadłuby te wykończono w Stoczni „Odra” w Szczecinie w latach 1950-1951, a zbudowane kutry określono jako typ SKS-240. Były to:

- 1950 r.: GDY 171 dla PPIUR „Arka”, Gdynia,
GDY 172 dla PPIUR „Arka”, Gdynia;
1951 r.: GDY 175 dla PPIUR „Arka”, Gdynia,
ŚWI 57 dla SPRM „Belona”, Świnoujście,
ŚWI 64 dla SPRM „Belona”, Świnoujście,
ŚWI 65 dla SPRM „Belona”, Świnoujście.

Podstawowe parametry techniczne kutrów typu SKS-240 były następujące:

Długość całkowita	24,1 m
Długość między pionami	22,13 m
Szerokość	6,35 m
Wysokość boczna	3,04 m
Zanurzenie ładunkowe	2,25 m
Pojemność ładowni	80 m ³
Pojemność:	
brutto	72 RT
netto	22 RT
Silnik 3-cyl. June-Munktell o mocy	225 -240 KM
Prędkość	8 węzłów
Załoga	9 osób
Autonomiczność pływania	12 dni
Ożaglowanie pomoc. typu kecz o pow. ok.	44 m ²

Profil stoczni nie obejmował bardziej złożonych prac. Wykonywano głównie remonty statków, współpracując z przemysłem terenowym, w tym także z Bazą Remontową w Pucku. Stocznia Rybacka w Świnoujściu, po likwidacji w 1951 r., została przekazana PPD „Dalmor” na armatorski ośrodek remontowy.

Kutry typu KG-177 i KG-177A. W latach 1949-1951 Stocznia Rybacka w Gdyni wzorując się na konstrukcji kutra typu MEYERFORM, zbudowała serię kutrów typu KG-177 i KG-177A. Kadłub i nadbudówki tych kutrów były drewniane (Miciński i Kolicki 1962, Anon. 1984). Kutry te nie cieszyły się uznaniem polskich rybaków.

Kutry typu KG-177

- 1949 r.: GDY 241 dla PPIUR „Arka”, Gdynia,
WŁA 60, WŁA 61 i WŁA 62 dla PPIUR „Szkuner”, Władysławowo;
1950 r.: KOŁ 30 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg,
1951 r.: DAR 6 i DAR 7 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo.

Kutry typu KG-177A

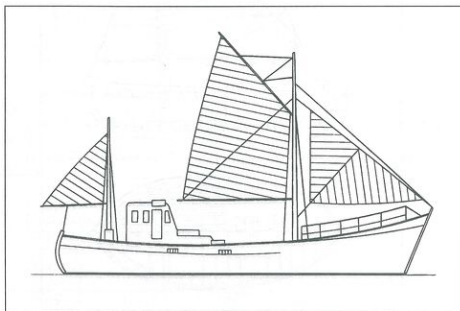
- 1949 r.: KOŁ 36 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg;
1950 r.: GDY 35 dla Stanisława Jurdzińskiego, Gdynia,
KOŁ 32, KOŁ 33, KOŁ 34 i KOŁ 35 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg;

1951 r.: WŁA 25 dla Roberta Budzisz, Władysławowo,
 GDY 37 dla Józefa Dettlaffa, Kuźnica,
 GDY 54 dla Stanisława Gandeckiego, Gdynia,
 GDY 82, GDY 169, GDY 170 i GDY 174 dla PPiUR „Arka”, Gdynia.

Sylwetkę kutra typu KG-177 przedstawiono na rysunku 18, a ich charakterystyki techniczne były następujące:

Długość całkowita	17,70-17,75 m
Długość między pionami	17,18 m
Szerokość	5,00 m
Zanurzenie	1,85-2,00 m
Wysokość boczna	2,30 m
Pojemność:	
brutto	27-30 RT
netto	8-12 RT
Silnik 2-cyl. Völund lub 4-cyl. Callesen o mocy 100 KM	
Prędkość	8-9 węzłów
Załoga	4 osoby
Ożaglowanie pomocnicze typu kecz o powierzchni 79 m ²	

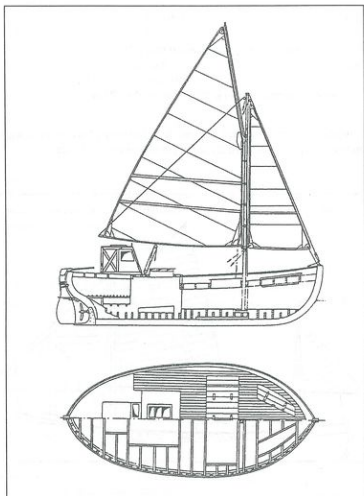
Po likwidacji stoczni rybackich w Gdańsku, Darłowie i Świnoujściu większe jednostki rybackie budowano tylko w Stoczni Rybackiej w Gdyni oraz w Uście.



Rys. 18. Kuter typu KG-177 (wg Micińskiego i Koliczkiego)

Kutry typu KU-915. W latach 1946-1948 w Stoczni Rybackiej w Ustce, na podstawie dokumentacji wykonanej przez zespół własnych konstruktorów, budowano kutry rybackie typu KU-915 i KU-128 oraz motorowe łodzie rybackie. Wszystkie te jednostki wykonywano z drewna. Z uwagi na trudności w uzyskiwaniu potrzebnych przekrojów drewna dębowego dziobnicę, stępkę i tylnicę wykonywano z listew dębowych, uszczelnianych na pokost i minię przekładkami z płótna żaglowego. Z litego drewna dębowego wykonywano jedynie kloc tylnicy, denniki, pokładniki i wzdłużniki podpokładowe. Pokład i nadburcie były sosnowe, a maszt świerkowy. Kutry wyposażano w windy trałowe własnej konstrukcji, wykonywane w stoczniovym warsztacie mechanicznym.

Sylwetkę kutra łososiowego typu KU-915 przedstawiono na rysunku 19 (Henzel 1981). Zbudowano pięć kutrów łososiowych. Pierwszy kuter SPI 13 został zbudowany w 1946 r., a pozostałe w 1948 r.; były to:



Rys. 19. Kuter łososiowy typu KU-915 (wg Henzela)

SPI 13, armator SPRM „Wyzwolenie”, Świbno – silnik R.A. Lister (Anglia) o mocy 30 KM,
 ŁEB 33, armator SPRM im. „10-lecia PRL”, Łeba – silnik Atlantic-Motor Co (USA)
 o mocy 30 KM,

UST 26, armator SPRM „Łosoś”, Ustka – silnik R.A. Lister (Anglia) o mocy 30 KM,
 SWB 31, armator Feliks i Henryk Dunikowscy, Świbno – silnik jak UST 26,

Tol 65, armator Gdański Urząd Morski, Tolkmicko – silnik Atlantic-Motor Co (USA)
 o mocy 35 KM.

Kutry łososiowe typu KU-915 charakteryzowały się następującymi parametrami technicznymi:

Długość między pionami	9,15 -9,19 m
Szerokość	3,94-4,12 m
Zanurzenie	1,60 m
Pojemność:	
brutto	12-15 RT
netto	5 -7 RT
Prędkość	6,5-7,5 węzłów.

Kutry typu KU-128. W 1947 r. Stocznia Rybacka w Ustce zbudowała sześć kutrów typu KU-128, podobnych do typu KU-915, lecz o całkowitej długości prawie 13 m. Projektantem kutra typu KU-128 był inż. Piotr Niewmierzycki z biura konstrukcyjnego Stoczni Rybackiej w Ustce. Cztery z tych kutrów weszły do eksploatacji rybackiej, a pozostałe dwa były wykorzystywane przez urzędy morskie (Miciński i Kolicki 1962, Anon. 1984). Zbudowano następujące kutry typu KU-128:

UST 6 dla SPRM „Łosoś”, Ustka – silnik Callesen & Co (Dania) o mocy 50 KM,

UST 9 armator i silnik jak kuter UST 6,

ŁEB 13 dla SPRM im. „10-lecia PRL”, Łeba – silnik June Munktell (Szwecja) o mocy 65 KM,

ŁEB 38 dla SPRM im. „10-lecia PRL”, Łeba – silnik Callesen & Co (Dania) o mocy 50 KM,

HEL 42 dla Gdańskiego Urzędu Morskiego, Hel – silnik Herkules (USA) o mocy 150 KM,

Pilot 57 dla Koszalińskiego Urzędu Morskiego, Darłowo – silnik General Motors o mocy 100 KM.

Parametry techniczne kutrów typu KU-128 były następujące:

Długość całkowita	12,83 m
Długość między pionami	12,78 m
Szerokość	4,26 m
Zanurzenie	1,90 m
Pojemność:	
brutto	13 RT
netto	4 RT
Prędkość	7 węzłów.

Kutry budowane przez prywatnych szkutników. W latach powojennych (do 1958 r.) niektórzy rybacy do budowy kutrów wykorzystywali istniejące warsztaty szkutnicze zlokalizowane wzdłuż Półwyspu Helskiego i Bazę Remontową w Pucku. Dzięki budownictwu rzemieślniczemu i opierając się wyłącznie na lokalnych tradycjach szkutniczych zbudowano po 11 kutrów w Helu i Wielkiej Wsi, 8 kutrów w Jastarni, 6 kutrów w Pucku oraz po jednym kutrze w Borze, Chłapowie, Tupadłach, Gnieźdźewie, Kuźnicy oraz Władysławowie (Rejestry PRS-u). Budowano drewniane kutry o całkowitej długości od 9,8 do 16,7 m. W Bazie Remontowej w Pucku oprócz pięciu drewnianych kutrów zbudowano także jeden stalowy kuter GDY 126. Jednostkę tę zbudowano z elementów kutra typu KFK, sprowadzonych ze Stoczni Świnoujście, jednakże na życzenie zamawiającego rybaka (Franciszka Piechockiego z Gdyni) o 2 m zwiększono całkowitą długość kutra (z 24 m do 26 m). Pozostałe parametry tego kutra były następujące: długość między pionami 24,93 m, szerokość 6,32 m, zanurzenie 2,38 m, pojemność brutto 79 RT, a pojemność netto 38 RT.

Poczynając od 1946 r. prywatni szkutnicy zbudowali 42 kutry:

- 1946 r.: WWs 2, w Wielkiej Wsi (dł. 13,15 m, szer. 4,89 m) arm. Józef Kuchnowski, Wielka Wieś,
- 1947 r.: HEL 46, w Helu (dł. 13,28 m, szer. 4,75 m), arm. Rudolf Szomborg, Hel, HEL 60, w Helu (dł. 14,00 m, szer. 4,80 m), arm. Augustyn Sikora, Hel, HEL 64, w Helu (dł. 13,66 m, szer. 4,68 m), arm. Stanisław Bolda, Hel, HEL 83, w Helu (dł. 14,2 m, szer. 4,74 m), arm. Antoni Budzisz i Jan Hermann, Jastarnia, JAS 54, w Jastarni (dł. 15,0 m, szer. 5,15 m), arm. Jan Kohnke, Jastarnia, JAS 83, w Helu (dł. 14,20 m, szer. 4,74 m) arm. Antoni Budzisz i Jan Herman, Jastarnia, JAS 84, w Jastarni (dł. 11,96 m, szer. 4,42 m) arm. Teodor i Józef Konkel, Jastarnia WWs 3, w Wielkiej Wsi (dł. 15,03 m, szer. 5,52 m) arm. Franciszek Necel, Wielka Wieś, WWs 4, w Wielkiej Wsi (dł. 13,00 m, szer. 4,76 m) arm. Augustyn Hadas, Wielka Wieś, WWs 6, w Wielkiej Wsi (dł. 15,03 m, szer. 5,52 m), arm. Paweł Bolda, Wielka Wieś, WWs 8, w Wielkiej Wsi (dł. 13,64 m, szer. 4,93 m), arm. Józef Skoczke, Wielka Wieś, WWs 11, w Pucku (dł. 14,37 m, szer. 4,98 m), arm. Franciszek Jeka, Wielka Wieś, HEL 58, w Pucku (dł. 14,5 m, szer. 5,0 m), arm. Maciej Krawczyk, Hel, HEL 54, w Tupadłach (dł. 11,98 m, szer. 4,06 m), Stanisław Koczkojaj, Bór,
- 1948 r.: GDY 7, w Wielkiej Wsi (13,44 m, szer. 4,68 m), arm. Czesław Nosel, Gdynia, GDY 42, w Wielkiej Wsi (dł. 13,2 m, szer. 4,6 m), arm. Leon Niemczyk, Gdynia, GDY 87, w Wielkiej Wsi (dł. 15,0 m, szer. 5,36 m), arm. Bałycka Spółka Rybacka, Gdynia, HEL 19, w Wielkiej Wsi (dł. 10,4, szer. 3,9 m), arm. Gerard Budzisz, Hel, HEL 22, w Helu (dł. 11,0 m, szer. 4,0 m), arm. Waclaw Bugajski, Hel, HEL 28, w Helu (dł. 14,2 m, szer. 5,05 m), arm. Andrzej Adamczak, Hel, HEL 53, w Helu (dł. 12,4 m, szer. 4,35 m), arm. Leon Dehling, Hel, HEL 54, w Pucku (dł. 14,0 m, szer. 4,6 m), arm. Bronisław Pawlik, Hel, JAS 3, w Wielkiej Wsi (dł. 10,35 m, szer. 3,95 m), arm. Juliusz Boszke, Jastarnia, JAS 4, w Jastarni (dł. 12,0 m, szer. 4,4 m), arm. Teofil Dettlaff, Jastarnia, JAS 8, w Jastarni (dł. 11,92 m, szer. 4,15 m), arm. Abmroży Konkel, Jastarnia,

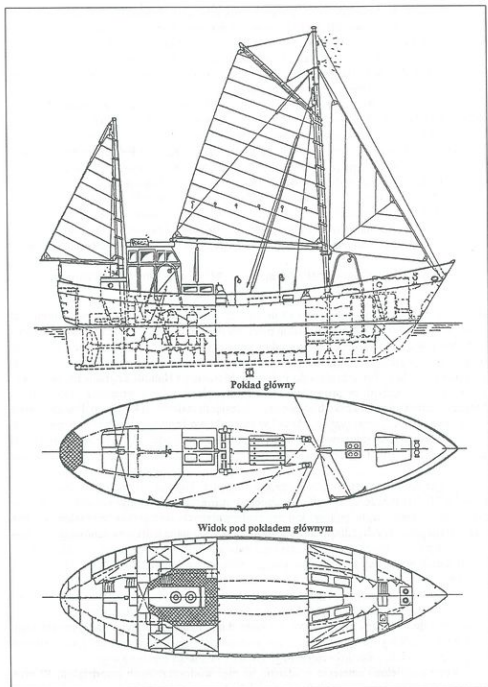
- JAS 20, w Pucku (dł. 16,7 m, szer. 5,5 m), arm. Leon Kohnke, Jastarnia,
 JAS 86, w Jastarni (dł. 10,12 m, szer. 3,8 m), arm. Józef Długi, Jastarnia,
 JAS 89, w Borze (dł. 14,86 m, szer. 5,05 m), arm. Jan Lisakowski, Bór,
 JAS 91, w Wielkiej Wsi (dł. 11,0 m, szer. 4,0 m), arm. Ignacy Budzisz, Bór
 GDY 126, w Pucku (dł. m.p. 24,93 m, szer. 6,32 m, silnik Deutsche-Werke o mocy 200 KM) dla Franciszka Piechockiego, Gdynia,
 WWs 36, w Pucku (dł. 14,00 m, szer. 4,67 m), arm. Stanisław Koczkodaj, Gdynia,
 1949 r.: GDY 6, w Gnieźdźewie (dł. 11,5 m, szer. 4,08 m), arm. Paweł Długi, Gdynia,
 JAS 47, w Jastarni (dł. 11,73 m, szer. 4,2 m), arm. Kazimierz Miótk, Jastarnia,
 1950 r.: HEL 27, w Kuźnicy (dł. 16,0 m, szer. 5,44 m), arm. Szczepan Felisiak, Władysławowo,
 JAS 53, w Jastarni (dł. 10,3 m, szer. 3,83 m), arm. Alfred Konkel, Jastarnia,
 1951 r.: HEL 1, w Helu (dł. 11,9 m, szer. 4,15 m), arm. Stefan Łukwiniuk, Hel,
 HEL 3, w Helu (dł. 12,03 m, szer. 4,20 m), arm. Augustyn Szomborg, Hel,
 1952 r.: HEL 2, w Helu (dł. 13,8 m, szer. 4,7 m), arm. Konrad Budzisz, Hel,
 JAS 18, w Jastarni (dł. 11,35 m, szer. 4,42 m), arm. Ryszard Netzel, Bór,
 JAS 80, we Władysławowie (dł. 13,08 m, szer. 4,6 m), arm. Paweł Rachau, Jastarnia-Bór,
 WŁA 73 w Chłapowie (dł. 9,76 m, szer. 5,98 m), arm. Jan Mach, Chłapowo.

Pierwsze stalowe kutry o długości 17 m. Zdolność produkcyjna warsztatów szkodliwych była zbyt mała, by zaspokoić wszystkie potrzeby naszych rybaków. Szczególnie dotyczyło to budowy większych jednostek i produkowanych w dłuższych seriach. Takie zamówienia mogły być przyjęte i zrealizowane jedynie przez państwowe stocznie. Stąd, utworzone 25 czerwca 1946 r. Towarzystwo do Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”, spółka z o.o. w Gdyni, by prowadzić działalność połowową, we wrześniu 1946 r. zleciło Stoczni Gdańskiej w Gdańsku budowę serii dziesięciu stalowych kutrów o długości całkowitej około 17 m. Towarzystwo „Arka” w stosunkowo krótkim czasie stało się największym polskim przedsiębiorstwem kutrowym, posiadającym oddziały w Helu, Wielkiej Wsi, Łebie, Ustce, Darłowie i Kołobrzegu, a w 1952 r. rozpoczęło połowy na Morzu Północnym.

Projektantem nowego, zamówionego typu kutra, którego sylwetkę przedstawiono na rysunku 20, był inż. Jerzy Doerffer (późniejszy profesor Politechniki Gdańskiej). Była to pierwsza w świecie próba budowy kutrów niedrewnianych, lecz całkowicie stalowych, spawanych (na pierwszych jednostkach sterówka była wykonana z drewna dębowego, a na kolejnych w całości statek stalowy) o szeregu zupełnie nowych rozwiązań. Dziób kutra został wzmocniony, aby zapewnić bezpieczne pływanie w lodzie (Ropelewski 1991, Doerffer 1980 i 1994).

Oponenci tej koncepcji wysuwali różne zastrzeżenia, między innymi takie, że stalowe kutry w trakcie eksploatacji będą mieć trudności statecznościowe i nawigacyjne, a rybacy przyzwyczajeni do jednostek drewnianych nie będą skłonni na nich pływać. Do rozwiązywania różnych szczegółów w budowie kutra i jego wyposażania powołano w „Arce” komisję doradcą pod przewodnictwem doświadczonego rybaka Franciszka Piechockiego.

Kuter podzielono czterema grodziami na pięć wodoszczelnych przedziałów. W przedziale dziobowym górną część wykorzystano jako komorę łańcuchową, a poniżej umieszczono zbiornik (o pojemności 1000 l) słodkiej wody. Za grodzią dziobową zlokalizowano po-



Rys. 20. Pierwszy polski stalowy kuter o długości 17,37 m (wg Docrffera)

mieszczenia dla czterech członków załogi (koje piętrowe) oraz kuchnię. Zejście do pomieszczenia załogowego prowadziło z pokładu zejściówką i schodami przez kuchnię. Na śródkręciu znajdowała się ładownia o długości 4 m, a dalej w kierunku rufy o tej samej długości siłownia. Silnik spalinowy z podwieszoną prądnicą i ze śrubą nastawną umożliwiał kutrowi pływanie z prędkością 9,5 węzła. Kuter dysponował również pomocniczym ożaglowaniem typu kecz, które tworzyły fok, grot gaflowy i bezan typu bermudzkiego, o łącznej powierzchni około 55 m². Do operowania zestawem trałowym służyła winda trałowa napędzana za pośrednictwem pasa z koła zamachowego silnika.

Stocznia Gdańska zbudowała dla „Arki” w latach 1948-1949 10 stalowych kutrów (tab. 7). Kutry te charakteryzowały się następującymi parametrami technicznymi:

Długość całkowita	17,37 m
Długość między pionami	15,00 m
Szerokość na wręgach	5,00 m
Wysokość boczna	2,44 m
Zanurzenie	1,60 m
Pojemność ładowni	26 m ³
Pojemność brutto	36 RT
Silnik główny:	
Völund o mocy	90-120 KM
Skandia o mocy	80-100 KM
Prędkość	9,5 węzła
Załoga	5 osób
Ożaglowanie pomoc. typu kecz o pow. 55 m ² .	

Stalowej konstrukcji kutry o długości 17 m zapoczątkowały długą serię statków rybackich, które budowano w kilku stoczniach w Gdańsku, Gdyni i Szczecina, stąd ich różne oznaczenia (B-368, KS-17, K-15 i K-15/R oraz STOREM). Długie serie tych kutrów sprawiły, że tej wielkości kutry dominowały przez pewien czas w polskim rybołówstwie bałtyckim.

Tabela 7. Kutry stalowe zbudowane w Stoczni Gdańskiej w latach 1948-1949

Nazwa	Data zarejestrowania w GUM	Silnik
GDY 60 („Arka 1”)	2.02.1948 r.	Völund 90/110 KM
GDY 19 („Arka 2”)	3.03.1948 r.	Skandia 80/100 KM
GDY 31 („Arka 3”)	3.05.1948 r.	Völund 90/110 KM
GDY 32 („Arka 4”)	3.05.1948 r.	Völund 90/110 KM
GDY 33 („Arka 5”)	3.05.1948 r.	Völund 110/120 KM
GDY 36 („Arka 6”)	15.11.1948 r.	Skandia 75/85 KM
GDY 141 („Arka 7”)	16.12.1948 r.	Skandia 85 KM
GDY 136 („Arka 8”)	23.02.1949 r.	Skandia 85 KM
GDY 140 („Arka 9”)	23.02.1949 r.	Skandia 85 KM
GDY 142 („Arka 10”)	23.02.1949 r.	Völund 110/120 KM

Kutry typu B-368. W latach 1950-1951 Stocznia Rybacka w Gdyni, Stocznia Północna w Gdańsku oraz Stocznia Gdańska w Gdańsku budowały kutry typu B-368. Była to ulepszona wersja projektu kutra KS-17, budowanego przez Stocznnię Gdańską na zamówienie Towarzystwa Połowowego „Arka”. Kadłuby i nadbudówki tych kutrów były stalowe, całkowicie spawane, z wyjątkiem sześciu jednostek, które miały poszycie drewniane. Kształt kadłuba kutra przyjęto z uproszczonym owrzędem, czyli z tzw. „łamanymi wręgami”. Stalowy pokład pokryty był drewnem. Ten model kutra, przedstawiony na rysunku 21, miał być podstawową jednostką połowową w polskim rybołówstwie bałtyckim. Statek ten z uwagi na charakterystykę techniczną kadłuba mógł wpływać i bazować w małych portach. Kuter B-368 umożliwiał prowadzenie połowów sprzętem trałowym, a także takłami łososiowymi. W 1952 r. po zbudowaniu łącznie 29 kutrów zaprzestano budować te kutry w stoczniach Gdyni i Gdańska, ich produkcję przekazano do Stoczni Szczecińskiej.

W miarę jak na tych kutrach zużywały się duńskie lub szwedzkie silniki, wymieniano je najczęściej na silniki krajowej produkcji typu Puck o mocy 100 KM. Warto dodać, że cztery kutry typu B-368 po niewielkiej modernizacji były wykorzystywane w połowach na wodach afrykańskich w ramach Gwinejsko-Polskiego Towarzystwa Połowów „Soguiopol” w Konakry (Miciński i Kolicki 1962).

W latach 1950-1951 zbudowano 29 kutrów typu B-368:

- 1950 r.: DAR 30 i DAR 46 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo, przez Stocznnię Gdańską w Gdańsku, GDY 30 dla PPIUR „Arka”, Hel, przez Stocznnię Rybacką w Gdyni, GDY 22, GDY 34, GDY 37 i GDY 159 dla PPIUR „Arka”, Hel, KOŁ 43, KOŁ 48, KOŁ 49, KOŁ 50 dla PPIUR „Barka” Kołobrzeg, UST 44, UST 51, UST 52, UST 56 i UST 59 dla PPIUR „Korab”, Ustka, przez Stocznnię Północną w Gdańsku, GDY 153 i GDY 157 dla PPIUR „Arka”, Hel, przez Stocznnię Gdańską w Gdańsku, 1951 r.: GDY 35, GDY 49, GDY 53, GDY 58, GDY 59, GDY 62, HEL 27, GDY 48, GDY 154 i GDY 155 dla PPIUR „Arka”, Hel przez Stocznnię Rybacką w Gdyni, GDY 28 dla PPIUR „Arka”, Hel, przez Stocznnię Północną w Gdańsku.

Charakterystyki techniczne kutra typu B-368:

Długość całkowita 17,45 m

Długość między pionami 15,00 m

Szerokość 5,00 m

Wysokość boczna 2,50 m

Zanurzenie 1,50 m

Pojemność ładowni 26 m³

Pojemność brutto 36 RT

Silniki różnych typów (2-cyl.: Völund, Kromhout,

June Munktel, Skandia oraz

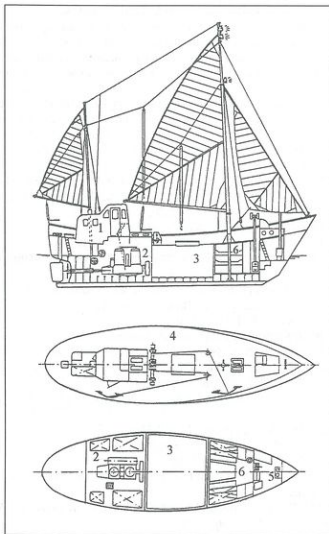
4-cyl. Callesen i Puck) o mocy 85-120 KM

Prędkość 8-9 węzłów

Załoga 5 osób

Autonomiczność pływania 7 dni

Ożaglowanie pomoc. typu kecz o powierzchni 33 m².



1 – nadbudówka, 2 – silownia, 3 – ładownia, 4 – winda trałowa, 5 – kuchnia, 6 – pomieszczenia załogi

Rys. 21. Plan ogólny kutry typu KS-17 budowanego w latach 1948-1951 w stoczniach w Gdańsku i Gdyni (wg Prądzyńskiego 1960)

Kutry typu KS-17. W 1951 r. w Stoczni Szczecińskiej rozpoczęto prace mające na celu uruchomienie budowy stalowych kutrów o długości 17 m, według dokumentacji opracowanej przez Stocznnię Gdańską dla kutrów typu B-368. Wprowadzając szereg zmian w tej konstrukcji w połowie 1952 r. zbudowano już pierwsze kutry oznaczane jako KS-17. Kutry te mogły prowadzić połowy zarówno narzędziami czynnymi, jak i biernymi (Grzywaczewski i in. 1959, Prądzyński 1959).

Nadbudówka kutra składała się z dwóch sekcji. Sterownię wykonano z hydronalium, a ściany pomieszczenia szypra, suszarni i pomieszczenia sanitarnego były stalowe. Nadbudówkę kutra połączono z kadłubem oraz tylną częścią nadbudówki śrubami, co miało ułatwiać jej demontaż w przypadku awaryjnego wyciągania z maszynowni silnika lub większych jego elementów. W rufowym pomieszczeniu załogowym zamontowano piec do centralnego ogrzewania statku.

Na kutrach typu KS-17, które były ulepszoną wersją wcześniejszych kutrów typu B-368, wersji, montowano silniki o mniejszym uciążu, a jednocześnie większej awaryjności.

W latach 1952-1959 zbudowano w Szczecinie 72 kutry typu KS-17.

- 1952 r.: UST 57, UST 43, UST 34, UST 35, UST 42, UST 53 dla PPIUR „Korab”, Ustka,
DAR 44 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
KOŁ 28, KOŁ 29, KOŁ 38, KOŁ 39, KOŁ 40 i KOŁ 41 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg;
- 1953 r.: DAR 55, DAR 56, DAR 53, DAR 54, DAR 57, DAR 58 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
UST 60, UST 58, i UST 45 dla PPIUR „Korab”, Ustka,
KOŁ 42 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg;
- 1954 r.: DAR 33, DAR 35 i DAR 36 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
KOŁ 44, KOŁ 45, KOŁ 46 i KOŁ 47 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg,
UST 38 i UST 46 dla PPIUR „Korab”, Ustka;
- 1955 r.: DAR 40, DAR 45 i DAR 46 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
KOŁ 53 i KOŁ 56 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg
UST 40 i UST 41 dla PPIUR „Korab”, Ustka;
- 1956 r.: DAR 49 i DAR 50 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
KOŁ 57, KOŁ 58 i KOŁ 59 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg,
UST 49 i UST 50 dla PPIUR „Korab”, Ustka;
- 1957 r.: DAR 61 i DAR 63 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
KOŁ 60, KOŁ 62, KOŁ 64, KOŁ 65, KOŁ 67, KOŁ 68 i KOŁ 69 dla PPIUR „Barka”,
Kołobrzeg,
UST 63 i UST 64 dla PPIUR „Korab”, Ustka,
ŚWI 30 dla PPDiUR „Odra”, Świnoujście;
- 1958 r.: HEL 81 i HEL 84 dla PPIUR „Koga”, Hel,
ŚWI 31, ŚWI 32, ŚWI 33, ŚWI 34, ŚWI 35, ŚWI 36, ŚWI 37 dla PPDiUR „Odra”,
Świnoujście,
WŁA 111, WŁA 112, WŁA 113 i WŁA 114 dla PPIUR „Szkuner”, Władysławowo,
- 1959 r.: UST 67 dla PPIUR „Korab”, Ustka.

Charakterystyka techniczna kutra typu KS-17:

Długość całkowita	17,4-17,8 m
Długość między pionami	16,3-16,9 m
Szerokość	5,0-5,1 m
Wysokość boczna	2,4 m
Zanurzenie	2,22 m
Pojemność	
brutto	36-39 RT
netto	12-13 RT
Pojemność zbiornika wody słodkiej	1000 l
Pojemność zbiorników paliwa	ok. 3,2 m ³

Silnik (na pierwszych 37 kutrach silniki	
duńskie Callesen o mocy	100-120 KM
a od 38 kutra silniki Puck o mocy	100 KM
Prędkość	ok. 8 węzłów
Załoga	5 osób
Zasięg pływania	7 dni
Ożaglowanie pomoc. typu kecz o pow. ok. 33 m ² .	

Kutry typu KU-160 i 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 tym samym kadłubie (Miciński i Kolicki 1962). Nazwy zbudowanych kutrów były następujące:

Kutry typu KU-160

1954 r.: WSG 1 i WSG 10 dla SPRM im. „Front Narodowy”, Gdańsk Przeróbka,
 1955 r.: ŁEB 11, ŁEB 14, ŁEB 19, ŁEB 20 i ŁEB 21 dla SPRM im. „10-lecia PRL”, Łeba,
 WŁA 91 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo,
 1956 r.: UST 11 dla SPRM „Łosoś”, Ustka.

Kutry typu KU-160Ł

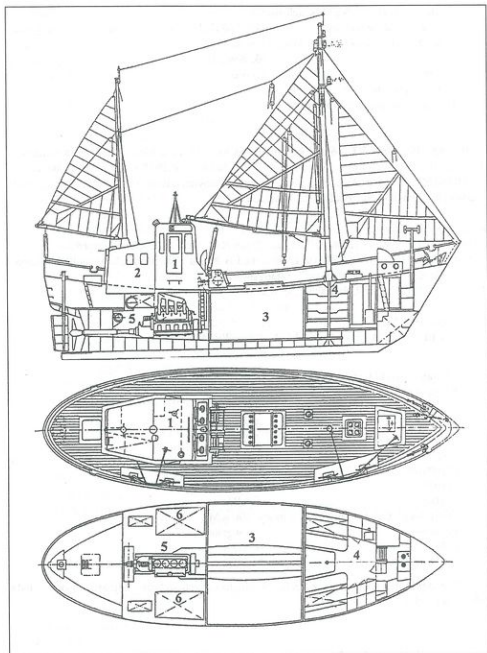
1958 r.: ŁEB 24, ŁEB 25, ŁEB 26 i ŁEB 27 dla SPRM im. „10-lecia PRL”, Łeba.

Charakterystyki techniczne tych kutrów były następujące:

Długość całkowita	16,0 m
Długość między pionami	15,6 m
Szerokość	4,9 m
Wysokość boczna	2,28 m
Zanurzenie	1,9-2,0 m
Pojemność:	
bruto	24-28 RT
netto	7-8 RT
Silnik 4-cyl. Callesen lub Puck o mocy	100 KM
Prędkość	7-8 węzłów
Załoga	4 osoby.

Ten typ kutra, jak wynika z liczby eksploatowanych statków, najbardziej odpowiadał rybakom z Łeby.

Kutry typu K-15 i K-15/R. Równolegle do budowanych w Szczecińskiej Stoczni kutrów typu KS-17 w Szczecińskiej Stoczni Remontowej w latach 1957-1959 zbudowano 52 kutry tego typu, które oznaczano symbolami K-15 i K-15/R. Plan ogólny kutra typu K-15 przedstawiono na rysunku 22 (Grzywaczewski i in. 1959). Parametry techniczne tych kutrów były takie same jak statków budowanych w Stoczni Szczecińskiej, oznaczanych jako KS-17 (Anon. 1984).



1 – sterownia, 2 – kuchnia, 3 – ładownia, 4 – pomieszczenie załogi, 5 – silownia, 6 – zbiornik paliwa

Rys. 22. Plan ogólny kutra typu K-15
(wg Grzywaczewskiego i in.)

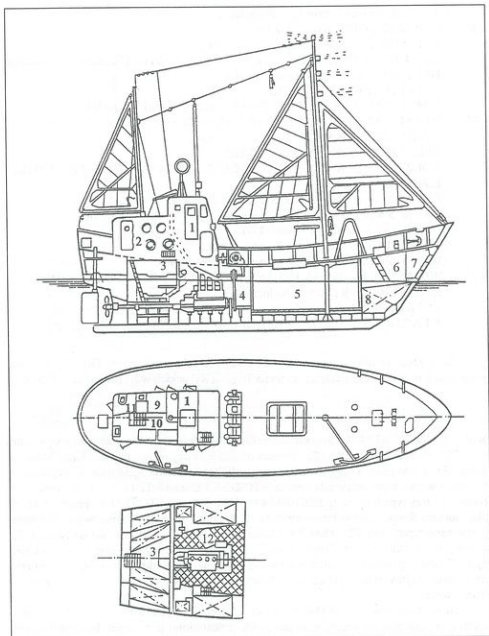
Wykaz zbudowanych kutrów był następujący:

- 1957 r.: DAR 62 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
 DZI 8 i DZI 9 dla SPRM „Belona”, Dziwnów,
 KOŁ 4, KOŁ 6, KOŁ 61, KOŁ 63, KOŁ 66 i KOŁ 70 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg,
 UST 9, UST 10 dla SPRM Łosoś”, Ustka,
 UST 61 i UST 62 dla PPIUR „Korab”, Ustka,
 WSG 7 i WSG 8 dla SPRM im. „Front Narodowy” Górki Wschodnie,
- 1958 r.: DAR 52, DAR 60, DAR 64, DAR 65, DAR 66 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
 DZI 22 i DZI 25 dla SPRM „Belona”, Dziwnów,
 HEL 82 i HEL 83 dla PPIUR „Koga”, Hel,
 KOŁ 12, KOŁ 23, KOŁ 71, KOŁ 72, KOŁ 73, KOŁ 74 i KOŁ 75 dla PPIUR „Barka”,
 Kołobrzeg,
 ŚWI 41 i ŚWI 43 dla SPRMiZ „Certa”, Świnoujście,
 ŚWI 38, ŚWI 39, ŚWI 40, ŚWI 42 dla PPDiUR „Odra”, Świnoujście,
 UST 7, UST 8 dla SPRM Łosoś”, Ustka,
 UST 65 i UST 66 dla PPIUR „Korab”, Ustka,
 WŁA 97 i WŁA 99 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo,
- 1959 r.: HEL 80, HEL 81, HEL 85, HEL 86, HEL 87, HEL 88 dla PPIUR „Koga”, Hel
 KOŁ 77 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg,
 UST 6 dla SPRM „Łosoś”, Ustka,
 WŁA 93 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo.

Jeden z tych kutrów oznaczony jako KOŁ 66, a dodatkowo nazwany „Gryf 7”, zbudowano w celach reklamowych i eksponowano na Targach Rybackich w Kopenhadze w 1957 r.

Kutry typu STOREM. Wykorzystując zebrane podczas Targów uwagi, dotyczące kutra „Gryf-7”, Szczecińska Stocznia Remontowa opracowała trzy wersje nowego kutra, który nazwano STOREM (nazwa utworzona z pierwszych liter Stocznia Remontowa). Wybrana do realizacji wersja kutra otrzymała symbol STOREM 4 (Jankowski 1959). W tej wersji były budowane trzy typy kutrów, tj. STOREM 4A, STOREM 4B i STOREM 4C przez Szczecińską Stocznnię Remontową w latach 1958-1971. W latach 1958-1961 zbudowano 17 kutrów pierwszego typu, czyli STOREM 4A, którego plan ogólny przedstawiono na rysunku 23. Połowy na tych kutrach mogły być prowadzone zarówno narzędziami czynnymi, jak i biernymi. Do operacji połowowych zamontowano trzybębnową windę trałową. Bębny zewnętrzne gromadziły liny trałowe, a bęben środkowy służył do nawijania stalowej liny od kotwicy manewrowej.

Na statkach typu STOREM 4 inaczej niż na wcześniej budowanych kutrach 17-metro- wych rozmieszczono pomieszczenia załogowe, przeniesiono je z części dziobowej na rufę kutra. Dzięki temu załoga uzyskała korzystniejsze warunki do wypoczynku oraz swobodną komunikację w obrębie nadbudówki. Zejście do pomieszczenia załogowego prowadziło z mesy w nadbudówce. Po dwie piętrowe koje usytuowano po obu burtach. Naturalne oświetlenie tego pomieszczenia zapewniały stałe świetliki. Kuchnia znajdowała się po lewej burcie z bezpośrednim wejściem z pokładu i mesy. Kuter dysponował centralnym ogrzewaniem typu wodnego.



- 1 – sterownia, 2 – nadbudówka, 3 – 4-osobowe pomieszczenie załogi, 4 – winda tralowa, 5 – ładownia,
 6 – magazyn bosmański, 7 – komora łańcuchowa, 8 – zbiornik balastowy, 9 – kuchnia, 10 – siłownia,
 11 – WC, 12 – siłownia

Rys. 23. Plan ogólny kutra typu „STOREM 4”
 (wg Jankowskiego)

Po przeprojektowaniu kutra powiększeniu (do 35 m²) uległa też ładownia na ryby. Przednią część nadbudówki (sterownia) wykonano z hydronalium, a tylną część obejmująca mesę, kuchnię i w.c. wykonano ze stali. Kuter wyposażono w urządzenia do prowadzenia połowów włokowych. Przeprowadzone przy sile wiatru 7^oB próby porównawcze z kutrem typu KS-17 potwierdziły lepsze właściwości nawigacyjne i statecznościowe kutra typu STOREM 4A. Wykaz kutrów typu STOREM 4A oraz typu STOREM 4B zbudowanych przez Szczecińską Stocznice Remontową w latach 1958-1970 obejmował:

Kutry typu STOREM 4A:

- 1958 r.: KOŁ 76 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg
 1960 r.: DAR 51 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
 DZI 2, DZI 19 dla SPRM „Belona”, Dziwnów,
 KOŁ 20, KOŁ 78 dla SPRM „Bałtyk”, Kołobrzeg,
 ŁEB 31, ŁEB 32, ŁEB 34 dla SPRM im. „10-lecia PRL”, Łeba,
 UST 5, dla SPRM „Łosoś”, Ustka,
 UST 36 i UST 37 dla PPIUR „Korab”, Ustka,
 WŁA 96 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo;
 1961 r.: ŁEB 33 dla SPRM im. „10-lecia PRL”, Łeba,
 UST 3, UST 4 dla SPRM „Łosoś”, Ustka,
 WŁA 115 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo

Kutry typu STOREM 4B:

- 1961 r.: DAR 42, DAR 43 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
 KOŁ 22, KOŁ 79 i KOŁ 80 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg,
 WŁA 114 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo
 1962 r.: DAR 10, DAR 41, DAR 70 dla SPRM „Ławica”, Darłowo,
 KOŁ 21 dla SPRM „Bałtyk”, Kołobrzeg,
 ŁEB 36 dla SPRM im. „10-lecia PRL”, Łeba,
 UST 2 dla SPRM „Łosoś”, Ustka,
 UST 33 dla PPIUR „Korab”, Ustka
 WŁA 14 i WŁA 113 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo
 1963 r.: DAR 8, DAR 71 i DAR 72 dla SPRM „Ławica”, Darłowo,
 DZI 45 dla SPRM „Belona”, Dziwnów,
 GDY 59 dla SPRM „Jedność Rybacka”, Gdynia,
 KOŁ 19 dla SPRM „Bałtyk”, Kołobrzeg,
 ŁEB 38 dla SPRM im. „10-lecia PRL”, Łeba,
 UST 1 dla SPRM „Łosoś”, Ustka,
 WŁA 68 i WŁA 127 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo
 1964 r.: DZI 50 dla Zdzisława Wawrylaka, Dziwnów,
 DZI 52 dla SPRM „Belona”, Dziwnów,
 GDY 77 dla SPRM „Jedność Rybacka”, Gdynia,
 KOŁ 17 i KOŁ 25 dla SPRM „Bałtyk”, Kołobrzeg,
 ŁEB 39 i ŁEB 40 dla SPRM im. „10-lecia PRL”, Łeba,
 UST 11 i UST 12 dla SPRM „Łosoś”, Ustka,
 WŁA 128 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo
 1965 r.: DZI 61 i DZI 62 dla SPRM „Belona”, Dziwnów,
 KOŁ 18, KOŁ 24 dla SPRM „Bałtyk”, Kołobrzeg,

- ŁEB 16, ŁEB 17 i ŁEB 28 dla SPRM im. „10-lecia PRL”, Łeba,
 WŁA 81, WŁA 129, WŁA 130, dla SPRM „Gryf”, Władysławowo,
 WŁA 131 dla Józefa Schmidta, Władysławowo;
- 1966 r.: DAR 3, DAR 9 dla SPRM „Ławica”, Darłowo,
 GDA 24 i GDA 25 dla SPRM „Jedność Rybacka”, Gdańsk,
 JAS 151 dla SPRM „Kaszub”, Jastarnia,
 KOŁ 26 dla SPRM „Bałtyk”, Kołobrzeg,
 WŁA 82 i WŁA 83 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo;
- 1967 r.: KOŁ 27 dla SPRM „Bałtyk”, Kołobrzeg,
 ŁEB 6, ŁEB 11 dla SPRM „Rybmor”, Łeba,
 ŁEB 15, ŁEB 43 dla SPRM im. „10-lecia PRL”, Łeba,
 WŁA 78, WŁA 79, WŁA 100, WŁA 101, WŁA 102, WŁA 125 dla SPRM „Gryf”,
 Władysławowo;
- 1968 r.: ŁEB 14, ŁEB 18, ŁEB 19 i ŁEB 22 dla SPPiRM „Rybmor”, Łeba,
 1969 r.: ŁEB 2 i ŁEB 3 dla SPPiRM „Rybmor”, Łeba,
 1970 r.: ŁEB 4 i ŁEB 8 dla SPPiRM „Rybmor”, Łeba.

Charakterystyki techniczne tych udanych kutrów były następujące:

Długość całkowita	17,1-17,5 m
Długość między pionami	16,1-16,2
Szerokość	5,2-5,3 m
Wysokość boczna	2,6-2,7 m
Zanurzenie ładunkowe	2,55 m
Pojemność:	
brutto	42- 43 RT
netto	15 RT
Nośność	18 t
Silnik 4 cyl. Puck o mocy	120 KM
Prędkość	8-8,5 węzła
Załoga	4-5 osób
Ożaglowanie pomoc. typu kecz o powierzchni	33 m ² .

Kutry typu STOREM 4c. Kolejna wersja kutrów typu STOREM o symbolu 4c została zaprojektowana i dokumentacja techniczna wykonana przez Biuro Konstrukcyjne Taboru Morskiego w Gdańsku, Oddział Szczecin. Był to kuter o konstrukcji z uproszczonym owrzędem, całkowicie spawanej. W części dziobowej kadłub kutra miał wzmocnienia przeciwlodowe. Przednią część nadbudówki, czyli sterownię wykonano z hydronalium, a tylną część, obejmującą kabinę szypra, kuchnię i wc, z blachy stalowej. Pomieszczenia mieszkalne załogi usytuowano na rufie między ładownią a maszynownią.

Kuter wyposażono we wszystkie urządzenia niezbędne do prowadzenia połowów systemem burtowym z użyciem włoka. Trzybębnowa wciągarka trałowa napędzana była, podobnie jak na innych kutrach, przez silnik główny poprzez przekładnię pasową i łańcuchową. Uciąg na bębnach linowych wynosił 600 kG przy prędkości wybierania lin 60 m/min. Pojemność bębna wynosiła 550 m liny o średnicy 12 mm. Kuter typu STOREM 4c odróżniał się od wcześniej budowanych statków tym, że wmontowany silnik dysponował dwukrotnie większą mocą, wynoszącą 220 KM przy 750 obr./min.

Wykaz kutrów typu STOREM 4c zbudowanych przez Szczecińską Stocznnię Remontową w Szczecinie w latach 1968-1971 obejmował:

1968 r.: WŁA 121 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo;

1970 r.: DZI 4 i DZI 5 dla SPRM „Belona”, Dziwnów,

KOŁ 36 i KOŁ 37 dla PPiUR „Barka”, Kołobrzeg,

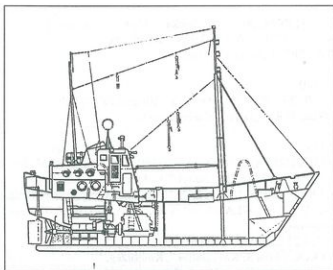
WŁA 116 i WŁA 117 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo;

1971 r.: DZI 87 i DZI 88 dla SPRM „Belona”, Dziwnów,

KOŁ 55 i KOŁ 56 dla PPiUR „Barka”, Kołobrzeg.

Plan ogólny kutra typu STOREM 4c przedstawiono na rysunku 24. Charakterystyka techniczna tych kutrów była następująca (Chachulski 1972, Chachulski i Netzel 1972);

Długość całkowita	17,59
Długość między pionami	16,10 m
Szerokość	5,30 m
Wysokość boczna	2,60 m
Zanurzenie	2,55 m
Pojemność ładowni	34 m ³
Pojemność:	
brutto	42 RT
netto	15 RT
Nośność	18 t
Silnik PUCK typu 4P19,5 o mocy	220 KM
Prędkość	8,6 węzła
Załoga	5 osób
Autonomiczność pływania	7 dni



Rys. 24. Kuter typu STOREM 4c
(wg Chachulskiego i Netzla)

Ożaglowanie pomocnicze typu bermudzkiego:
grot 17 m², fok 9,5 m² i bezan 6,2 m² o łącznej powierzchni 32,7 m².

Kutry typu KU-134 i KU-135. W latach 1949-1953 w stoczniach rybackich w Gdyni i w Uście zbudowano 58 kutrów typu KU-134 i KU-135. Kadłuby i nadbudówki tych kutrów wykonywano z drewna. Na pierwszych kutrach typu KU-134, tj. GDY 14 i GDY 61 zamontowano 2-cylindrowe silniki June Munktell o mocy 64 KM, a na kutrze GDY 177 2-cylindrowy silnik Völund o mocy 70 KM. Na pozostałych kutrach silniki dysponowały mocą 75 KM (Miciński i Kolicki 1962).

Kutry typu KU-134

1949 r.: GDY 5 dla SPRM „Jedność Rybacka”, Gdynia,
GDY 14 dla Leona Najdera, Gdynia,
GDY 61 dla Augustyna Semmerlinga, Gdynia,
GDY 177 dla Stanisława Jabłczyńskiego, Gdynia,
JAS 52 dla Maksymiliana Rachau, Jastarnia,
JAS 74 dla Andrzeja Kohnke, Jastarnia,
ŁEB 5 i ŁEB 15 dla SPRM im. „10-lecia PRL”, Łeba,
WŁA 21 dla Pawła Schmidta, Władysławowo,
WŁA 75 dla Józefa Labudy, Władysławowo,
WŁA 101 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo;
1950 r.: DZI 26 dla SPRM „Belona”, Dziwnów,
ŁEB 10 dla SPRM im. „10-lecia PRL” Łeba,
WŁA 85, WŁA 88 i WŁA 98 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo,
WSG 14 dla SPRM „Front Narodowy”, Gdańsk-Przeróbka.

Kutry typu KU-134A

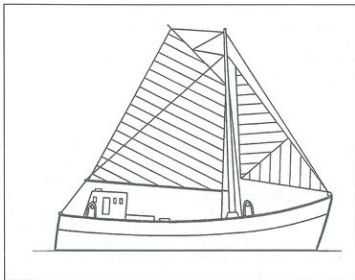
1949 r.: GDY 12 dla SPRM „Jedność Rybacka”, Gdynia,
KOŁ 8 i KOŁ 17 dla SPRM „Bałtyk”, Kołobrzeg;
1950 r.: DZI 30 dla SPRM „Belona”, Dziwnów.

Kutry typu KU-134B

1950 r.: ŁEB 1, ŁEB 2 i ŁEB 4 dla SPRM im. „10-lecia PRL”, Łeba,
WŁA 89 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo,

Kutry typu KU-135

1951 r.: DZI 4, DZI 5, DZI 7, DZI 10, DZI 16, DZI 89 i DZI 90 dla SPRM „Belona”, Dziwnów,
KOŁ 5 i KOŁ 15 dla SPRM „Bałtyk”, Kołobrzeg,
ŁEB 3, ŁEB 6, ŁEB 8, ŁEB 9, ŁEB 12 dla SPRM im. „10-lecia PRL”, Łeba,
WŁA 82, WŁA 83, WŁA 84, WŁA 86, WŁA 87 i WŁA 100 dla SPRM „Gryf”,
Władysławowo
1952 r.: DZI 3 i DZI 24 dla SPRM „Belona”, Dziwnów,
KOŁ 7 i KOŁ 14 dla SPRM „Bałtyk”, Kołobrzeg,
WŁA 80 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo,
1953 r.: WSG 3, WSG 5, WSG 12, WSG 22, WSG 23, WSG 24, WSG 25 i WSG 26
dla SPRM „Front Narodowy”, Gdańsk-Przeróbka.



Rys. 25. Kuter typu KU-134
(wg Micińskiego i Kolińskiego)

Sylwetkę kutra typu KU-134 przedstawiono na rysunku 25. Charakterystyka techniczna kutrów typu KU-134 i KU-135 była następująca:

	KU-134	KU-135
Długość całkowita	14,40 m	13,45-13,55 m
Długość między pionami	12,96 m	13,05-13,15 m
Szerokość	4,96 m	4,46 m
Zanurzenie		1,90 m
Wysokość boczna		2,20 m
Pojemność:		
brutto		17-18 RT
netto		5-6 RT
Nośność		8 t
Pojemność ładowni		16 m ³
Silnik: 3-cyl. Callesen lub 3-cyl. Puck o mocy		75 KM
Prędkość		7 węzłów
Ożaglowanie pomocnicze typu słup o powierzchni. ok. 43 m ² .		

Przedostatni kuter (WSG 25) z serii KU-135 znajdował się w rybackiej eksploatacji, na wodach Bałtyku do 1980 r., a dalsze lata spędzał już pod żaglami na różnych wodach wszech-oceanu. Nowy armator przez pierwsze 10 lat prowadził prace związane z przebudową kutra na oceaniczny jacht. Po przebudowie nowa jednostka, której nadano nazwę „Antica”, miała następujące parametry techniczne:

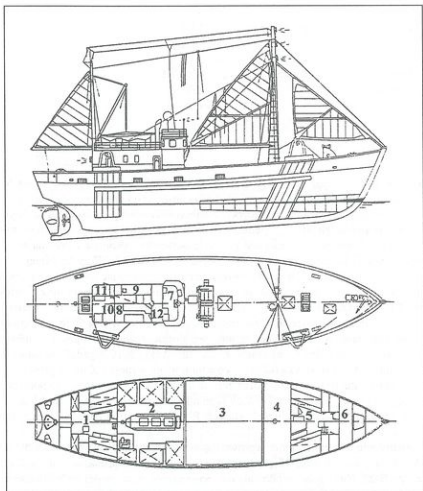
Długość całkowita (z bukszprytem)	16,20 m
Długość między pionami	13,83 m
Szerokość	4,50 m
Zanurzenie	2,10 m
Pojemność zbiornika paliwa	600 l
Pojemność zbiornika wody słodkiej	720 l
Silnik o mocy	95 KM
Załoga	6 osób
Autonomiczność pływania	40 dni
Ozagłowanie typu gaflowego o powierzchni	226 m ² .

W latach 1991-1997 „Antica” odbyła rejs dookoła świata, w trakcie którego pokonała ponad 60 tys. mil morskich, zawijając do 36 krajów. Po niespełna rocznej przerwie w czerwcu 1998 r. „Antica” rozpoczęła w Gdańsku kolejny, długi rejs, tym razem wokół obu Ameryk. Zakończenie rejsu nastąpiło we wrześniu 2000 r. Za ten rejs, którego trasa liczyła ponad 24 tys. mil morskich, załoga na czele z kapitanem i jednocześnie właścicielem jachtu Jerzym Wąsowiczem uzyskała I nagrodę (Srebrny Sekstans) za rejs 2000 r. „Antica”, mimo odbycia tak długich i trudnych rejsów nadal znajduje się w bardzo dobrym stanie technicznym.

Kutry typu B-12. Poza kutrami stalowymi najliczniejszą grupą polskich jednostek rybackich stanowiły kutry typu B-12. Były to kutry o konstrukcji mieszanej, owrężenie i nadbudówka stalowe, a zestaw trzonowy i poszycie kadłuba drewniane. Konstrukcję wzorowano na kutrach typu SKS-240. Sylwetkę tego kutra przedstawiono na rysunku 26 (Grzywaczewski i in. 1959). 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 typu B-25.

Pełny wykaz 46 kutrów typu B-12 zbudowanych przez Stocznnię Rybacką w Gdyni oraz Gdynią Stocznnię Remontową w latach 1952-1955 jest następujący:

- 1952 r.: GDY 15, GDY 111, GDY 133, GDY 163, GDY 164 i GDY 183 dla PPIUR „Arka”, Gdynia,
GDY 182 dla SPRM „Jedność Rybacka”, Gdynia;
- 1953 r.: GDY 93, GDY 184, GDY 188, GDY 189, GDY 190, GDY 191, GDY 192, GDY 193, GDY 194, GDY 195, GDY 196, GDY 197, GDY 198, GDY 199, GDY 202 dla PPIUR „Arka”, Gdynia,
HEL 100, HEL 101 dla PPIUR „Koga”, Hel,
- 1954 r.: GDY 203, GDY 205, GDY 206, GDY 207, GDY 208, GDY 209, GDY 211, GDY 232, GDY 233, GDY 242, GDY 243, GDY 244, GDY 245, GDY 246, GDY 247, GDY 248, GDY 249, GDY 250, GDY 251 dla PPIUR „Arka”, Gdynia,
HEL 102 dla PPIUR „Koga”, Hel,
- 1955 r.: GDY 210 i GDY 234 dla PPIUR „Arka”, Gdynia.



- 1 – rufowe pomieszczenie załogowe, 2 – maszynownia, 3 – ładownia, 4 – magazyn sieci,
 5 – dziobowe pomieszczenie załogowe, 6 – komora łańcucha kotwicznego, 7 – sterownia, 8 – mesa,
 9 – kabina szypra, 10 – kuchnia, 11 – WC, 12 – korytarz

Rys. 26. Kuter typu B-12
 (wg Prądyńskiego 1961)

Charakterystyki techniczne kutrów typu B-12 były następujące:

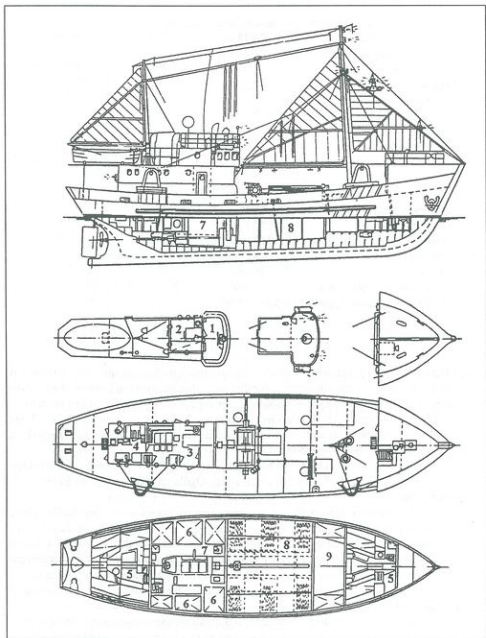
Długość całkowita	24,0 m
Długość między pionami	23,2 m
Szerokość	6,4 m
Wysokość boczna	3,04 m
Zanurzenie	2,5 m

Pojemność:	
brutto	74-82 RT
netto	28-33 RT
Nośność	53 t
Silnik 3-cyl. Völund o mocy	210-225 KM
Prędkość	9 węzłów
Załoga	7-9 osób
Ożaglowanie pomocnicze typu kecz	ok. 44 m ² .

Kutry typu B-25. Ulepszoną wersją jednostek typu B-12 były budowane przez Stocznia Remontową w Gdyni w latach 1955-1957 kutry o konstrukcji kompozycyjnej typu B-25. Projektantem kutra był inż. Zbigniew Ostrowski. Nadbudówka i owręcenie tych kutrów były stalowe, a z drewna dębowego, którego niedobór był bardzo odczuwalny w gospodarce narodowej, wykonywano jedynie zestaw trzonowy. Poszycie burt było wykonane z drewna sosnowego, impregnowanego i konserwowanego przeciw pasożytom drewna. Przy tej samej całkowitej długości jak kutry typu B-12, nowo budowane jednostki różniły się dobudowaną dziobówką, w której, poza zejściem do pomieszczeń, zaprojektowano magazyn sieci oraz powiększono o około 1,5 m nadbudówkę, co umożliwiło powiększenie mesy i kuchni. Wysoki, kryty dziób kutra dobrze 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). Kabine szypira usytuowano za sterówką (częściowo wbudowana 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. Plan ogólny kutra typu B-25 przedstawiono na rysunku 27.

Zmiany konstrukcyjne, które wprowadzono, wynikały z doświadczeń zdobytych podczas eksploatacji kutra typu B-12, przyczyniły się do poprawy warunków bytowych załogi na kutrze typu B-25. Niestety spowodowały one pogorszenie stateczności tych jednostek (Grzywaczewski i in. 1959). Na kutrze zainstalowano wszystkie urządzenia techniczne niezbędne do prowadzenia połowów narzędziami czynnymi (włók, tuka) lub biernymi (plawnice). Dwubębnowa winda trałowa była napędzana od silnika głównego poprzez przekładnię pasową. Winda trałowa miała uciąg 4 T przy szybkości wybierania lin 30 m/min, a pojemność jej bębnowy wynosiła 800 m liny o średnicy 14 mm.

W latach 1955-1957 Stocznia Remontowa w Gdyni zbudowała 18 kutrów typu B-25.
 1955 r.: GDY 235, GDY 237, GDY 238, GDY 239 i GDY 240 dla PPIUR „Arka”, Gdynia,
 1956 r.: GDY 24, GDY 281, GDY 282, GDY 283 dla PPIUR „Arka”, Gdynia,
 GDY 145 – „Michał Siedlecki II” jako statek badawczy dla Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni;
 1957 r.: GDY 60 i GDY 76 dla SPRM „Jedność Rybacka”, Gdynia,
 GDY 222, GDY 223, GDY 224, GDY 225 i GDY 227 dla PPIUR „Arka”, Gdynia,
 GDY 200 dla Gdańskiego Urzędu Morskiego w Gdyni.



1 – sterownia, 2 – kabina szypra, 3 – mesa, 4 – kuchnia, 5 – pomieszczenie załogi, 6 – zbiornik paliwa,
7 – siłownia, 8 – ładownia, 9 – sieciownia

Rys. 27. Plan ogólny kutra drewniano-stalowego typu B-25
(wg Grzywaczewskiego i in.)

Charakterystyka techniczna tego kutra była następująca:

Długość całkowita	24,11 m
Długość między pionami	21,10 m
Szerokość na wręgach	6,41 m
Wysokość boczna	2,98 m
Zanurzenie:	
konstrukcyjne	2,37 m
maksymalne	2,58 m
Pojemność ładowni	55 m ³ (220 beczek)
Pojemność zbiorników:	
paliwa	12,2 m ³
wody słodkiej	3,0 t
Pojemność brutto	82 RT
Nośność	53 t
Silnik (3-cyl. Volund) o mocy	210-225 KM
Prędkość	9,0 węzłów
Załoga	10 osób
Autonomiczność pływania	15 dni
Ożaglowanie pomoc. typu kecz o pow. 44 m ² .	

Kutry typu 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 według przepisów Morskiego Rejestru ZSRR, pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy P – RM (ktr) (Dudek 1958). Ogólny plan kutra typu B-25s przedstawiono na rysunku 28.

W projekcie nowego typu 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 kutra uproszczono dzięki załamanej linii wręgów. 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 szypra 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. Winda trałowa miała uciąg 4 tony przy prędkości wybierania 30 m/min.

Do napędu kutra zamontowano 3-cylindrowy silnik Völund typu DR-330, czterosurowy, nawrotny przez przekładnię. Moc silnika przy 375 obr./min wynosiła 225/247 KM. Uruchomienie silnika odbywało się za pomocą sprężonego powietrza o ciśnieniu 30 atm. Trzy-skrzydłowa, prawoskrętna śruba napędowa o stałym skoku miała średnicę 1540 mm.

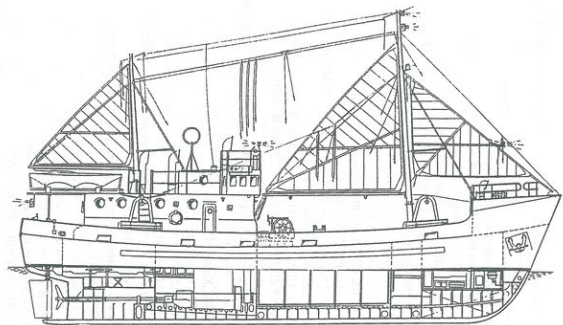
Na kutrze zamontowano następujące mechanizmy pomocnicze:

– 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,

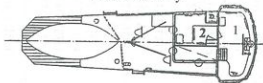
– urządzenia chłodnicze freonowe (układ węzownic podwieszonych pod sufitem) o skutku chłodniczym 3500 Kcal/h zapewniające w ładowni temperaturę +1°C.

W latach 1958-1971 Gdyńska Stocznia Remontowa w Gdyni zbudowała 76 kutrów typu B-25s.

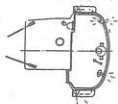
- 1958 r.: GDY 228, GDY 229 i GDY 230 dla PPiUR „Arka”, Gdynia,
WŁA 106 dla PPiUR „Szkuner”, Władysławowo;
- 1959 r.: GDY 63 dla SPRM „Jedność Rybacka”, Gdynia,
GDY 226 i GDY 283 dla PPiUR „Arka”, Gdynia,
ŚWI 44 i ŚWI 45 dla PPDiUR „Odra”, Świnoujście,
WŁA 107, WŁA 108, WŁA 109, WŁA 110, WŁA 132 i WŁA 133
dla PPiUR „Szkuner”, Władysławowo;
- 1960 r.: GDY 88 dla SPRM „Jedność Rybacka”, Gdynia,
GDY 169 dla PPiUR „Arka”, Gdynia,
HEL 104 i HEL 105 dla PPiUR „Koga”, Hel,
UST 100 i UST 101 dla PPiUR „Korab”, Ustka,
WŁA 136, WŁA 137 i WŁA 138 dla PPiUR „Szkuner”, Władysławowo;
- 1961 r.: GDY 69 dla SPRM „Jedność Rybacka”, Gdynia,
GDY 170, GDY 174, GDY 175 i GDY 176 dla PPiUR „Arka”, Gdynia,
WŁA 104 i WŁA 105 dla PPiUR „Szkuner”, Władysławowo;
- 1962 r.: HEL 106 dla PPiUR „Koga”, Hel,
WŁA 139, WŁA 146, WŁA 147, WŁA 148 i WŁA 149 dla PPiUR „Szkuner”,
Władysławowo
- 1963 r.: DAR 150 dla PPiUR „Kuter”, Darłowo,
HEL 108 dla PPiUR „Koga”, Hel,
KOŁ 155 dla PPiUR „Barka”, Kołobrzeg,
UST 103 dla PPiUR „Korab”, Ustka
WŁA 150, WŁA 151 i WŁA 152 dla PPiUR „Szkuner”, Władysławowo,
- 1964 r.: DAR 151 dla PPiUR „Kuter”, Darłowo,
GDY 78, GDY 89 i GDY 90 dla SPRM „Jedność Rybacka”, Gdynia,
HEL 109 dla PPiUR „Koga”, Hel,
KOŁ 156 i KOŁ 157 dla PPiUR „Barka”, Kołobrzeg,
UST 104 i UST 105 dla PPiUR „Korab”, Ustka,
WŁA 153 dla PPiUR „Szkuner”, Władysławowo,
- 1965 r.: GDY 79 dla SPRM „Jedność Rybacka”, Gdynia,
HEL 110 i HEL 111 dla PPiUR „Koga”, Hel,
KOŁ 158 dla PPiUR „Barka”, Kołobrzeg,
UST 106 i UST 107 dla „Korab”, Ustka,
WŁA 154 dla PPiUR „Szkuner”, Władysławowo,
- 1966 r.: DAR 152 dla PPiUR „Kuter”, Darłowo,
KOŁ 160 i KOŁ 161 dla PPiUR „Barka”, Kołobrzeg,
UST 108 dla PPiUR „Korab”, Ustka,



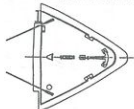
Pokład łodziowy



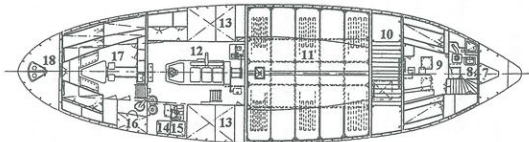
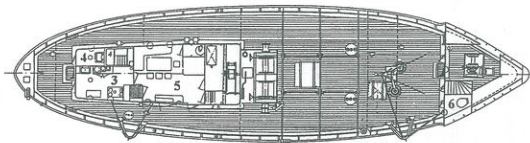
Pokład pelengowy



Pokład dziobówki



Pokład główny



Widok pod pokładem głównym

- 1 – sterownia, 2 – kabina szypra, 3 – kuchnia, 4 – prysznic, 5 – mesa, 6 – WC, 7 – skrzynia łańcuchowa, 8 – umywalnia, 9 – kabina 4-osobowa,
 10 – magazyn sieci, 11 – ładownia, 12 – maszynownia, 13 – zbiornik paliwa, 14 – zbiornik olejowy, 15 – zbiornik wody słodkiej,
 16 – zbiornik bunkrowy koksu, 17 – kabina 5-osobowa, 18 – skrajnik rufowy

Rys. 28. Kuter stalowy typu B-25s (wg Dudka)

- 1967 r.: DAR 153 i DAR 154 dla PPiUR „Kuter”, Darłowo,
UST 99 i UST 109 dla PPiUR „Korab”, Ustka,
- 1968 r.: DAR 155 i DAR 156 dla PPiUR „Kuter”, Darłowo,
GDA 15 dla SPRM „Jedność Rybacka”, Gdańsk,
GDY 100 („Doktor Lubecki”) statek badawczy dla Morskiego Instytutu Rybackiego,
Gdynia,
- 1971 r.: GDA 18 i GDA 19 dla SPRM „Jedność Rybacka”, Gdańsk,
HEL 136 dla PPiUR „Koga”, Hel.

Charakterystyka techniczna kutra typu B-25s była następująca (Grzywaczewski i in. 1959):

Długość całkowita	24,60 m
Długość między pionami	21,85 m
Szerokość	6,57 m
Wysokość boczna	3,38 m
Zanurzenie konstrukcyjne	2,29 m
Maksymalne zanurzenie:	
dziobowe	2,28 m
rufowe	2,64 m
Pojemność brutto	106 RT
Pojemność:	
– ładowni 80 m ³ (mieści ok. 300 beczek śledziowych 520x720 mm lub ok. 700 skrzynek 920x530x210 mm)	
– magazynu sieciowego	18 m ³
Nośność	55 t
Pojemność zbiorników:	
wody słodkiej	4500 l
rozchodowy wody słodkiej	400 l
paliwa na lewej burcie	7500 l
paliwa na prawej burcie	7500 l
rozchodowy paliwa	300 l
oliwy	230 l
oliwy brudnej	250 l
Silnik - 3-cyl. Volund o mocy	225-247 KM
Prędkość	do 10 węzłów
Załoga	7-10 osób
Autonomiczność pływania	12 dni
Ożaglowanie pomoc. typu kecz o powierzchni	45 m ² .

Prototypowy, rufowy kuter typu TR 27. Gdyńska Stocznia Remontowa „Nauta” w Gdyni w sierpniu 1967 r. zakończyła budowę prototypowego kutra rybackiego typu TR 27 dla PPiUR „Barka” w Kołobrzegu. Był to kuter o nazwie m.t. „Sola” – KOŁ 200. Projekt statku według założeń opracowanych przez Zjednoczenie Gospodarki Rybnej wykonał zespół konstruktorów z Biura Konstrukcyjnego Taboru Morskiego w Gdańsku. Głównym projektantem kutra był mgr inż. Tadeusz Wójcik. Zakładano, że ten rufowy kuter będzie prowadził połowy na Bałty-

ku, a także na łowiskach Rynny Norweskiej na Morzu Północnym. Do portu mógł dostarczać rybę świeżą w lodzie lub soloną w beczkach (Wójcik 1965 i 1968).

Po raz pierwszy polski statek wyposażono w urządzenia pokładowe napędzane wysoko-ciśnieniową instalacją hydrauliczną. Dwie windy trałowe, każda o uciągu po 3T, wykonano w warsztatach PPiUR „Szkuner” oraz dwie windy pomocnicze do podnoszenia worka o nośności 3 tony, produkcji zakładów „ZREMB”. Zainstalowanie silnika o mocy 454 KM i obrotowej dyszy Korta zapewniało kutrowi duży uciąg podczas trałowania.

Kadłub statku był stalowy, całkowicie spawany, podzielony wodoszczelnymi grodziami na pięć przedziałów, tj. skrajnik rufowy i dziobowy, magazyn sieciowy, ładownię i siłownię. W skrajniku rufowym znajdował się zbiornik paliwa, a także pomieszczenie urządzenia sterowego. M. t. „Sola” był pierwszym polskim rybackim statkiem operującym na Bałtyku, który dysponował pomieszczeniami załogowymi o standardzie ówczesnych statków handlowych. Były to kabiny 2-osobowe dla załogi i 1-osobowa dla szypra. Pomieszczenia załogowe usytuowane w dziobówce miały wewnętrzną komunikację ze sterownią oraz siłownią. Ładownia była podchładzana instalacją chłodniczą, wykonaną w Stoczni „Nauta”, a jako czynnik chłodniczy zastosowano Freon 12. Plan ogólny trawlera m.t. „Sola” przedstawiono na rysunku 29.

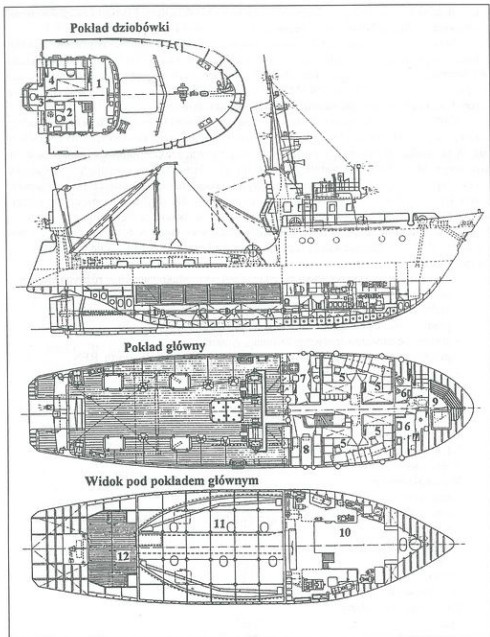
Układ napędowy statku składał się z urządzeń wyprodukowanych w różnych krajach:

- silnik główny Paxman, Anglia;
- śruba nastawna z linią wału firma Liaaen, Norwegia;
- prądnica manewrowa VEB Elbtalwerk, NRD;
- sprzęgło elastyczno-rozłączne Stromag, Austria;
- przekładnie do napędu pomp hydraulicznych Lohman-Stoltenfarth, RFN;
- pompy hydrauliczne Brüningshaus, RFN.

Obsługa silnika, śruby nastawnej i wind była zdalna.

Charakterystyka techniczna trawlera m. t. „Sola” była następująca:

Długość całkowita	29,15 m
Długość między pionami	23,73 m
Szerokość	7,50 m
Wysokość boczna	4,00 m
Zanurzenie:	
konstrukcyjne	2,85 m
maksymalne	3,20 m
Pojemność:	
brutto	185 RT
netto	72 RT
Pojemność ładowni	140 m ³
Pojemność zbiorników:	
paliwa	55 m ³
wody słodkiej	8,9 m ³
Nośność	100 t
Silnik główny typu 8 RPHCM przy 1 200 obr./min o mocy 454 KM	
Prędkość na próbach	10,5 węzła
Załoga	9 osób
Autonomiczność pływania	20 dni.



- 1 – sterownia, 2 – radiokabina, 3 – sterownia wind trałowych, 4 – kabina kapitana, 5 – kabiny załogowe,
 6 – pomieszczenia sanitarne, 7 – kuchnia, 8 – mesa, 9 – magazyn prowiantowy, 10 – siłownia,
 11 – ładownia, 12 – sieciownia

Rys. 29. Ogólny plan prototypowego kutra typu TR-27 („Sola”)
 (wg Wójcika)

Wysoka cena tego statku, wynikająca z bogatego wyposażenia pochodzącego głównie z importu spowodowała, że armatorzy nie byli zainteresowani tą jednostką, a więc nie budowano kolejnych statków tego typu.

Prototypowy kuter TRT 18. Stocznia „Ustka” w Ustce w lipcu 1968 r. zbudowała prototyp rufowego kutra rybackiego TRT 18, którego projekt opracowano w Instytucie Okrętowym Politechniki Gdańskiej. Pierwszym armatorem kutra UST-16 była SPRM „Łosoś” w Ustce (Madey 1967).

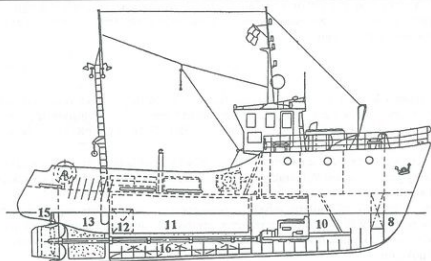
Kadłub kutra wraz z nadburciem, dziobówką i pokładami głównym i dziobówki tworzyły jeden element konstrukcyjny, wykonany z laminatów poliestrowo-szklanych. Zastosowano owrężenie typu wzdłużnego oraz wręgi i wzdłużniki typu korytkowego. Poszycie zewnętrzne kadłuba zabezpieczono przeciw lodom. Cztery grodzie 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.

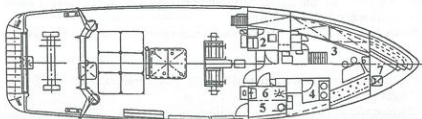
Sylwetkę kutra TRT 18 i plan rozmieszczenia pomieszczeń przedstawiono na rysunku 30.

Charakterystyka techniczna kutra typu TRT-18 była następująca:

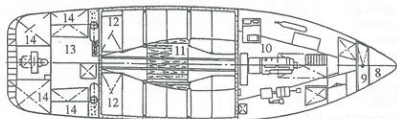
Długość całkowita	19,73 m
Długość między pionami	18,10 m
Szerokość	5,73 m
Wysokość boczna	2,90 m
Zanurzenie	2,47 m
Pojemność	
brutto	59 RT
netto	25 RT
ładowni	40 m ³
magazyn sieci	12,5 m ³
Nośność	19 t
Pojemność zbiorników	
wody słodkiej	2,0 m ³
paliwa	9,0 m ³
Silnik główny Rolls-Royce o mocy 225 KM	
Prędkość	9,5-10,0 węzłów
Załoga	5 osób
Autonomiczność pływania	7 dni.



Pokład główny



Widok pod pokładem głównym

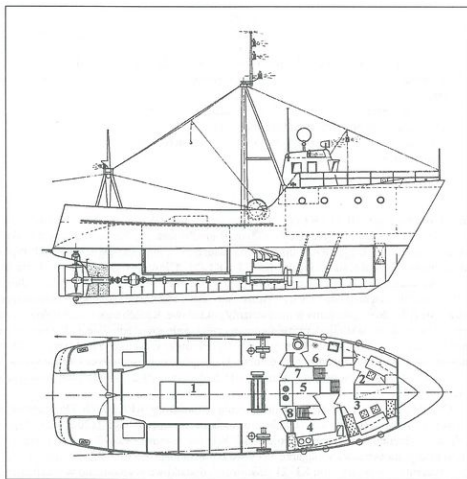
Pokład
dziobówki

- 1 – sterownia, 2 – kabina kapitana
 3 – kabina 4-osobowa, 4 – kuchnia,
 5 – WC, 6 – natrysk, 7 – magazyn,
 8 – skrajnik dziobowy, 9 – komora łańcuchowa,
 10 – silownia, 11 – ładownia, 12 – zbiornik paliwa,
 13 – magazyn sieci, 14 – zbiornik paliwa,
 15 – pomieszczenie urządzenia sterowego,
 16 – zbiorniki wody balastowej

Rys. 30. Ogólny plan prototypowego,
 rufowego kutra typu TRT-18 (wg Madeya)

Prototypowy kuter typu STOREM 7. Szczecińska Stocznia Remontowa w Szczecinie w 1969 r. zbudowała według założeń Krajowego Związku Spółdzielni Rybackich w Gdyni prototypowy kuter typu STOREM 7. Statek ten, przystosowany do połowów trałowych z rufy bez pochyłni rufowej, przekazano w końcu kwietnia 1970 r. do eksploatacji w SPRM „Bałtyk” w Kołobrzegu pod nazwą KOŁ 3. Po remoncie gwarancyjnym kuter eksploatowała SPRM „Gryf”, Władysławowo, stąd zmiana nazwy na WŁA 118. Sylwetkę tego kutra przedstawiono na rysunku 31.

Kadłub kutra stalowy, całkowicie spawany podzielono na: skrajnik rufowy, sieciownię, ładownię, siłownię, pomieszczenie załogowe i skrajnik dziobowy. Nad pokładem usytuowano



1 – luk ładunkowy, 2 – kabina szczyra, 3 – mesa, 4 – kuchnia, 5 – suszarnia, 6 – łazienka,
7 – pomieszczenie akumulatorów, 8 – magazyn farb i lamp

Rys. 31. Prototypowy kuter typu STOREM 7
(wg Prądyńskiego)

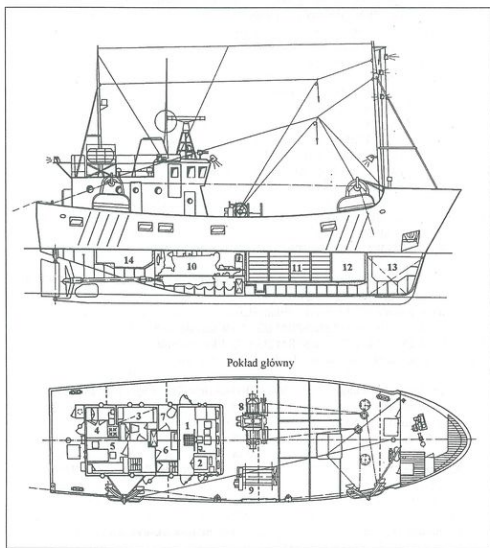
dziobówkę, w której znajdowały się pozostałe pomieszczenia załogowe, a na nich zbudowano sterówkę.

Charakterystyka techniczna kutra typu STOREM 7 była następująca (Chachulski 1972, Netzel 1972):

Długość całkowita	20,67 m
Długość między pionami	19,47 m
Szerokość	5,59 m
Wysokość boczna	3,00 m
Zanurzenie	2,60 m
Pojemność ładowni	35 m ³
Pojemność	
brutto	69 RT
netto	21 RT
Nośność	20 t
Silnik 12-cyl. Wola-Henschel typ 12H przy 1500 obr./min moc 250 KM	
Prędkość	8,8 węzłów
Załoga	5 osób
Zasięg pływania	7,5 doby
Ożaglowanie pomocnicze typu bermudzkiego, składające się z grota (17 m ²), foka (9,5 m ²) i bezana (6,2 m ²), o łącznej powierzchni 32,7 m ²	

Kuter burtowy typu KB-21 i KŁ-21. Na początku drugiej połowy lat 70. na zlecenie Krajowego Związku Spółdzielni Rybackich w Gdyni, Biuro Projektowo-Technologiczne Morskich Stocznii Remontowych PROREM opracowało założenia techniczne dwóch nowych typów kutrów burtowych, określanych jako KB-21 i KŁ-21. Głównym projektantem kutra był mgr inż. M. Garnuszewski. Oba typy kutrów były budowane na tym samym kadłubie o długości 21 m i podobnych nadbudówkach zlokalizowanych w części rufowej statku, a różnice sprowadzały się tylko do wyposażenia w mechanizmy pokładowe. Kadłub całkowicie stalowy, spawany był podzielony na skrajnik rufowy, pomieszczenia załogowe, siłownię, ładownię, magazyn lodu, sieciownię i skrajnik dziobowy. Rufówkę i sterówkę wykonano z hydronalium. Dzięki nowej konstrukcji oraz zastosowaniu dziobówki wzrosła dzielność morską kutra umożliwiającą prowadzenie połowów przy pogodzie do 7°B. Kuter typu KB-21 przedstawiono na rysunku 32.

Oba typy kutrów wyposażono w urządzenia do połowów włokowych. Do operowania zestawem trałowym zamontowano dwubębnową winde trałową o uciagu 2x20 kN (2x2T) przy prędkości wybierania 65 m/min, a pojemność bębnowy wynosiła 2x600 m liny o średnicy 12 mm oraz jednobębnową wciągarkę sieciową o pojemności 2,6 m³. Obie wciągarki miały napęd hydrauliczny. Kutry typu KŁ-21 (łososiowe) dodatkowo wyposażano w mechanizmy umożliwiający prowadzenie połowów pławnicami łośosiowymi oraz zestawem takli dryfujących. Kutry łośosiowe miały napędową śrubę nastawną, natomiast kutry KB-21 dysponowały śrubą stałą.



- 1 – sterownia, 2 – kabina nawigacyjna, 3 – kabina szypra, 4 – kuchnia, 5 – mesa, 6 – prysznic, 7 – WC,
 8 – winda trałowa, 9 – wciągarka sicciowa, 10 – siłownia, 11 – ładownia, 12 – magazyn lodu,
 13 – skrajnik dziobowy, 14 – pomieszczenie 5-osobowe

Rys. 32. Plan ogólny kutra typu KB-21
 (wg prospektu „Proremu”)

W latach 1978-1989 Stocznia „Wisła” w Gdańsku zbudowała 21 kutrów typu KB-21:
 1978 r.: DZI 16 dla SPRM „Belona”, Dziwnów,
 UST 6 i UST 7 dla SPRM „Łosoś”, Ustka,
 1979 r.: DZI 17 i DZI 29 dla SPRM „Belona”, Dziwnów,
 1980 r.: DZI 31 dla SPRM „Belona”, Dziwnów,
 1981 r.: UST 8 i UST 9 dla SPRM „Łosoś”, Ustka,
 1982 r.: DZI 41 dla SPRM „Belona”, Dziwnów,
 UST 73 dla SPRM „Łosoś”, Ustka,
 1983 r.: UST 75 dla SPRM „Łosoś”, Ustka,
 1984 r.: ŁEB 1 dla SPPiRM „Rybmor”, Łeba,
 1985 r.: ŁEB 5 dla SPPiRM „Rybmor”, Łeba,
 1986 r.: ŁEB 9 i ŁEB 10 dla SPPiRM „Rybmor”, Łeba,
 1987 r.: ŁEB 12 dla SPPiRM „Rybmor”, Łeba,
 1988 r.: ŁEB 20 dla SPPiRM „Rybmor”, Łeba,
 UST 1 dla SPRM „Łosoś”, Ustka,
 1989 r.: UST 2 dla SPRM „Łosoś”, Ustka,
 WŁA 160 i WŁA 161 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo.

Z kolei Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” w Szczecinie w latach 1978-1982 zbudowała sześć kutrów typu KŁ-21, były to:
 1978 r.: WŁA 250 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo,
 1979 r.: WŁA 251 i WŁA 252 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo,
 1980 r.: WŁA 253 i WŁA 254 dla SPRM „Gryf”, Władysławowo,
 1982 r.: UST 10 dla SPRM „Łosoś”, Ustka.

Charakterystyki techniczne kutrów typu KB-21 oraz KŁ-21 były następujące:

Długość całkowita	21,0 m
Długość między pionami	19,00 m
Szerokość	6,0 m
Wysokość boczna	3,0 m
Zanurzenie	2,20 m i 2,25 m (dla KŁ-21)
Pojemność:	
brutto	79 RT
netto	23 RT
Pojemność ładowni	60 m ³ i 40 m ³ (dla KŁ-21)
Silnik główny typ ZMIN-Wola H12 przy 1600 obr./min o mocy	228 kW/310 KM
Prędkość na próbach	10 węzłów
Załoga	5 osób
Autonomiczność pływania	10 dni i 14 dni (dla KŁ-21).

Kutry burtowe typu B-25sA. Na podstawie dokumentacji kutrów typu B-25s Biuro Projektowo-Technologiczne Morskich Stocznii Remontowych „Prorem” w Gdańsku wykonało projekt zmodernizowanego kutra burtowego typu B-25sA. W 1971 r. na mocy porozumienia

zawartego pomiędzy Zjednoczeniem Przemysłu Okrętowego a Zjednoczeniem Morskich Stocznia Remontowych budowę kutrów typu B-25sA przejęła Stocznia „Ustka” w Ustce z Gdyniejskiej Stoczni Remontowej w Gdyni. Z tym że do końca stycznia 1973 r. gotowe kadłuby tych kutrów były jeszcze budowane w Gdyniejskiej Stoczni Remontowej, ale wyposażane już w Stoczni „Ustka” (Anon. 1972). W odniesieniu do kutrów typu B-25s wprowadzono następujące podstawowe zmiany:

- zamontowano silnik główny o większej mocy;
- śrubę o skoku nastawnym, produkcji „Zamech”;
- wciągarki do operowania zestawem trałowym o napędzie hydraulicznym;
- instalację do podchładzania ładowni;
- zmodernizowano pomieszczenia załogowe podnosząc standard warunków sanitarno-bytowych.

Ogólny plan kutra typu B-25sA przedstawiono na rysunku 33. W latach 1972-1976 Stocznia „Ustka” zbudowała 62 kutry typu B-25sA.

1971 r.: UST 97 i UST 98 dla PPIUR „Korab”, Ustka,

1972 r.: KOŁ 163, KOŁ 164, KOŁ 165 i KOŁ 166 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg,
UST 94, UST 95, UST 96 i UST 102 dla PPIUR „Korab”, Ustka,
WŁA 202 i WŁA 203 dla PPIUR „Szkuner”, Władysławowo,

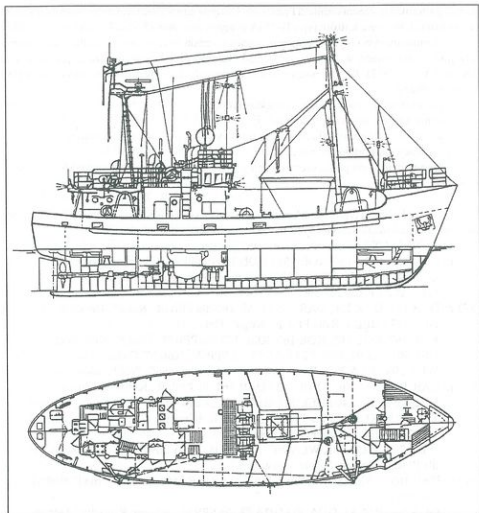
1973 r.: DAR 157, DAR 158, DAR 159 i DAR 160 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
HEL 137 i HEL 138 dla PPIUR „Koga”, Hel,
KOŁ 167, KOŁ 168, KOŁ 169, KOŁ 170 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg,
UST 90, UST 91, UST 92 i UST 93 dla PPIUR „Korab”, Ustka,
WŁA 204, WŁA 205 i WŁA 206 dla PPIUR „Szkuner”, Władysławowo,

1974 r.: DAR 161, DAR 162, DAR 163 i DAR 164 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
HEL 139, HEL 140 i HEL 141 dla PPIUR „Koga”, Hel,
KOŁ 171 i KOŁ 172 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg,
UST 88 i UST 89 dla PPIUR „Korab”, Ustka,
WŁA 200, WŁA 201, WŁA 207, WŁA 208, WŁA 209, WŁA 210 i WŁA 211
dla PPIUR „Szkuner”, Władysławowo,

1975 r.: DAR 165, DAR 166, DAR 167, DAR 168, DAR 169 i DAR 170 dla PPIUR „Kuter”,
Darłowo,
GDA 16, GDA 17, GDA 20 i GDA 21 dla SPRM „Jedność Rybacka”, Gdańsk,
HEL 142, HEL 143, HEL 144 i HEL 145 dla PPIUR „Koga”, Hel,
WŁA 212 dla PPIUR „Szkuner”, Władysławowo.

Charakterystyka techniczna kutra typu B-25sA była następująca:

Długość całkowita	24,60 m
Długość między pionami	21,85 m
Szerokość	6,57 m
Wysokość boczna	3,38 m
Zanurzenie	2,42 m
Pojemność ładowni	80 m ³
Pojemność	
brutto	106 RT
netto	39 RT



Rys. 33. Kuter burtowy typu B-25s (wg prospektu „Proremu”)

Nośność	55 t
Silnik Wola-Henschel typ 22H 12A	
o mocy	257 kW/350 KM
Prędkość	10,0 węzłów
Załoga	8 osób
Autonomiczność pływania	10 dni.

Kutry rufowe typu B-410. W latach 1974-1983 Stocznia „Ustka” w Ustce budowała jedną z najdłuższych serii (65 jednostek) kutrów rufowych typu B-410. Kutry te cechował wyraźny postęp w porównaniu z polskimi statkami prowadzącymi dotychczas połowy na Bałtyku. Pierwszy był kuter WŁA 300 zbudowany w grudniu 1974 r. dla PPIUR „Szkuner”, Władysławowo, a przewidziany do połowów trałowych na Bałtyku i w cieśninach duńskich. Kuter zbudowano na podstawie dokumentacji technicznej opracowanej przez Biuro Projektowo-Konstrukcyjne Stoczni „Ustka”. Trzecia zbudowana jednostka uwzględniała już poprawki i dodatkowe życzenia armatorów. Kutry budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy: * KM I Rybacki. Ogólny plan kutra typu B-410 przedstawiono na rysunku 34.

Kadłub statku całkowicie spawany, w podwójnym dnie zlokalizowano zapasowe zbiorniki paliwa o pojemności około 30 m³. Kuter miał jeden pokład ciągły. Pomieszczenia służbowe i mieszkalne załogi usytuowano w dwukondygnacyjnej nadbudówce na śródokręciu. Dwie 3-osobowe kabiny dla załogi znajdowały się pod pokładem, a pomieszczenia socjalne załogi i kabina szypira na głównym pokładzie (Krepa i in. 1976).

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 zmianą 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 1 000 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. Wciągarkami sterowano zdalnie ze sterówki.

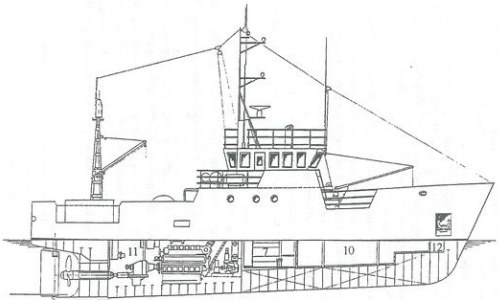
Złowione ryby przenoszono transporterem taśmowym do pomieszczenia, gdzie je sortowano, patroszono, odglawiano i myto. Obrobione ryby podawano do ładowni, w której wkładano je do skrzynek i lodowano.

Korzystniejsze warunki socjalno-bytowe i eliminacja ręcznych prac przy operowaniu sprzętem połowowy, jakim jest włok lub tuka, bardzo poprawiły bezpieczeństwo pracy na kutrach typu B-410. Środkami ratunkowymi były dwie tratwy pneumatyczne 10-osobowe.

Należy jednak wspomnieć, że kutry te zdaniem fachowców (Netcer 1978) były zbyt duże na Bałtyk, a ich efektywność wyraźnie niższa od kutrów burtowych typu B-25s. Z uwagi na wielkość zanurzenia mogły swobodnie wpływać tylko do dwóch portów rybackich, tj. w Helu i Ustce.

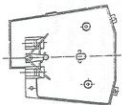
Charakterystyka techniczna kutra typu B-410 była następująca (Foltyn 1978):

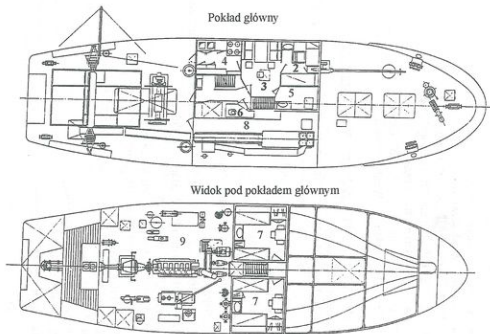
Długość całkowita	25,80 m
Długość między pionami	23,00 m
Szerokość na owręzu	7,20 m
Wysokość boczna	3,50/4,50 m
Zanurzenie konstrukcyjne	2,7 m
Pojemność brutto	115 RT
Pojemność ładowni	97,5 m ³
Pojemność zbiorników paliwa	33,9 m ³
Prędkość na próbach przy zanurzeniu 2,70 m	11,0 węzłów
Nośność	60 t



Pokład nadbudówki

Pokład namiarowy





1 – sterownia, 2 – kabina kapitana, 3 – mesa, 4 – kuchnia, 5 – łazienka, 6 – WC, 7 – kabina 4-osobowa, 8 – przetwórnia, 9 – siłownia, 10 – ładownia,
 11 – sieciownia i maszyna sterowa, 12 – komora łańcuchowa

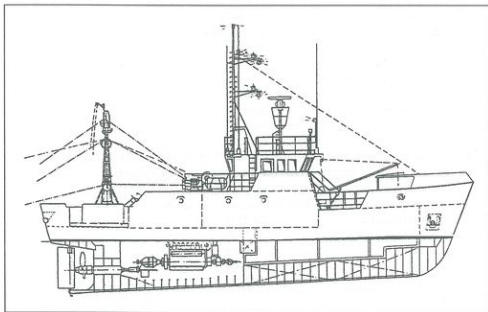
Rys. 34. Plan ogólny kutra typu B-410 (wg Foltyna)

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.

W latach 1974-1983 Stocznia Ustka zbudowała 65 kutrów typu B-410 dla różnych przedsiębiorstw połowowych:

- 1974 r.: WŁA 300 dla PPIUR „Szkuner”, Władysławowo,
 1975 r.: WŁA 301 dla PPIUR „Szkuner”, Władysławowo,
 1976 r.: DAR 300, DAR 301 i DAR 302 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
 HEL 100, HEL 101, HEL 102 i HEL 130 dla PPIUR „Koga”, Hel,
 KOŁ 173 i KOŁ 174 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg,
 UST 84, UST 85, UST 86 i UST 87 dla PPIUR „Korab”, Ustka,
 WŁA 302 i WŁA 303 dla PPIUR „Szkuner”, Władysławowo;
 1977 r.: DAR 303 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
 WŁA 298, WŁA 299 i WŁA 304 dla PPIUR „Szkuner”, Władysławowo;
 1978 r.: DAR 304 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
 KOŁ 176, KOŁ 177, KOŁ 178, KOŁ 179, KOŁ 180 i KOŁ 181 dla PPIUR „Barka”,
 Kołobrzeg,
 UST 79, UST 80 i UST 81 dla PPIUR „Korab”, Ustka,
 1979 r.: DAR 305 i DAR 308 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
 HEL 128 i HEL 131 dla PPIUR „Koga”, Hel,
 KOŁ 186 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg,
 UST 78, UST 82 i UST 83 dla PPIUR „Korab”, Ustka,
 WŁA 307 dla PPIUR „Szkuner”, Władysławowo,
 1980 r.: DAR 306, DAR 307, DAR 309, DAR 310 i DAR 311 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
 KOŁ 187, KOŁ 188, KOŁ 189 i KOŁ 190 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg,
 UST 200 i UST 201 dla PPIUR „Korab”, Ustka
 WŁA 305 i WŁA 306 dla PPIUR „Szkuner”, Władysławowo
 1981 r.: KOŁ 9, KOŁ 10, KOŁ 191 i KOŁ 192 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg,
 UST 202 i UST 203 dla PPIUR „Korab”, Ustka,
 1982 r.: DAR 312 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
 KOŁ 193 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg,
 WŁA 308 dla PPIUR „Szkuner”, Władysławowo,
 1983 r.: DAR 313 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
 KOŁ 8 i KOŁ 11 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg.

KUTRY typu B-403. Kutry typu B-403 budowano w Stoczni „Ustka” od 1977 r., a ich odbiorcą było rybołówstwo NRD. Prototypowy kuter nosił nazwę „Atair”. Te rufowe kutry bez pochylni były zmodyfikowaną i udoskonaloną wersją statków typu B-410, ale główne parametry techniczne i większość rozwiązań konstrukcyjnych na obu typach statków były prawie takie same. Kutry budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy * KM I L4 – w odniesieniu do kadłuba, * PRM – w odniesieniu do wyposażenia maszynowego. Plan ogólny kutra typu B-403 przedstawiono na rysunku 35.



Rys. 35. Kuter typu B-403
(wg dokumentacji Stoczni „Ustka”)

W latach 1977-1979 Stocznia „Ustka” w Ustce zbudowała 14 kutrów typu B-403 dla polskiego rybołówstwa:

1977 r.: WŁA 290, WŁA 291 i WŁA 292 dla PPiUR „Szkuner”, Władysławowo,

1978 r.: WŁA 288, WŁA 289, WŁA 293, WŁA 294, WŁA 295, WŁA 296 i WŁA 297 dla PPiUR „Szkuner”, Władysławowo,

1979 r.: KOŁ 182, KOŁ 183, KOŁ 184 i KOŁ 185 dla PPiUR „Barka”, Kołobrzeg.

Kutry typu B-403 budowane dla polskiego rybołówstwa były bardziej uprzemysłowione od wcześniej budowanych dla NRD. Wyposażono je oprócz przenośników i sortownic 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.

Napęd kutra stanowił silnik spalinowy Puck-Sulzer o mocy 560 KM, którym można było sterować zdalnie ze sterowni.

Charakterystyka techniczna kutra B-403 była następująca:

Długość całkowita	26,27 m
Długość między pionami	23,00 m
Szerokość na owręzu	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	10,9 węzłów
Nośność	68 t
Silnik typu 6 AL 20/24 przy 750 obr./min o mocy	570 KM
Załoga	8 osób
Autonomiczność pływania	15 dni.

Kuter typu B-275. Stocznia „Ustka” w Ustce w 1985 r. zbudowała jeden stalowy kuter typu B-275 („Orka”), którego armatorem był Daniel Edward Nowak z Gdyni.

Charakterystyka techniczna tego statku była następująca:

Długość całkowita	29,80 m
Długość między pionami	26,46 m
Szerokość	8,00 m
Wysokość boczna	4,00 m
Zanurzenie	3,28 m
Pojemność	
brutto	257 RT
netto	77 RT
Nośność	89 t
Silnik ZPM H. Cegielski 6-cyl. typu 6AL20D o mocy 552 kW(750 KM)	
Prędkość	11 węzłów.

Kutry typu TMC-001. Stocznia „Odra” w Szczecinie w latach 1991-1992 zbudowała dwa stalowe kutry typu TMC-001 dla PPiUR „Barka” w Kołobrzegu. Były to:

- KOŁ 194, zbudowany w lipcu 1991 r.,
- KOŁ 195, zbudowany w lutym 1992 r.

Charakterystyka techniczna tych kutrów była następująca:

Długość całkowita	19,68 m
Długość między pionami	17,76 m
Szerokość	6,89 m
Wysokość boczna	5,63 m
Zanurzenie	3,00 m
Pojemność:	
brutto	143-145 RT
netto	43 RT
Nośność	53 t
Silnik 10-cyl. MAN typu D2840LE o mocy	346 kW(471 KM)
Prędkość	9,7 węzłów.

Kutry typu B-280. W dniu 26 września 1985 r. zawarto umowę pomiędzy Stoczną „Ustka” w Ustce a przedsiębiorstwami kutrowymi na zbudowanie do 1990 r. czteremastu rufowych kutrów typu B-280. Ogółem w latach 1988-1993 zbudowano osiemnaście kutrów typu B-280. Projekt kutra opracował zespół projektantów pod kierunkiem mgr inż. Janusza Kenca z Biura Projektowo-Konstrucyjnego Stoczni „Wisła” w Gdańsku. Rozplanowanie przestrzenne kutra, a zwłaszcza pokładu głównego było rozwiązaniem nowym na statku rybackim tej wielkości i było chronione wzorem użytkowym, którego właścicielami byli Morski Instytut Rybacki oraz Stocznia „Ustka”. Statki te były przewidziane do połowów trałowych włokiem dennym i pelagicznym oraz tuską na łowiskach Morza Bałtyckiego. Kutry budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy * KM II rybacki – w odniesieniu do kadłuba, * PRM – w odniesieniu do urządzeń maszynowych.

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 dwuwłokowym. Ogólny plan kutra typu B-280 przedstawiono na rysunku 36.

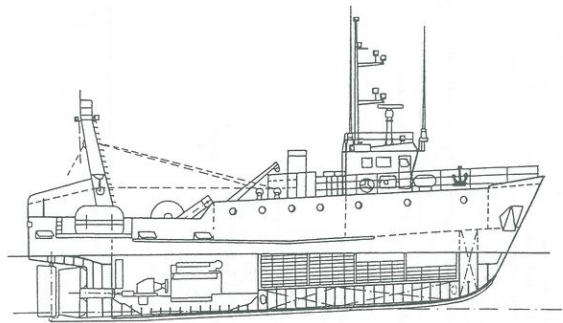
W latach 1988-1993 w Stoczni „Ustka” im. E. Kwiatkowskiego w Ustce zbudowano 18 kutrów typu B-280:

- 1988 r.: HEL 150 i HEL 151 dla PPIUR „Koga”, Hel,
- 1989 r.: DAR 314 i DAR 315 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
HEL 152 dla PPIUR „Koga”, Hel,
UST 204 dla PPIUR „Korab”, Ustka,
WŁA 310 dla PPIUR „Szkuner” Władysławowo,
- 1990 r.: DAR 316 dla PPIUR „Kuter”, Darłowo,
HEL 153 dla PPIUR „Koga”, Hel,
UST 205 i UST 206 dla PPIUR „Korab”, Ustka,
WŁA 311 i WŁA 312 dla PPIUR „Szkuner”, Władysławowo,
- 1991 r.: HEL 154 dla PPIUR „Koga”, Hel,
KOŁ 6 i KOŁ 7 dla PPIUR „Barka”, Kołobrzeg,
- 1993 r.: KOŁ 120 dla Janusza Parzycha, Kołobrzeg,
KOŁ 121 dla Marka Pielaszkiwicza, Kołobrzeg.

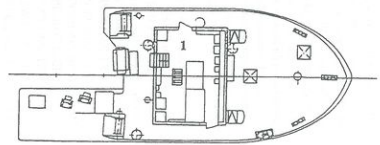
Kadłub kutra był stalowy, całkowicie spawany, a jego konstrukcja została oparta na systemie wiązań wytrzymałościowych w układzie poprzecznym z lokalnymi wstawkami wzdłużnymi. Dno podwójne zastosowano tylko na długości przedziału ładunkowego kutra. Cztery poprzeczne grodzie wodoszczelne miały konstrukcję płaską. Przegrody poprzeczne stanowiły zarazem ściany zbiorników w skrajniku rufowym. Kuter miał trzy pokłady:

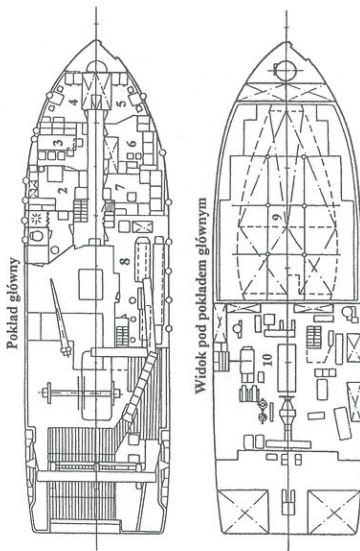
- pokład główny na całej długości statku o wypukłości 1/50 szerokości pokładu,
- pokład dziobówki równoległy do pokładu głównego,
- pokład namiarowy równoległy do płaszczyzny podstawowej o wypukłości 1/50 jego szerokości.

Rufa o konstrukcji pawężowej. Pomieszczenia mieszkalne (dwie kabiny dwuosobowe, jedna trzyosobowa i kabina kapitana), mesa, 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.



Pokład dziobówki





1 – sterownia, 2 – kuchnia, 3 – meza, 4, 5 – kabiny 2-osobowe, 6 – kabina 3-osobowa, 7 – kabina kapitana, 8 – przetwornia, 9 – ładownia, 10 – siłownia

Rys. 36. Plan ogólny kutra typu B-280 (wg Anon. 1989)

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 Korta. 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 uciagu 24,5 kN (2,45 T) przy prędkości wybierania 35 m/min i pojemności bębnow po 1000 m liny o średnicy 16 mm,
- jedną hydrauliczną wciągarkę sieciową o uciagu 34,3 kN (3,43 T) przy prędkości wybierania 40 m/min o pojemności bębna 2,8 m³,
- dwie wciągarki pomocnicze o uciagu 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.

Charakterystyka techniczna kutra typu B-280 była następująca (Anon. 1989):

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	3,0 m
Pojemność rejestrowa brutto	175,6 RT
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 AL 20/24 D przy 750 obr./min. o mocy	420 kW/570 KM
Prędkość	10,0 węzłów
Załoga	8 osób
Autonomiczność pływania	10 dni.

Kutry typu B-280 były ostatnią tak liczną grupą kutrów rybackich, które w XX wieku zbudowano w krajowej stoczni dla polskiego rybołówstwa prowadzącego połowy na Morzu Bałtyckim. Należy jednak wspomnieć, że polskie stocznie rybackie (Gdyńska Stocznia Remontowa w Gdyni, Stocznia „Wisła” w Gdańsku, Stocznia Remontowa „Gryfia” w Szczecinie oraz Stocznia „Ustka” w Ustce) budowały również różne typy kutrów dla kontrahentów zagranicznych. Największymi odbiorcami polskich kutrów były: Nigeria (ponad 70 kutrów typu TR-13 i WKR-25), Libia (33), ZSRR (26 kutrów typu B-275), Kuwejt (20 krewetkowców typu STOREM 8), Wyspy Owcze (9 kutrów typu OR-30), Iran (8 kutrów typu WKR-25/III), Rumunia (7 kutrów typu B-410), NRD (5 kutrów typu B-403), Indie (4 kutry typu STOREM 5), Holandia (4 kutry typu TRNL), Niemcy 3 kutry typu LR-12/N. Siedem innych krajów (Irlandia, Meksyk, Irak, Szwecja, Kuba, Mauretania i Norwegia) zamówiły jeden lub dwa kutry.

Kutry zagraniczne zakupione przez polskich rybaków w latach 90. Na początku lat 90., gdy wycofywano z eksploatacji najstarsze polskie kutry, a wysoka cena uniemożliwiała wprowadzanie nowych jednostek, wielu naszych prywatnych armatorów rybackich zakupiło używane kutry w różnych krajach europejskich. Pełny wykaz wprowadzonych wówczas kutrów oraz dane o armatorze, roku budowy i roku wejścia do eksploatacji w polskim rybołówstwie oraz podstawowe parametry techniczne danego statku podano w tabeli 8.

Cztery z zakupionych kutrów (DZI 64, ŁEB 51, WŁA 8 oraz HEL 129) zostały zbudowane jeszcze w latach 40., a kolejne cztery statki (KOŁ 115, DAR 28, ŁEB 98 i DZI 102) budowano w latach 50. Jedynie trzy kutry (GDY 16, KOŁ 65 i GDY 1) zbudowano na początku lat 70., a zaledwie jeden statek (WŁA 12) był stosunkowo nową jednostką, gdyż został zbudowany w II połowie lat 80.

Wśród dwudziestu pięciu zakupionych kutrów były statki bardzo różnej wielkości. Siedem kutrów charakteryzowało się całkowitą długością kadłuba poniżej 20 m. Z kolei długość sześciu kutrów przekraczała 30 m, w tym dwu (ŁEB 98 i GDY 1) nawet 35 m. Tak duże kutry z uwagi na wielkość zanurzenia nie mogą wpływać do wszystkich polskich portów rybackich.

Zakupione w różnych krajach kutry miały różnego typu silniki o bardzo zróżnicowanej mocy. Tylko na jednym kutrze silnik miał moc poniżej 200 KM (WŁA 8 o mocy 150 KM), a na sześciu kutrach moc nie przekraczała 300 KM. Najczęściej, bo aż na dziesięciu kutrach moc silników wynosiła do 500 KM. Na dwóch kutrach moc silników wynosiła 800 KM lub więcej, a największy kuter (GDY 1) miał zainstalowany silnik o mocy 1000 KM.

Tabela 8. Kutry zakupione przez polskich rybaków w różnych krajach w latach 90.

Nazwa nowa i poprzednia	Armator	Rok		Długość (m)		Szerokość (m)	Wysokość boczna (m)	Pojemność brutto (RT)	Moc silnika (KM)	Silnik główny
		budowy	w Polsce	całkowita	między pionami					
DAR7 (NORDLYSET R-336)	Stanisław Matejek i S-ka, Darłowo	1961	1991	.	14,81	4,58	2,15	20	240	DAF-Diesel, DKS
DZI 64 (Tove) – Dania	Zdzisław Krupa, Dziwnów	1942	1991	.	17,39	5,15	2,20	35	260	Guascor S.A. E12SP
GDY 16 (Christina) – Niemcy	Rygała M. i S-ka, Gdynia	1971	1991	24,05	22,52	6,38	3,15	74	400	Deutz, B/F12M716
GDY 21 (Catania) – Dania	INTERFISH S-ka z o.o., Gdynia	1968	1991	32,95	30,66	6,42	2,80	143	574	Callesen, 427 EOT
GDY 22 (Gadran Nordfisk) – Holandia	INTERFISH S-ka z o.o., Gdynia	1966	1991	27,98	26,06	6,22	2,83	125	594	BB-W Alpha, 407-24 VO
JAS 34 (Anne – Lotte) – Dania	Paweł Muza, Jastarnia	1947	1991	19,13	18,83	5,24	2,39	46	241	Callesen, 425 DO
KOL 115 (Christian SL-4) – Niemcy	Luiza Wróblewska, Kołobrzeg	1951	1991	.	14,73	5,35	.	26	227	DAF-Diesel, DKS1160M
LEB 51 (ZUK) – Holandia	Hieronim Wołodźko, Leba	1943	1991	.	14,71	4,02	1,89	.	200	VEB Schwermaschinenbau K. Liebknecht 6NVD26
WLA 8 (KOVI) – Dania	Polish S-ka z o.o., Władysławowo	1944	1991	.	15,95	4,90	2,10	32	150	Hundested
WLA12 (Anette Bri) – Dania	Polish S-ka z o.o., Władysławowo	1988	1991	23,60	19,80	6,56	3,30	95	330	Alpha-Diesel A/S, 403-26VO
WLA 33 (Schedar) – Niemcy	Polish S-ka z o.o., Władysławowo	1968	1991	33,60	31,19	6,62	.	150	800	Alpha-Diesel A/S, 40826VO
WLA 69 (Minna) – Dania	Polish S-ka z o.o., Władysławowo	167	1991	24,75	22,92	5,55	2,59	84	400	Callesen, 427 EON
DAR 28 (Jegens) – Norwegia	INTERFISH S-ka z o.o., Darłowo	1954	1992	21,98	20,63	5,94	2,62	75	465	Alpha-Diesel, D 2542 MLE
DAR 32 (Avanti) – Dania	Pogorzelski A. i S-ka, Darłowo	1960	1992	20,34	18,44	5,67	2,95	52	455	Deutz, SBA8M816
GDY 19 (Gitte Ruby) – Dania	INTERFISH S-ka z o.o., Gdynia	1960	1992	30,57	27,61	6,34	.	122	500	MHI Samofa Diesel, S6NMPTK
LEB 97 – Holandia	PPiUR „Otech”, Leba	1960	1992	27,04	25,05	6,22	.	123	544	A/S Alpha, 406/26 VD
WLA 90 (Deneb) – Dania	Nowak W., Orłowski K., Władysławowo	1960	1992	21,85	19,78	5,85	2,29	63	400	Callesen, EO-427
GDY 1 Maskonor (Polarhav) – Wyspy Owcze	Nowak Edward, Gdynia	1973	1993	38,15	35,65	7,34	4,00	216	1000	„WICHMAN” Motorfabric A/S Rubbertranset
LEB 7 (UK 7 Jannetje) – Holandia	Gołyszny Jacek, Leba	1963	1993	25,50	24,18	6,03	3,00	80	530	Samofa Mitsubishi, S8NTK
UST 34 – Holandia	Urbańczyk A., Fleszer W., Ustka	1960	1993	26,92	23,99	6,02	3,10	101	375	A/S Volund, DMT-330
LEB 98 – Holandia	Orion S-ka z o.o. Leba	1957	1995	35,34	31,89	7,01	3,50	184	898	BW Alpha – Diesel
ŚWI 1 – Dania	Zdzisław Krupa, Świnoujście	1968	1995	28,73	25,72	6,40	3,20	134	632	Caterpillar
DZI 102 – Niemcy	Waniewski Bogdan, Dziwnów	1957	1997	26,45	23,56	6,70	3,65	151	302	VEB Maschinbau Helberstadt
KOL 65 – Litwa	Renata Bielaszewska, Kołobrzeg	1971	1998	30,95	27,50	6,40	3,00	155	500	Callesen, 427FOT
HEL 129 (Ventus) – Dania	Benedykt Formeła, Hel	1947	2000	18,50	16,50	5,36	2,68	42	290	Baudouin SMB, 8P15E

FLOTA DALEKOMORSKA

Po II wojnie światowej polska flota dalekomorska oprócz trawlerów i lugrotrawlerów budowanych zagranicą (zakupy i dostawy w ramach UNRRA) wykorzystywała wiele różnych typów statków rybackich, które budowano w krajowych stocznich Gdańska i Gdyni.

W latach 1950-1962 zbudowano 126 statków pięciu różnych typów, na których połowy mogły odbywać się wyłącznie w systemie burtowym. Pierwszym typem polskich trawlerów burtowych były statki parowe typu B-10 budowane przez Stocznnię Gdańską w Gdańsku. Dwa pierwsze z nich („Radunia” i „Rega”) zbudowano w 1950 r., a pozostałych dwadzieścia jednostek budowano w latach 1953-1957.

W latach 50. budowano w Stoczni Północnej w Gdańsku dwa typy lugrotrawlerów: B-11 i B-17. W latach 1951-1953 zbudowano 31 statków typu B-11, a w latach 1955-1957 przekazano 26 lugrotrawlerów typu B-17.

Inny typ burtowego trawlera o napędzie parowym (B-14) budowała Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni w latach 1957-1960. Łącznie zbudowano 32 trawlerzy tego typu. Ostatnim burtowym, motorowym trawlerem były jednostki typu B-20, których 15 zbudowano w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni w latach 1961-1962.

Poczynając od 1959 r. polskie stocznie rozpoczęły budowę trawlerów rufowych. Pierwsze oceaniczne trawlerzy-przetwórnice typu B-15 budowała Stocznia Gdańska w latach 1959-1967. Seria tych trawlerów liczyła 21 jednostek. Zmodyfikowaną wersją trawlerów typu B-15 były statki typu B-22, których 8 zbudowano również w Stoczni Gdańskiej w latach 1966-1972.

W latach 1963-1973 Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni zbudowała 39 trawlerów-zamrażalni trzech typów (B-23, B-18 i B-29. W latach 1970-1993 zbudowano jeszcze 43 trawlerzy-przetwórnice dziesięciu różnych typów, ale serie budowanych statków były krótkie. Ostatni typ trawlera (B-672 o nazwie „Sagran”) wszedł do eksploatacji w polskim przedsiębiorstwie połowowym w 1993 r.

W niniejszym rozdziale wymieniono wszystkie statki dalekomorskie zbudowane w krajowych stocznich dla polskich armatorów oraz przedstawiono ich charakterystyki techniczne.

Nie ujęto natomiast bardzo wielu typów statków rybackich, nawet długich serii, budowanych w polskich stocznich dla różnych odbiorców zagranicznych. Na przykład, Stocznia Gdańska w latach 1952-1957 zbudowała dla ówczesnego ZSRR ponad 60 burtowych trawlerów typu B-10, a w latach 1956-1960 wraz ze Stocznnią im. Komuny Paryskiej w Gdyni ponad 45 trawlerów typu B-14. W latach 60. Stocznia Gdańska zbudowała dla radzieckiego odbiorcy również ponad 50 rufowych trawlerów-przetwórnici dwóch typów, tj. B-15 i B-26 oraz baz rybackich trzech typów B-62 (baza śledziowa), B-64 (przemysłowa baza przetwórcza) i B-69 (przemysłowa baza przetwórcza).

Poczynając od 1957 r. polskie stocznie rozpoczęły eksport statków rybackich do krajów Europy Zachodniej. Największymi odbiorcami, którzy w latach 60. i 70., zakupili ponad 50 statków były Anglia i Francja, Rumunia, Islandia, Norwegia, Irlandia. W późniejszym okresie eksportowano statki rybackie do wielu krajów, między innymi: Kuwejtu (kutry krewetkowe), Iraku, Kuby, Nigerii, Indii, Libii, Meksyku.

PAROWE TRAWLERY TYPU B-10

Trawlery burtowe typu B-10 były pierwszymi, większymi polskimi jednostkami rybackimi, które zbudowano w krajowej stoczni pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

- * P $\frac{4}{R}$ R / M tr – w odniesieniu do kadłuba i wyposażenia pokładowego,
- * PRM – w odniesieniu do wyposażenia maszynowego.

Projektantami statku byli pracownicy Centralnego Biura Konstrukcji Okrętowych (CBKO) inż. Janusz Staszewski, inż. Stefan Pup i mgr inż. Jerzy Zubrzycki. Pierwsze dwa trawlerzy typu B-10 o nazwach „Radunia” i „Rega” zbudowała Stocznia Gdańska w Gdańsku w 1950 r. Dalejzych 20 trawlerów tej serii (również trawler „Raba”, który po przebudowie w 1954 r. w Stoczni Północnej w Gdańsku rozpoczął działalność jako statek szkolny „Jan Turlejski”) zbudowano w latach 1953-1957. Trawlery typu B-10 były przewidywane do prowadzenia poza Bałtykiem połowów z użyciem włoka dennego (Staszewski 1956, 1994).

Wszystkie jednostki nosiły nazwy polskich rzek, co dokumentuje poniższe zestawienie.

1950 r.: „Radunia” – GDY 101 (wycofany z eksploatacji w 1973 r.) oraz „Rega” – GDY 112 (wycofany z eksploatacji w 1974 r.) dla PPD „Dalmor”, Gdynia,

1953 r.: „Regalica” – GDY 211 (wycofany z eksploatacji w lipcu 1975 r.) dla PPD „Dalmor”, Gdynia

1954 r.: „Radomka” – GDY 214 (wycofany z eksploatacji w 1977 r.), „Rawka” – GDY 215 (wycofany z eksploatacji w grudniu 1976 r.), „Rozoga” – GDY 217 (wycofany z eksploatacji w 1977 r.), „Rudawa” – GDY 218 (wycofany z eksploatacji w 1977 r.) dla PPD „Dalmor”, Gdynia oraz „Raba” – GDY 216, po przebudowie w Stoczni Północnej w Gdańsku od 2 maja 1954 r. jako trawler szkolny „Jan Turlejski” – GDY 212 (wycofany z eksploatacji w 1978 r.),

1955 r.: „Bzura” – GDY 256 (wycofany z eksploatacji w 1978 r.), „Biała” – GDY 257 (wycofany z eksploatacji we wrześniu 1975 r.), „Brynica” – GDY 258 (wycofany z eksploatacji w 1978 r.), „Barycz” – GDY 259 (wycofany z eksploatacji w 1978 r.), „Biebrza” – GDY 260 (wycofany z eksploatacji w 1977 r.), „Brda” – GDY 261, zatonała w styczniu 1975 r. w duńskim porcie Hantsholm, „Prądnik” – GDY 262 (wycofany z eksploatacji w 1978 r.) dla PPD „Dalmor”, Gdynia

1956 r.: „Poprad” – GDY 263 (wycofany z eksploatacji w 1978 r.), „Przemsza” – GDY 264 (wycofany z eksploatacji w 1978 r.), „Płona” – GDY 265, wycofany z eksploatacji w grudniu 1972 r., „Wkra” – GDY 266 (wycofany z eksploatacji w 1978 r.) dla PPD „Dalmor”, Gdynia

1957 r.: „Leba” – ŚWI 142 i „Łyna” – ŚWI 144 (wycofane z eksploatacji w grudniu 1973 r.) dla PPD „Odra”, Świnoujście oraz „Łużyca” – ŚWI 143, przekazany do WSM Szczecin w 1964 r., (wycofany z eksploatacji w 1977 r.).

Kadłub trawlera zbudowany ze stalowych blach o grubości 11 i 13 mm był częściowo nitowany (na szwach poszycia, wręgi, połączenia pokładu z poszyciem, połączenia grodzi z poszyciem burtowym, połączenie poszycia z tylnicą i ze stępką belkową) oraz częściowo spawany (nadbudówki, pokłady, grodzie, dno wewnętrzne, denniki, wzdłużniki i fundamenty). Trawler miał jeden ciągły pokład i siedem wodoszczelnych grodzi. Tylnicę i dolną część dziobnicy wykonano z odlewów staliwanych. Pomieszczenia mieszkalne rozmieszczono w dziobowej części statku, na międzypokładzie rufowym, na śródokrećciu pokładu głównego oraz na pokładzie łodziowym (kabina kapitana i radioofficera). Mesa znajdowała się na głównym pokładzie w części rufowej statku, kabiny rozmieszczono poczynając od dziobówki na pokładówce i dolnej części rufowej.

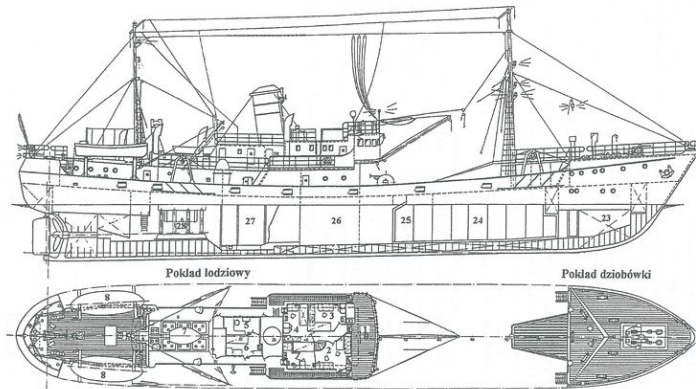
Napęd statków stanowiła maszyna parowa typu „Fredrikstad”, dwuprzężna, 4-cylindrowa na parę przegrzaną o mocy 900 KM, z kotłem płomieniówkowo-opłomkowym typu Howden Johnson, w którym ciśnienie robocze wynosiło 16 atm., opalany węglem (zasilanie ręczne). W latach 1961-1965 zostały zmodernizowane i przystosowane do opalania kotłów olejem opalowym – mazutem (Gołębiowski 1966). Prąd stały o napięciu 220 V wytwarzały dwie prądnice z napędem parowym.

Statek dysponował wyposażeniem do prowadzenia połowów trałowych z prawej burty. Parowa winda trałowa była zamontowana na pokładzie przed pokładówką. Przy uciągu 10 T prędkość wybierania lin o średnicy 28 mm wynosiła 63 m/min. Boczne głowice windy wystawały poza ściany pokładówki, dzięki czemu można nimi było posługiwać się przy obsłudze bomów rufowych i podnoszeniu łodzi ratunkowych. W części rufowej trawlera zamocowano urządzenia do spinania lin trałowych po ich wydaniu. Podnoszenie włoka umożliwiał lekko pochylony ku rufie maszt dziobowy z dwoma bomami o udźwigu po 5 T.

Do podchładzania ładowni do temperatury +1° C zainstalowano urządzenia freonowe firmy Sabroe. Wężownice zamontowano pod pokładem i na grodziach.

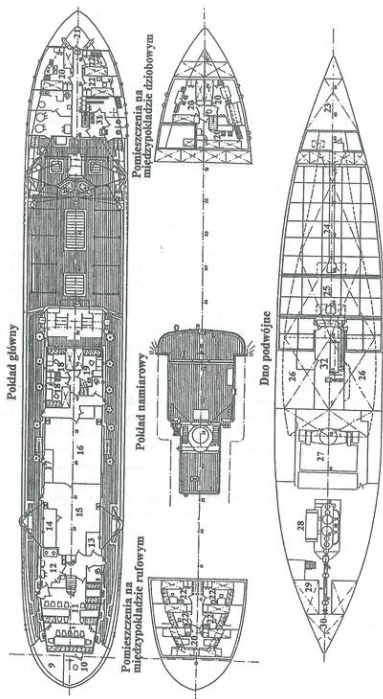
Ogólny plan trawlera typu B-10 przedstawiono na rysunku 37. Charakterystyka techniczna tego trawlera była następująca:

Długość całkowita	59,2 m
Długość między pionami	53,8 m
Szerokość konstrukcyjna	9,0 m
Wysokość boczna	4,9 m
Zanurzenie średnie	4,32 m
Pojemność rejestrowa:	
brutto	615 RT
netto	219 RT
Pojemność zbiorników:	
paliwa	321 m ³
wody słodkiej	120,4
Pojemność zasobni węgla	307 t
Nośność	420/450 t
Maszyna parowa typu Frederikstad o mocy	1000 KM
Prędkość	12 węzłów
Zainstalowana moc zespołów prądowców	40 kW
Załoga	28-29 osób
Autonomiczność pływania	28 dni (przy opalaniu mazutem)
	25 dni (przy opalaniu węglem).



- 1 – sterownia, 2 – kabina kapitana, 3 – kabina I oficera, 4 – kabina II oficera, 5 – radiostacja, 6 – kabina radioofficera, 7 – łódź robocza, 8 – łódź ratunkowa, 9 – magazyn prowiantowy, 10 – magazyn sprzętu połowowego, 11 – mesa, 12 – kuchnia, 13 – natrysk, 14 – warsztat maszynowy, 15 – szyb maszynowni, 16 – szyb kotłowy, 17 – suszarnia, 18 – kabina 2 oficerów, 19 – kabina I mechanika, 20 – kabina 4-osobowa, 21 – magazyn bosmański, 22 – kabina 2-osobowa, 23 – skrajnik dziobowy, 24 – ładownia, 25 – ładownia zapasowa, 26 – główne zasobnie węgla, 27 – kotłownia, 28 – maszynownia, 29 – zbiornik wody słodkiej, 30 – skrajnik rufowy, 31 – pomieszczenie sanitarne, 32 – wytwórnia mączki rybnej

Rys. 37. Plan ogólny trawlera parowego typu B-10 w wersji eksportowej (wg Grzywaczewskiego i in.)



Efektywność połowowa tych statków nie była najwyższa, na co przede wszystkim miały wpływ następujące czynniki:

- zbyt mały uciąg,
- duże zużycie paliwa i słodkiej wody,
- częste awarie kotłów i wałów wykorbionych maszyn parowych,
- niedostateczna autonomiczność pływania.

Problem niedoboru słodkiej wody został rozwiązany po zainstalowaniu na statku wyparownika pracującego zarówno na parze świeżej, jak i przetworzonej.

LUGROTRAWLERY TYPU B-11

W latach 50. polskie stocznie zbudowały dla naszego rybołówstwa dwa typy lugrotrawlerów przeznaczonych do prowadzenia połowów na Morzu Północnym. Pierwsze, typu B-11 powstały na podstawie założeń opracowanych przez rybołówstwo w latach 1948-1949, a ich projektantem był inż. Janusz Staszewski. Według tych założeń statek miał mieć długość około 28 m, pojemność 480 beczek śledziowych, 12 osób załogi, prędkość 9 węzłów, połowy włokiem i pławnicami, czas rejsu około trzech tygodni.

Wszystkie zbudowane przez Stocznnię Północną w Gdańsku lugrotrawlerzy nosiły nazwy ptaków, a pierwszą jednostkę z serii B-11 nazwano m.t. „Kulik”, stąd potoczna ich nazwa „kuliki”. Statki budowane pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

ZZZ M lgr-trw

Pierwszą jednostkę przekazano Przedsiębiorstwu Połowów Dalekomorskich „Dalmor” w dniu 1 maja 1951 r., a ostatnią, 31. był „Perkoz” – przekazany 23 grudnia 1954 r. Spis lugrotrawlerów typu B-11 zbudowanych przez Stocznnię Północną w latach 1951-1954 dla PPD „Dalmor” w Gdyni, które przekazano następnie PPDiUR „Odra” w Świnoujściu, a w latach 1957-1960 PPDiUR „Gryf” w Szczecinie zawarto w poniższym zestawieniu:

- 1951 r.: „Kulik” – ŚWI 105, „Kaczor” – ŚWI 106, „Kania” – ŚWI 107, „Kwiczol” – ŚWI 108;
 1952 r.: „Bekas” – ŚWI 92, „Bąk” – ŚWI 93, „Błotniak” – ŚWI 94, „Dzięcioł” – ŚWI 96,
 „Drozd” – ŚWI 97, „Dudek” – ŚWI 98, „Drop” – ŚWI 99, „Derkacz” – ŚWI 100,
 „Kos” – ŚWI 109, „Czubatka” – ŚWI 110 (zatonała na Morzu Północnym w maju 1955 r.), „Czajka” – ŚWI 111, „Cietrzew” – ŚWI 112 (w 1957 r. przejęty przez PRO, a w 1960 r. oddany Związkowi Harcerstwa Polskiego z przeznaczeniem po przebudowie w Gdynińskiej Stoczni Remontowej i Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni na żaglowiec szkolny „Zawisza Czarny”, „Czapla” – ŚWI 113 (w 1957 r. przejęty przez PRO), „Birkut” – GDY 201 (w marcu 1953 r. przydzielony Morskiemu Instytutowi Rybackiemu jako statek naukowo-badawczy);
 1953 r.: „Cyranka” ŚWI – 86 (zatonała na Morzu Północnym w październiku 1956 r.), „Pelikan” – ŚWI 87, „Pingwin” – ŚWI 88, „Puchacz” – ŚWI 89, „Puszczyk” – ŚWI 90, „Bocian” – ŚWI 91, „Sójka” – ŚWI 95, „Skowronek” – ŚWI 114, „Słowik” – ŚWI 115, „Sikora” – ŚWI 116, „Sowa” – ŚWI 117, „Szpak” ŚWI 118;
 1954 r.: „Perkoz” – ŚWI 119.

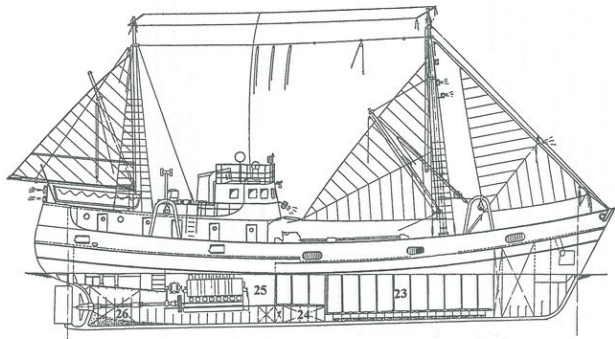
Pierwsze wybudowane lugrotrawlerzy miały zgodnie z założeniami pomieszczenia dla dwunastu rybaków. Okazało się jednak, że podczas połowów pławnicowych była to załoga niewystarczająca. Powiększono więc liczbę miejsc do 18 poprzez usunięcie kotłów trałowych na lewej burcie i jej zabudowę w części rufowej. Na rysunku 38 przedstawiono ogólny plan lugrotrawlera typu B-11 już po wspomnianej przebudowie (Staszewski 1956).

Pokład główny wyposażono w urządzenia do prowadzenia połowów włokiem lub zestawem pławnic, a winę trałową przystosowano również do obsługi repu (lina utrzymująca pławnice). Pomieszczenie do składowania repu (tzw. repkoja) zlokalizowano tuż pod głowicą windy. Ładownia, podobnie jak na trawlerach, miała środkowy korytarz, a przegrody były rozdzielone rzędami pilersów. Pierwsze lugrotrawlerzy wyposażano w silniki z głowicą żarową, szwedzkiej firmy June Munktell, o mocy 300 KM, ze śrubą nastawną. Na później budowanych statkach montowano silniki wysokoprężne, bezpośrednio nawrotne, firmy Buckau-Wolf, ze śrubą stałą, o mocy także 300 KM.

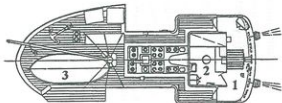
Charakterystyki techniczne lugrotrawlerów typu B-11 były następujące:

Długość całkowita	32,57
Długość między pionami	28,47 m
Szerokość konstrukcyjna	6,70 m
Wysokość boczna	3,35 m
Zanurzenie konstrukcyjne	2,90 m
Pojemność ładowni	138 m ³
Ładowność	480 beczek
Nośność	90 t
Silnik o mocy	300 KM
Prędkość marszowa	9,0 węzłów
Prędkość trałowania	3-3,5 węzłów
Załoga	18 osób
Autonomiczność pływania	21 dni.

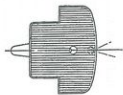
Lugrotrawlerzy typu B-11, a także B-17 zapisały się na czarnej karcie polskiego rybołówstwa (Kabat 1959). W maju 1955 r. lugrotrawler „Czubatka” zaginął wraz z 14-osobową załogą podczas sztormu na Morzu Północnym. W październiku 1956 r. również w rejonie Morza Północnego w sztormowej pogodzie zatonał drugi lugrotrawler „Cyranka”, zginęło 12 rybaków, czterech zdołano uratować. Po tej katastrofie powołano rządową komisję, która miała zbadać przyczyny zatonięcia obu statków, a także zalecić zmiany mające na celu poprawienie stateczności tych jednostek.



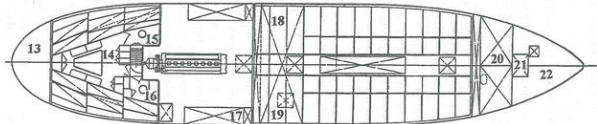
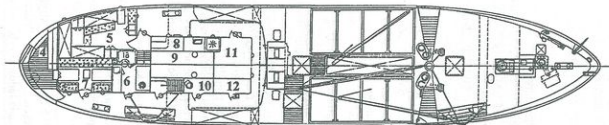
Pokład łodziowy



Pokład pelengowy



Pokład główny



Widok pod pokładem głównym

- 1 – sterownia, 2 – kabina kapitana, 3 – łódź ratunkowa, 4 – pomieszczenie maszyny sterowej, 5 – kabina 6-osobowa, 6 – kuchnia, 7 – mesa, 8 – suszarnia, umywalnia i prysznic, 9 – szyb siłowni, 10 – WC, 11 – pomieszczenie silnika windy trałowej, 12 – magazyn pokładowy, 13 – magazyn prowiantowy, 14 – kabina 8-osobowa, 15 – kabina 2-osobowa, 16 – kabina I mechanika, 17 – zbiornik paliwa, 18 – sieciownia, 19 – pomieszczenie na reperaturę, 20 – zbiornik paliwa, 21 – skrzynia łańcucha kotwicznego, 22 – magazyn bosmański, 23 – ładownia, 24 – zbiornik wody słodkiej, 25 – siłownia, 26 – zbiornik wody słodkiej

Rys. 38. Ogólny plan ługotrawiera typu B-11 (wg Staszewskiego 1994)

LUGROTRAWLERY TYPU B-17

Lugrotrawlerzy typu B-17, które również budowano w Stoczni Północnej w Gdańsku w latach 1955-1957 dla PPDiUR „Odra” w Świnoujściu, były zmodyfikowaną wersją (przede wszystkim o większej długości) statków typu B-11. Projektantem statku był mgr inż. Ryszard Kamiński. Statki budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

- * P⁴/_{RM} Igr-trw – w odniesieniu do kadłuba i wyposażenia pokładowego,
- * PRM – w odniesieniu do wyposażenia maszynowego.

W latach 1955-1957 przekazywano armatorowi następujące statki:

- 1955 r.: „Mewa” – ŚWI 120, „Marabut” – ŚWI 121, „Maskonor” – ŚWI 122, „Myszolów” – ŚWI 123, „Makolągwa” – ŚWI 124, „Mornel” – ŚWI 125, „Mazurek” – ŚWI 126 (w lipcu 1963 r. zatonał na Skagerraku), „Mysikrólik” – ŚWI 127;
- 1956 r.: „Jaskółka” – ŚWI 128, „Jastrząb” – ŚWI 129, „Jarząbek” – ŚWI 130, „Jemiołucha” – ŚWI 131, „Gil” – ŚWI 132, „Grzywacz” – ŚWI 133, „Głuszc” – ŚWI 134 (w listopadzie 1965 r. zatonał na Skagerraku), „Gawron” – ŚWI 135, „Gołąb” – ŚWI 136, „Rybitwa” – ŚWI 137, „Rybołów” – ŚWI 138, „Raszka” – ŚWI 139;
- 1957 r.: „Raróg” – ŚWI 140, „Rokietniczka” – ŚWI 141, „Zięba” – ŚWI 142, „Żuraw” – ŚWI 146, „Zimorodek” – ŚWI 147, „Żoła” – ŚWI 148.

Ogólny plan lugrotrawlera typu B-17 przedstawiono na rysunku 39.

Możliwość wprowadzania modyfikacji w nowym typie lugrotrawlera była ograniczana, gdyż:

– należało zachować tę samą szerokość kadłuba, co wynikało z parametrów wnętrza ślipewej;

– masa kadłuba nie mogła przekraczać nośności ślipe, która wynosiła 100 ton;

– dążono do maksymalnej unifikacji statków typu B-11 i B-17 poprzez wykorzystywanie mechanizmów, urządzeń i materiałów takich samych na obu typach statków.

Zwiększenie długości kadłuba o około 1,9 m w stosunku do typu B-11 umożliwiło powiększenie ładowni, a całkowita zabudowa lewej burty na głównym pokładzie zwiększyła dodatkowo o około 30% powierzchnię pomieszczeń mieszkalnych i ogólnie polepszyła warunki socjalne załogi. Wydłużenie kadłuba zwiększyło również ruchobą powierzchnię pokładu, co było dużym ułatwieniem przy połowach pławnicowych.

Poszycie kadłuba, podobnie jak na B-11, było nitowane, a konstrukcja wewnętrzna, fundamenty maszynowe, pokłady, nadbudówki oraz grodzie – całkowicie spawane. Tylnicę wykonano z odlewu stalowego, a jej kształt dopasowano do dyszy Korta, która była do niej zamocowana. Dziobnica i tylnica połączone były z poszyciem za pomocą nitów. Na pierwszych 24 jednostkach ładownie nie były podchładzane. Jednak w związku z utworzeniem Gwinejsko-Polskiego Towarzystwa Połowów Morskich „Soguipol”, dwa lugrotrawlerzy typu B-17 („Zięba” i „Zimorodek”) przed udaniem się w pierwszej połowie 1962 r. na łowiska afrykańskie poddano modernizacji w stoczni Giuliano San Giusto w Trieście (Włochy). Podczas tego remontu zainstalowano na obu statkach urządzenia do schładzania ładowni ryb, co było niezbędne dla prowadzenia połowów w warunkach tropikalnych, o czym przekonały się załogi dwóch innych seryjnych lugrotrawlerów („Żoła” i „Żuraw”) skierowane wcześniej (październik 1961 r.) do Konakry, które po bardzo krótkim czasie wróciły do kraju.

Spośród lugrotrawlerów typu B-17, podobnie jak w grupie B-11, w pierwszej połowie lat 60. na morzu zatonięły dwa statki („Mazurek” i „Głuszec”). Trzeci lugrotrawler, „Gawron”, zatonął w porcie Szczecin z powodu niewłaściwego zamknięcia zaworu CO. Na szczęście w tych tragediach było mniej ofiar w ludziach (sześć osób na „Mazurku”) niż po zatonięciu „Czubatki” i „Cyranki”. Mimo zmian poprawiających ich stateczność statki te sukcesywnie wycofano z rybackiej eksploatacji, co definitywnie nastąpiło w 1972 r. Większość lugrotrawlerów sprzedano zagranicę, między innymi do Ghany i Brazylii. Jedenaście statków po przebudowie i modernizacji spełniało inne funkcje. Dwa przykłady przebudowanych lugrotrawlerów przedstawiono na rysunkach 40 i 41 (Grzybowski 1985, Milewski 1978 i Krajewski 1962). Pierwszy z nich przedstawia przebudowany przez Szczecińską Stocznnię Remontową lugrotrawler „Jarząbek” na luksusowy jacht „Mazurka”. Zamawiającym był John Seward Johnson, założyciel i fundator naukowy Instytutu Oceanograficznego w Fort Pierce na Florydzie (mąż Barbary Piaseckiej). Głównym projektantem przebudowy tego statku był mgr inż. Zbigniew Milewski, a wystrój jachtu projektował doc. art. plast. R. Sznajder. Meble i wykładziny apartamentów armatora wykonała artystyczna spółdzielnia „Rzeźba” w Poznaniu. Drugim był, „Horyzont” – instrumentalny statek Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, przebudowany z lugrotrawlera „Puchacz”.

Charakterystyki techniczne lugrotrawlerów typu B-17 były następujące:

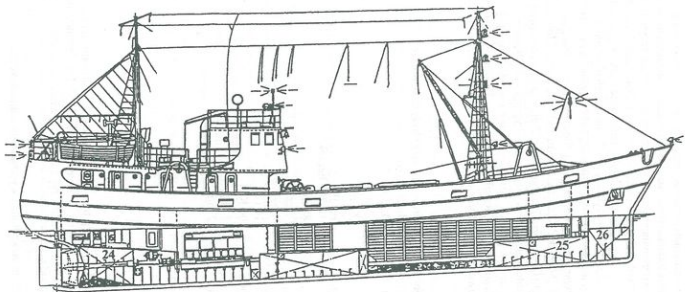
Długość całkowita	34,45
Długość między pionami	30,35 m
Szerokość	6,7 m
Wysokość boczna	3,61 m
Zanurzenie ładunkowe	3,20 m
Ładowność	610-700 beczek
Pojemność ładowni	188 m ³
Prędkość marszowa	9 węzłów
Prędkość trałowania	4 węzłów
Nośność	110 t
Silnik Buckau-Wolf o mocy	300 KM
Załoga	18 osób
Autonomiczność pływania	22 dni.

PAROWE TRAWLERY TYPU B-14

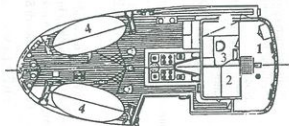
Wykorzystując doświadczenia z eksploatacji trawlerów typu B-10, budowanych przez Stocznnię Gdańską, Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni w latach 1957-1961 zbudowała długą serię, liczącą 32 jednostki, burtowych trawlerów typu B-14. Trawlery budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

* P $\frac{4}{\downarrow}$ R L3 W – w odniesieniu do kadłuba i wyposażenia pokładowego,

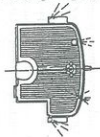
* PRM – w odniesieniu do wyposażenia maszynowego.



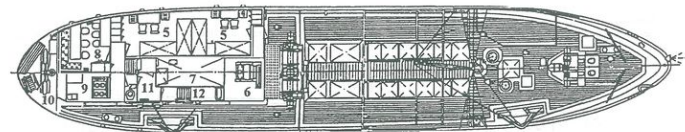
Pokład łodziowy



Pokład pelengowy



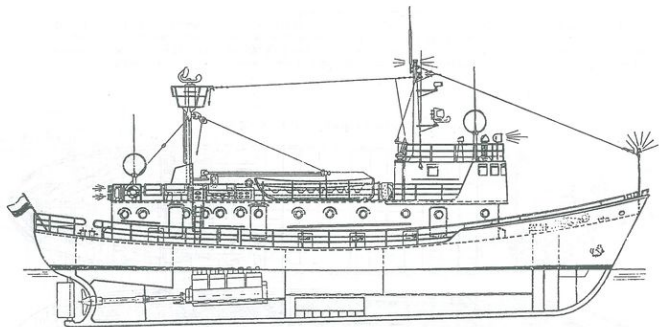
Pokład główny



Widok pod pokładem głównym

- 1 – sterownia, 2 – kabina nawigacyjna, 3 – kabina kapitana, 4 – łodzie ratunkowe, 5 – kabina 8-osobowa, 6 – pomieszczenie silnika windy tralowej, 7 – szyb siłowni, 8 – mesa, 9 – kuchnia, 10 – pomieszczenie maszyny sterowej, 11 – suszarnia, 12 – WC, 13 – magazyn bosmański, 19 – pomieszczenie na reperacje, 15 – sieciownia zapasowa, 16 – ładownia (480 beczek), 17 – sieciownia, 18 – ładownia (132 beczki), 19 – zbiornik paliwa, 20 – siłownia, 21 – kabina 2-osobowa, 22 – kabina I mechanika, 23 – kabina 6-osobowa, 24 – skrajnik rufowy, 25 – zbiornik wody słodkiej, 26 – zbiornik balastowy wody słodkiej

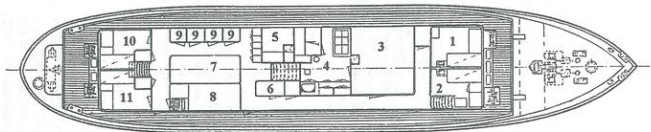
Rys. 39. Ogólny plan lugrotrawlera typu B-17 (wg Doerffera 1956)



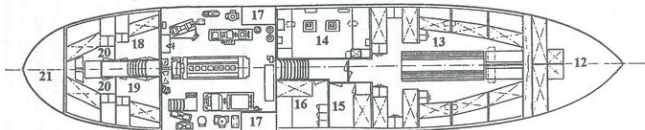
- 1 – kabina kapitana, 2 – kabina I mechanika, 3 – mesa, 4 – pentra, 5 – magazyn prowiantowy, 6 – prysznic, 7 – szyb maszynowni, 8 – umywalnia, 9 – WC, 10 – kabina I oficera, 11 – kabina II mechanika, 12 – magazyn bosmański, 13 – pomieszczenie na 24 osoby, 14 – pomieszczenie szkoleniowe, 15 – kabina II oficera, 16 – kabina 3-osobowa, 17 – zbiornik paliwa, 18 – kabina III oficera i asystenta, 19 – kabina ochmistrza i bogażana, 20 – kabina 2-osobowa, 21 – magazyn farbi

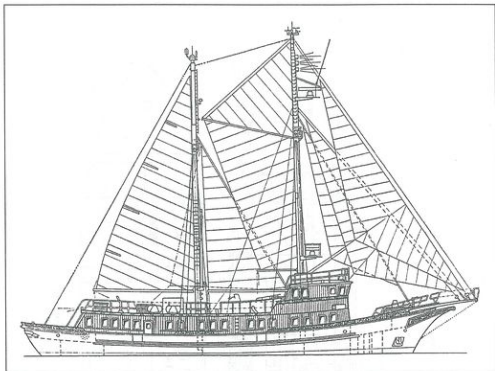
Rys. 40. Statek instrumentalny Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni przebudowany z lugrotrawiera „Puchacz”
(wg Krajewskiego)

Pokład główny



Widok pod pokładem głównym





Rys. 41. Jacht motorowo-żaglowy „Mazurka” przebudowany z ługrotrawlera „Jarząbek”
(wg Grzybowskiego)

Dokumentacja konstrukcyjna została opracowana przez CBKO nr 1, a głównymi projektantami trawlera byli inż. Błażej Smoliński i mgr inż. Zbigniew Tretkowski (Rudziński i in. 1958). Konstrukcja i wielkość kadłuba były takie same jak trawlerów typu B-10. Również napęd trawlera stanowiła maszyna parowa z kotłem typu szkockiego. Odstępstwo w konstrukcji notowano tylko na trawlerze „Bystrzyca”, który jako jedyny z tej grupy statków był wersją eksportową, czyli ulepszonym typem B-10, charakteryzującym się kadłubem całkowicie spawanym, a opalanym już mazutem a nie węglem. Trawler typu B-14 przedstawiono na rysunku 42. Zbudowano 32 statki z tej serii, były to:

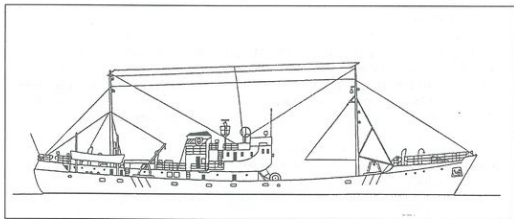
- 1957 r.: „Bystrzyca” – ŚWI 149 (wycofany z eksploatacji w 1979 r.),
 „Wda” – ŚWI 150 (wycofany z eksploatacji w 1964 r.),
 „Szprotawa” – ŚWI 151 (wycofany z eksploatacji w 1974 r.), dla PPDiUR „ODRA”,
 Świnoujście
 „Wisłok” – GDY 186, dla PPDiUR „Dalmor” w Gdyni (strata całkowita w wyniku wejścia na mieliznę u brzegów Islandii w lutym 1964 r.),
 1958 r.: „Wierzyca” – GDY 220 (wycofany z eksploatacji w 1976 r.),
 „Walsza” – GDY 267 (wycofany z eksploatacji w 1977 r.),
 „Wąpusza” – GDY 268 (wycofany z eksploatacji w 1977 r.),
 „Wełna” – GDY 269 (wycofany z eksploatacji w 1977 r.), dla PPD „Dalmor” w Gdyni,
 „Słupia” – ŚWI 152 (wycofany z eksploatacji w 1977 r.),

„Świder” – ŚWI 153 (wycofany z eksploatacji w 1977 r.),
 „Śleza” – ŚWI 155 (wycofany z eksploatacji w 1977 r.),
 „Skawa” – ŚWI 154 (wycofany z eksploatacji w 1977 r.),
 „Skrwa” – ŚWI 155 (wycofany z eksploatacji w 1979 r.),
 „Osa” – ŚWI 157 (wycofany z eksploatacji w 1974 r.),
 „Obra” – ŚWI 158 (wycofany z eksploatacji w 1977 r.),
 „Oława” – ŚWI 159 (wycofany z eksploatacji w 1978 r.),
 „Olza” – ŚWI 160 (wycofany z eksploatacji w 1977 r.),
 „Opawa” – ŚWI 161 (wycofany z eksploatacji w 1977 r.),
 „Omulew” – ŚWI 162 dla PPDiUR „Odra” w Świnoujściu (wycofany z eksploatacji w 1973 r.),

1959 r.: „Widawa” – GDY 270 (wycofany z eksploatacji w 1977 r.),
 „Tanew” – GDY 271 (wycofany z eksploatacji w 1978 r.),
 „Tyśmienica” – GDY 272 (wycofany z eksploatacji w 1977 r.),
 „Nida” – GDY 273, wycofany z eksploatacji w 1977 r.,
 „Nurzec” – GDY 274, zatonał na redzie portu Aberdeen (Wielka Brytania) w styczniu 1971 r., dla PPD „Dalmor” w Gdyni,
 „Kwisa” – ŚWI 163 (wycofany z eksploatacji w 1977 r.),
 „Kamienna” – ŚWI 164, zatonał na Płn. Atlantyku w czerwcu 1971 r.,
 „Kaczawa” – ŚWI 165, wycofany z eksploatacji w 1973 r.,
 „Karwia” – ŚWI 166 dla PPDiUR „Odra” w Świnoujściu (wycofany z eksploatacji w 1977 r.),

1960 r.: „Nidzica” – GDY 275, dla PPD „Dalmor” w Gdyni (wycofany z eksploatacji w 1977 r.)
 „Krepina” – ŚWI 167 dla PPDiUR „ODRA” w Świnoujściu, wycofany z eksploatacji w 1977 r.),
 „Hańcza” – SZN 56, wycofany z eksploatacji w 1977 r.) oraz
 „Radwa” – SZN 57 dla PPDiUR „Gryf” w Szczecinie (wycofany z eksploatacji w 1974 r.).

M.t. „Radwa” był ostatnim polskim trawlerem, na którym zamontowano maszynę parową. Wszystkie następne statki miały już napęd motorowy.



Rys. 42. Trawler parowy typu B-14
 (wg Grzywaczewskiego i in.)

Charakterystyka techniczna trawlerów typu B-14 była następująca:

Długość całkowita	59,23
Długość między pionami	53,50 m
Szerokość konstrukcyjna	9,00 m
Wysokość boczna	4,90 m
Zanurzenie konstrukcyjne	4,10/4,25 m
Pojemność netto ładowni podchładzanych po odliczeniu izolacji	371 m ³
Pojemność zbiorników paliwa	321 m ³
wody słodkiej	120,4 m ³
Nośność	420/450 t
Maszyna parowa typu Frederikstad-Cegielski o mocy	800 KM
Prędkość	12 węzłów
Zainstalowana moc zespołów prądotwórczych	40 kW
Załoga	28-29 osób
Autonomiczność pływania	28 dni.

TRAWLERY MOTOROWE typu B-20

Trzecim i zarazem ostatnim rodzajem trawlera burtowego budowanego przez Stocznnię im. Komuny Paryskiej w Gdyni w latach 1961-1962 były statki typu B-20. Dokumentacja techniczna tego trawlera została opracowana przez Biuro Konstrukcyjne Stoczni, a głównym projektantem był mgr inż. Zbigniew Tretkowski. Zbudowano 15 trawlerów typu B-20, a zamawiającym była PPDiUR „Odra”, Świnoujście. Statki budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

* P $\frac{4}{\downarrow}$ R LW trw.

Pierwszym z tej serii trawlerem było „Miedwie”. Pozostałe statki także nosiły nazwy polskich jezior, potocznie rybacy nazywali je „jeziorkami”, były to:

„Miedwie” ŚWI 168 (h) – zbudowane w lutym 1961 r., wycofane z eksploatacji w marcu 1989 r.,

„Mielno” ŚWI 169 (h) – zbudowane w marcu 1961 r., wycofane z eksploatacji w lutym 1990 r.,

„Mamry” ŚWI 170 (h) – zbudowane w maju 1961 r., wycofane z eksploatacji we wrześniu 1989 r.,

„Morąg” ŚWI 171 (h) – zbudowany w maju 1961 r., wycofany z eksploatacji w 1991 r.,

„Morskie Oko” ŚWI 172 (h) – zbudowane w czerwcu 1961 r., wycofane z eksploatacji w sierpniu 1989 r.,

„Wigry” ŚWI 173 (h) – zbudowane we wrześniu 1961 r., wycofane z eksploatacji w marcu 1989 r.,

- „Wieczno” ŚWI 174 – zbudowane w październiku 1961 r., 1 stycznia 1966 r. przekazane Morskiemu Instytutowi Rybackiemu jako statek badawczy, wycofane z eksploatacji w 1989 r.,
- „Wicko” ŚWI 175 – zbudowane w listopadzie 1961 r., wycofane z eksploatacji w grudniu 1981 r.,
- „Śniardwy” ŚWI 176 – zbudowane w listopadzie 1961 r., wycofane z eksploatacji w 1991 r.,
- „Szczytno” ŚWI 177 – zbudowane w styczniu 1962 r., w wyniku pożaru wycofane z eksploatacji w 1979 r.,
- „Sejno” ŚWI 178 (h) – zbudowane w lutym 1962 r., wycofane z eksploatacji w sierpniu 1989 r.,
- „Gardno” ŚWI 179 – zbudowane w marcu 1962 r., wycofane z eksploatacji w grudniu 1981 r.,
- „Gopło” ŚWI 180 (h) – zbudowane w maju 1962 r., wycofane z eksploatacji w 1992 r.,
- „Jamno” ŚWI 181 (h) – zbudowane w maju 1962 r., wycofane z eksploatacji w 1991 r.,
- „Jasień” ŚWI 182 (h) – zbudowany w lipcu 1962 r., wycofany z eksploatacji w 1991 r.

Plan ogólny trawlera typu B-20 przedstawiono na rysunku 43.

Motorowe trawlerzy typu B-20 były przeznaczone do prowadzenia połowów trałowych, przede wszystkim śledzi i makreli na łowiskach Morza Północnego i północnego Atlantyku. W latach 1979-1980 r. trawlerzy z literą „h” łowiły kalmary techniką haczykową w rejonie południowo-zachodniego Atlantyku. Złowione ryby lub kalmary były zamrażane w blokach i składowane w chłodzonej do -25°C ładowni lub solone w beczkach i składowane w ładowni podchlądanej do temperatury 0°C .

Stalowy kadłub trawlera był całkowicie spawany. W podwójnym dnie znajdowały się zbiorniki oleju, paliwa i wody. Pokład główny i łodziowy pokryto drewnem, a pokład dziobówki i namiarowy cementem. Podłogi w ładowniach oraz w magazynie przejściowym ryb i lodu były izolowane ekspandowanym korkiem i pokryte betonem.

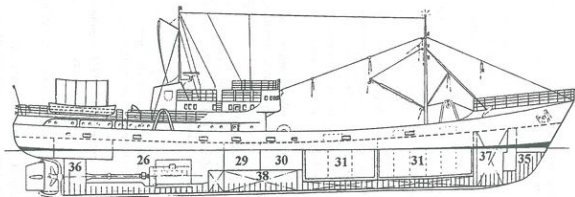
Trawler dysponował pomieszczeniami jedno- i dwuosobowymi. Na pokładzie łodziowym znajdowały się kabiny kapitana, I, II, III oficera i radiooficera. Na międzypokładzie rufowym znajdowało się sześć kabin dwuosobowych, a resztę pomieszczeń załogowych usytuowano w nadbudówce na pokładzie głównym.

Do wydawania i wybierania zestawu trałowego (z prawej burty) zamontowano przed nadbudówką elektryczną dwubębnową windę trałową o uciagu 10 T przy szybkości wybierania 70 m/min. Pojemność bębnowy windy wynosiła po 1 200 m liny trałowej. Na maszcie dziobowym zamocowano bom ładunkowy o udźwigu 1,5 T.

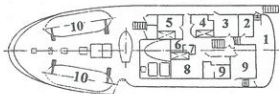
Napęd trawlera stanowił silnik firmy Deutz typu RBV6M358, 6-cylindrowy, czterosuwowy z doładowaniem, o mocy 1 375 KM. Statek dysponował trzema zespołami prądotwórczymi:

- do zasilania windy trałowej zamontowano agregat o mocy 182 kW, napędzany silnikiem firmy Ruston&Hornsby typu 8 RPHz,
- sieciowy, napędzany silnikiem firmy jak wyżej o mocy 160 kW,
- do pracy w porcie z silnikiem WSW Andrychów o mocy 22 kW.

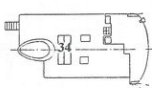
W maszynowni chłodniczej zainstalowano urządzenia pracujące na freonie, służące do zamrażania i chłodzenia ładowni. Do zamrażania ryb trawler dysponował urządzeniem kontaktowym z płytami poziomymi o przepustowości 5 ton/dobę.



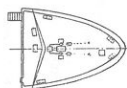
Pokład łodziowy

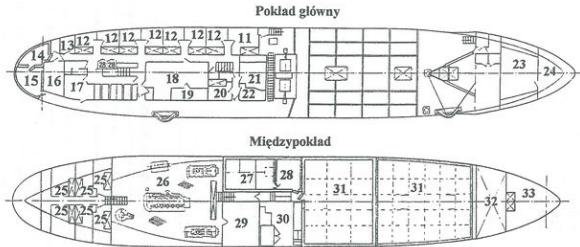


Pokład namiarowy



Pokład dziobówki





- 1 – sterownia, 2 – kabina kapitana, 3 – radiokabina, 4 – kabina radiooficera, 5 – kabina II i III oficera, 6 – natrysk, 7 – WC, 8 – kabina I oficera, 9 – kabina kapitana, 10 – łódź ratunkowa, 11 – kabina I mechanika, 12 – kabina 2-osobowa, 13 – pralnia, 14 – chłodnia mięsa, 15 – chłodnia jarzyn, 16 – mesa, 17 – kuchnia, 18 – szyb maszynowy, 19 – warsztat, 20 – kabina zapasowa, 21 – silnik windy trałowej, 22 – natrysk, 23 – sicciamnia, 24 – magazyn bosmański, 25 – kabina 8-osobowa, 26 – siłownia, 27 – magazyn lodu, 28 – magazyn przejściowy ryb, 29 – maszynownia chłodni, 30 – zamrażalnia, 31 – ładownia, 32 – zbiornik paliwa, 33 – magazyn bosmański, 34 – skrajnik dziobowy, 36 – skrajnik rufowy, 37 – zbiornik paliwa, 38 – zbiornik paliwa

Rys. 43. Plan ogólny trawlera burtowego typu B-20 (wg Robakiewicza i Bemnowskiego)

Charakterystyka techniczna trawlera typu B-20 była następująca (Robakiewicz i Bemnowski 1961):

Długość całkowita	61,37
Długość między pionami	55,10 m
Szerokość na wręgach	9,80 m
Wysokość boczna	5,20 m
Zanurzenie ładunkowe	4,41 m
Pojemność ładowni:	
nr 1 (ryby solone)	265 m ³
nr 2 (ryby mrożone)	230 m ³
Pojemność magazynu:	
prześciowego	21 m ³
lodu	37 m ³
Pojemność zbiorników:	
paliwa	226,5 m ³
wody słodkiej	67,4 m ³
tranu	15,0 m ³
Pojemność rejestrowa	
brutto	797,0 RT
netto	223,0 RT
Nośność	509 t
Silnik główny przy 275 obr./min	
o mocy	1011 kW/1375 KM
Prędkość na próbach	13,0 węzłów
Załoga	33 osoby
Autonomiczność pływania	45 dni.

TRAWLERY-PRZETWÓRNIE TYPU B-15

Projekt pierwszego polskiego, oceanicznego, rufowego trawlera-przetwórnicy typu B-15 opracowano w Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych Nr 1 w Gdańsku. Głównym konstruktorem statku był mgr inż. Włodzimierz Piltz. Założenia do projektu uzyskano od armatora trawlera „Leskow” (ZSRR) zbudowanego w Stoczni Gdańskiej. Zakładano, że trawler będzie prowadzić połowy włokiem dennym do głębokości 600 m na łowiskach północnego Atlantyku, a zdolności przerobowe urządzeń przetwórczych przyjęto na poziomie 50 t/dobę. Całe ryby, a przede wszystkim filety, zamrażano i przechowywano w chłodzonych ładowniach. Przyłów i odpady przerabiano na mączkę rybną i tran. Rejsy planowano na co najmniej 70 dni. Pierwszy dalekomorski trawler z tej serii, noszący nazwę „Dalmor” – GDY 300, rozpoczął próby eksploatacyjne w styczniu 1960 r. W ramach przeprowadzanych prób statek odbył też rejs na łowiska Morza Barentsa.

Trawlery typu B-15 były budowane przez Stocznnię Gdańską w Gdańsku w latach 1959-1967 wyłącznie dla gdyńskiego armatora, czyli PPD „Dalmor”. Trawler budowano według przepisów Rejestru ZSRR dla klasy:

$$Л * P \frac{4}{T} C + rawl.$$

Ogólny plan trawlera typu B-15 przedstawiono na rysunku 44.

Zbudowano 21 statków tej serii, były to:

- „Dalmor” GDY 300 – zbudowany w listopadzie 1959 r., wycofany z eksploatacji w 1984 r.,
- „Kastor” GDY 301 – zbudowany w lipcu 1960 r., wycofany w 1985 r.,
- „Uran” GDY 302 – zbudowany w październiku 1962 r., wycofany w 1987 r.,
- „Neptun” GDY 303 – zbudowany w sierpniu 1961 r., wycofany w 1987 r.,
- „Pegaz” GDY 304 – zbudowany w październiku 1961 r., wycofany w 1983 r.,
- „Jupiter” GDY 305 – zbudowany w kwietniu 1963 r., wycofany w 1980 r.,
- „Jowisz” GDY 306 – zbudowany w czerwcu 1964 r., wycofany w 1980 r.,
- „Feniks” GDY 307 – zbudowany w sierpniu 1963 r., wycofany w 1980 r.,
- „Merkury” GDY 308 – zbudowany w kwietniu 1964 r., wycofany w 1980 r.,
- „Virgo” GDY 309 – zbudowany w czerwcu 1964 r., wycofany w 1979 r.,
- „Andromeda” GDY 310 – zbudowany w sierpniu 1964 r., wycofany w 1989 r.,
- „Generał Rachimow” GDY 311 – zbudowany w marcu 1965 r., wycofany w 1985 r.,
- „Auriga” GDY 312 – zbudowany w maju 1965 r., wycofany w 1980 r.,
- „Antlia” GDY 313 – zbudowany w czerwcu 1965 r., wycofany w 1980 r.,
- „Aries” GDY 314 – zbudowany w lutym 1966 r., wycofany w 1987 r.,
- „Apus” GDY 315 – zbudowany w czerwcu 1966 r., wycofany w 1979 r.
- „Cetus” GDY 316 – zbudowany w lipcu 1966 r., wycofany w 1987 r.,
- „Centaurus” GDY 317 – zbudowany we wrześniu 1966 r., wycofany w 1987 r.,
- „Crater” GDY 318 – zbudowany w marcu 1967 r., wycofany w 1979 r.,
- „Cygnus” GDY 319 – zbudowany w kwietniu 1967 r., wycofany w 1979 r.,
- „Columba” GDY 320 – zbudowany w lipcu 1967 r., - wycofany w 1979 r.

Trawler typu B-15 miał dwa ciągłe pokłady na całej długości, a nadbudówkę w części środkowej. Kadłub całkowicie spawany ze wzmocnieniami przeciwlodowymi w części dziobowej. W części rufowej znajdowała się specjalna pochylnia (slip) dla wydawania i wybierania zestawu trałowego. Nadbudówka stalowa z wyjątkiem sterowni oraz przedniej ściany dziobowej, które wykonano z hydronalium. Statek miał sześć grodzi wodoszczelnych, zapewniających jednoprzędziałową niezatapialność (Piltz 1960).

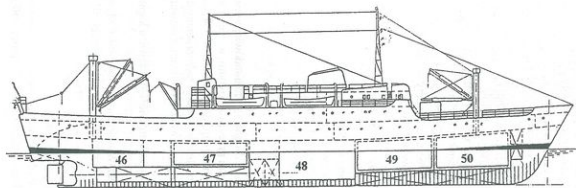
Członkowie załogi zajmowali 2 i 4-osobowe kabiny, oficerowie 1-osobowe, a kapitan i starszy mechanik kabiny z salonem i łazienką.

Napęd trawlera stanowił silnik główny (8-cyl. Sulzer-Winterthur o mocy 2400 KM) wraz ze śrubą napędową o zmiennym skoku, czteropłatową typu tandem. Praca głównego silnika była sprzężona z nastawieniem skrzydeł śruby, które przeprowadzano ze sterowni.

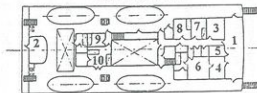
Do wytwarzania energii elektrycznej na trawlerze zainstalowano:

– cztery zespoły prądowórcze o mocy po 250 kW (dwa z nich do napędu silnika windy trałowej w układzie Ward-Leonarda), napędzane silnikami Sulzer 6BAH22 o mocy 360 KM przy 500 obr./min.

– zespół prądowórczy awaryjny o mocy 24 kW na prąd stały 220 V oraz baterie akumulatorów 24 V o pojemności 100 Ah, służące również jako awaryjne źródło prądu.



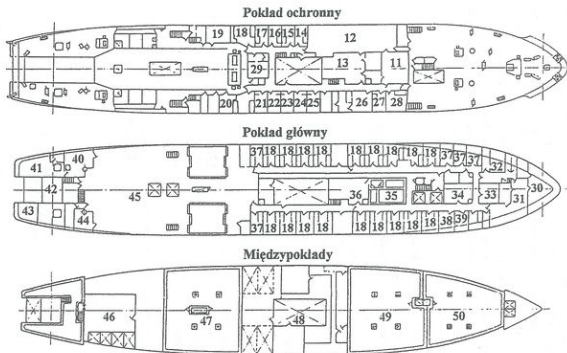
Pokład łodziowy



- 1 - sterownia dziobowa, 2 - sterownia rufowa, 3 - radiokabina, 4 - kabina nawigacyjna, 5 - pomieszczenie radaru, 6 - kabina kapitana, 7 - kabina radioofficera, 8 - kabina st. pomoc. kapitana, 9 - ambulatorium, 10 - szpital, 11 - mesa oficerów, 12 - mesa załogi, 13 - kuchnia, 14 - kabina I oficera, 15 - kabina II oficera, 16 - kabina lekarza, 17 - kabina technologa, 18 - kabina 4-osobowa, 19 - pomieszczenie butli CO₂, 20 - sieciarnia, 21 - kabina mechaników chłodni, 22 - kabina elektromechaników, 23 - kabina II mechanika, 24 - kabina III mechanika, 25 - kabina IV mechanika, 26 - kabina starszego mechanika, 27 - kabina III oficera, 28 - kabina kierownika połowów, 29 - pomieszczenie silnika windy tralowej, 30 - magazyn bosmański, 31 - pralnia, 32 - łaźnia, 33 - magazyn ziemniaków, 34 - pomieszczenie agregatu awaryjnego, 35 - chłodnia prowiantowa, 36 - magazyn prowiantowy, 37 - kabina 2-osobowa,

38 – kabina IV oficera, 39 – kabina radionawigatora, 40 – wytwórnia konserw, 41 – magazyn sieci, 42 – pomieszczenie maszyny sterowej,
 43 – magazyn NH, 44 – tranownia, 45 – przetwórnia, 46 – fabryka mączki rybnej, 47 – ładownia nr 3, 48 – siłownia, 49 – ładownia nr 2,
 50 – ładownia nr 1

Rys. 44. Plan ogólny trawlera przetwórnicy typu B-15
 (wg Piltza)



Elektryczna winda trałowa o uciagu 12 ton przy prędkości wybierania wynoszącej 72 m/min. zamontowana była na górnym pokładzie.

Na statku zainstalowano urządzenie chłodnicze firmy Sabroe, które zamrażało ryby do temperatury -20°C , a zamrożone ryby przechowywano w lodowniach w temperaturze -18°C . Takie parametry zapewniały trzy dwustopniowe sprężarki amoniakalne typu TSM110 o wydajności po 80 tys. Kcal/h przy temperaturze parowania -40°C oraz skraplania $+30^{\circ}\text{C}$.

W przetwórni zamontowano maszyny do filetowania i odkórzania ryb dorszowatych Baader 99 oraz do obróbki karmazynów Baader 150. Filety lub ryby bez łbów były zamrażane w tacach o masie około 10 kg. Dorszowe wątróbki stanowiły surowiec, z którego produkowano konserwy. Z przyłowy i odpadów wytwarzano mączkę rybną, a wątroby o jakości nieodpowiedniej na konserwy kierowano do tranowni. Przepustowość mączkarni wynosiła 30 ton surowca na dobę.

Charakterystyka techniczna tego statku była następująca:

Długość całkowita	85,20 m
Długość między pionami	75,00 m
Szerokość na wręgach	13,80 m
Wysokość do pokładu:	
głównego	7,10 m
trałowego	9,75 m
Zanurzenie konstrukcyjne	5,40 m
Ładowność	
Pojemność lodowni:	
ryb mrożonych	1387 m ³
mączki rybnej	301 m ³
Pojemność rejestrowa:	
brutto	2325 RT
netto	954 RT
Nośność	1489 t
Silnik typu 8 TD 48	
przy 225 obr./min. o mocy	1765 kW/2400 KM
Prędkość	14,0 węzłów
Załoga	93 osoby + 2 rezerwa
Autonomiczność pływania	70 dni.

TRAWLERY-PRZETWÓRNIE TYPU B-22

Trzy ostatnie trawlerzy-przetwórnice typu B-15 Stocznia Gdańska zbudowała w 1967 r., ale już jesienią 1966 r. w tej samej stoczni zbudowano pierwsze jednostki z nowej serii trawlerów. Były to trawlerzy-przetwórnice typu B-22, udoskonalona wersja statków typu B-15 o zwiększonej do 90 dni autonomiczności żeglugi. Projektantami trawlera byli mgr inż. Włodzimierz Piltz i mgr inż. Andrzej Zacharski. Statki budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

* P₄ R L3 W - w odniesieniu do kadłuba i wyposażenia pokładowego,

* PRM – w odniesieniu do wyposażenia maszynowego,

* PRCH R2D – w odniesieniu do urządzeń chłodniczych.

Podobnie jak trawlerzy typu B-15 trawlerzy B-22 były eksploatowane wyłącznie przez PPDiUR „Dalmor”.

Zbudowano 8 trawlerów przetwórci typu B-22, były to:

„Carina” GDY 321 (h) – zbudowany w listopadzie 1966 r., wycofany w 1991 r.,

„Libra” GDY 322 (h) – zbudowany w grudniu 1967 r., wycofany w 1992 r.,

„Lyra” GDY 323 – zbudowany we wrześniu 1968 r., wycofany w 1994 r.,

„Lacerta” GDY 324 (h) – zbudowany w październiku 1968 r., wycofany w 1993 r.,

„Lepus” GDY 325 (h) – zbudowany w listopadzie 1969 r., wycofany w 1996 r.,

„Saturn” GDY 326 (h) – zbudowany we wrześniu 1979 r., wycofany w 1990 r.,

„Taurus” GDY 327 (h) – zbudowany w marcu 1972 r., wycofany w 1992 r.,

„Tucana” GDY 328 (h) – zbudowany w kwietniu 1972 r., wycofany w 1992 r.

Litera (h) przy nazwie trawlera informuje, że statek poza narzędziami trałowymi dysponował i wykorzystywał do połowów kalmarów, które prowadził w latach 80. w rejonie Falklandów, także narzędzia haczykowe (automatyczne wciągarki kalmarowe).

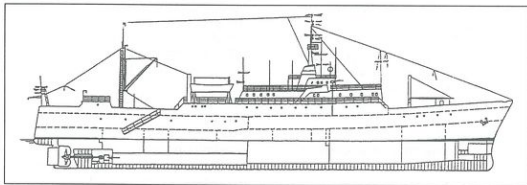
Kadłub statku o poprzecznym systemie wiązań, całkowicie spawany z gruszką w podwodnej części dziobnicy wyposażono we wzmocnienia przeciwlodowe klasy L3 Polskiego Rejestru Statków. Liczna załoga trawlera miała do dyspozycji cztery kabiny 4-osobowe, 31 kabin 2-osobowych, 15 kabin 1-osobowych oraz dwie kabiny z salonami (kapitan i starszy mechanik). Ogólny plan trawlera-przetwórci typu B-22 przedstawiono na rysunku 45.

Do napędu statku służył 12-cylindrowy, wysokoprężny silnik produkcji H. Cegielski-Fiat. Zastosowano napęd przekładniowy z prądnicami wałowymi i śrubą nastawną norweskiej firmy Liaaen. Energię elektryczną dostarczały:

– prądnica wałowa o mocy 800 kVA, pokrywająca zapotrzebowanie na energię w każdej sytuacji;

– prądnica wałowa o mocy 320 kW (prąd stały) do zasilania windy trałowej;

– dwa zespoły prądotwórcze o mocy po 320 kVA.



Rys. 45. Trawler przetwórci typu B-22
(wg Ciundziewickiego 1968)

Złowione ryby z pokładu trałowego wsypany do zbiornika o pojemności 20 m³, skąd siedmioma otworami rozprowadzano na poszczególne linie obróbcze. Do napędu mechanizmów i urządzeń przetwórczych wprowadzono prąd przemienny.

Trawler miał trzy linie przetwórcze:

- obróbki dorszy o długości od 50 do 120 cm, którą tworzyły odgławiarka, fileciarka i dwie odkórzarki – wydajność linii wynosiła 30 ton/dobę;
- filetowania dorszy o długości od 30 do 65 cm, która składała się z odgławiarki, fileciarki i odkórzarki, o ogólnej wydajności 15 ton/dobę;
- filetowania karmazynów o długości od 30 do 50 cm, którą tworzyły fileciarka i odkórzarka o łącznej wydajności 30 ton/dobę.

Do obróbki ręcznej każdego gatunku ryb służyła myjka typu FG2.

Z odpadów rybnych i przyłowy produkowano mączkę rybną, przerób surowca wynosił 35 ton/dobę, a z wątrób dorszowych wytwarzano tran, przepustowość 2 tony wątrób/dobę.

Zamrażanie wytwarzanych produktów rybnych w tacach a także całych ryb odbywało się na m.t. „Carina” w dwóch tunelach zamrażalniczych typu wózkowego o wydajności 25 ton/dobę. Na pozostałych trawlerach tej serii zamiast tunelów zamrażalniczych zastosowano szafy zamrażalnicze. W przeciwieństwie do trawlerów typu B-15 ten nowy typ trawlera był wyposażony w urządzenia chłodnicze pracujące na czynniku chłodniczym – freonie. Trzy sprężarki schładzały ładownię i tunele zamrażalnicze, a czwarta sprężarka służyła do obsługi komór prowantowych. W ładowniach nr 1, 2 i 3 z mrożoną rybą utrzymywano temperaturę -25°C.

W tunelach zamrażalniczych stosowano temperaturę -18°C, a w ładowni do składowania mączki rybnej temperatury od -18°C do +15°C.

Charakterystyka techniczna trawlera typu B-22 była następująca (Ciundziewicki 1968):

Długość całkowita	88,00 m
Długość między pionami	80,00 m
Szerokość na wręgach	14,52 m
Wysokość do pokładu:	
głównego	7,45 m
trałowego	9,75 m
Zanurzenie konstrukcyjne (średnie)	5,25 m
Pojemność ładowni:	
nr 1	320 m ³
nr 2	800 m ³
nr 3	433 m ³
Objętość ładowni mączki rybnej	451 m ³
Pojemność zbiorników oleju rybnego	61,2 m ³
Pojemność rejestrowa:	
brutto	2645 RT
netto	1041 RT
Nośność	1784 t
Silnik typu B3012SS o mocy	1838 kW/2500 KM
Prędkość	13 węzłów
Załoga	103 osoby
Autonomiczność pływania	90 dni.

TRAWLERY-ZAMRAŻALNIE TYPU B-23

Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni w latach 1963-1965 zbudowała dwanaście rufowych trawlerów-zamrażalni typu B-23, przewidzianych do prowadzenia połowów trałowymi w rejonie Morza Północnego, północnego Atlantyku oraz łowisk zachodnioafrykańskich. Trawlery oznaczone literą „h” od 1979 do 1990 r. wykorzystywały w połowach kalmarów także technikę haczykową. Projekt i dokumentację trawlera opracowało Biuro Konstrukcyjne Stoczni, a głównym projektantem statku był mgr inż. A. Kaczmarek. Statki budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

* P $\frac{4}{3}$ RLW – w odniesieniu do kadłuba i wyposażenia pokładowego,

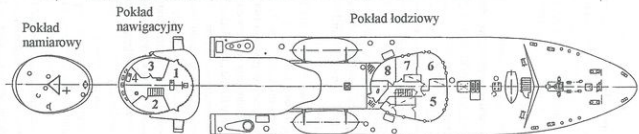
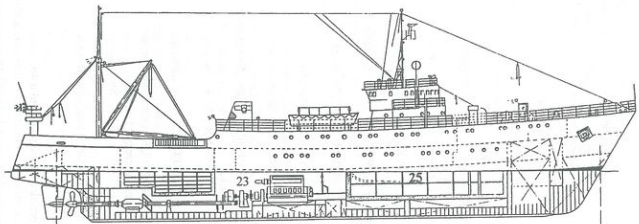
* PRM – w odniesieniu do wyposażenia maszynowego.

Osiem trawlerów przejęło PPDiUR „Odra” w Świnoujściu, a cztery PPDiUR „Gryf” w Szczecinie. Wszystkie statki z tej serii nosiły nazwy ryb, były to:

- „Barwena” SZN 64 (h) – zbudowany w sierpniu 1963 r. dla PPDiUR „Gryf”, Szczecin, wycofany z eksploatacji w lipcu 1981 r.,
- „Granik” SZN 65 (h) – zbudowany w grudniu 1963 r. dla PPDiUR „Gryf”, Szczecin, wycofany z eksploatacji w 1990 r.,
- „Murena” SZN 143 (h) – zbudowany w grudniu 1964 r. dla PPDiUR „Gryf”, Szczecin, wycofany z eksploatacji w październiku 1981 r.,
- „Konger” SZN 70 (h) – zbudowany w lutym 1965 r. dla PPDiUR „Gryf”, Szczecin wycofany z eksploatacji w 1992 r.,
- „Albakora” ŚWI 183 – zbudowany w kwietniu 1963 r. dla PPDiUR „Odra”, Świnoujście, wycofany z eksploatacji w 1992 r.,
- „Barbata” ŚWI 184, zbudowany w maju 1963 r. dla PPDiUR „Odra”, Świnoujście, wycofany z eksploatacji w styczniu 1981 r.,
- „Barakuda” ŚWI 185 – zbudowany w czerwcu 1963 r. dla PPDiUR „Odra”, Świnoujście, w 1979 r. sprzedany firmie „Petrobaltic”, Gdańsk,
- „Belona” ŚWI 187 – zbudowany we wrześniu 1963 r. dla PPDiUR „Odra”, Świnoujście, wycofany z eksploatacji w styczniu 1981 r.,
- „Dorada” ŚWI 188 – zbudowany w listopadzie 1963 r. dla PPDiUR „Odra”, Świnoujście, wycofany z eksploatacji w październiku 1981 r.,
- „Tarpon” ŚWI 190 – zbudowany w kwietniu 1964 r. dla PPDiUR „Odra”, Świnoujście, w maju 1965 r. wszedł na mieliznę i pozostał u wybrzeży Mauretanii,
- „Tasergal” ŚWI 191 – zbudowany w marcu 1964 r. dla PPDiUR „Odra”, Świnoujście, wycofany z eksploatacji w 1990 r.,
- „Ramada” ŚWI 192 – zbudowany w maju 1964 r. dla PPDiUR „Odra”, Świnoujście, wycofany z eksploatacji w październiku 1981 r.

Plan ogólny trawlera zamrażalni typu B-23 przedstawiono na rysunku 46.

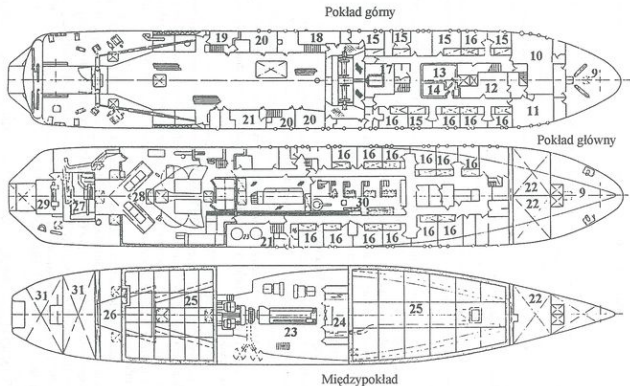
Kształt kadłuba opracowano uwzględniając wyniki badań modelowych przeprowadzonych w basenie doświadczalnym w Göteborgu. Konstrukcja statku była całkowicie spawana z systemem wiązań poprzecznych. Pomieszczenia załogowe rozmieszczono na trzech kondygnacjach. Na pokładzie łodziowym usytuowano kabiny kapitana, I oficera i radiooficera. Na pokładzie górnym znajdowały się kabiny pozostałych oficerów, technologa przetwórstwa, elektryka, chłodnika, bosmana i kucharza. Inni członkowie załogi mieli dwuosobowe kabiny na



- 1 – sterownia, 2 – kabina nawigacyjna, 3 – radiostacja, 4 – sterownia rybacka, 5 – kabina kapitana, 6 – kabina I oficera, 7 – kabina radiooficera,
 8 – pomieszczenie przetwornic i akumulatorów, 9 – magazyn bosmański, 10 – mesa załogowa, 11 – mesa oficerska, 12 – kuchnia, 13 – chłodnia jarzynowa,
 14 – chłodnia mięsa, 15 – kabiny 1-osobowe, 16 – kabiny 2-osobowe, 17 – pomieszczenie silnika windy tralowej, 18 – pomieszczenie butli CO₂.

19 – agregat lodu luskowego, 20 – magazyn sprzętu trawlowego, 21 – kotłownia, 22 – zbiornik paliwa, 23 – silownia, 24 – kabina kontrolna w siłowni, 25 – ładownia, 26 – magazyn mączki rybnej, 27 – fabryka mączki rybnej, 28 – zamrażalnia, 29 – maszyna sterowa, 30 – maszynownia chłodnicza, 31 – zbiornik paliwa

Rys. 46. Ogólny plan trawlera zamrażalni typu B-23
(wg Bembnowskiego i Czajkowskiego 1956)



pokładzie głównym. Ponadto statek dysponował dwoma miejscami rezerwowymi i jednoosobową izolatką. Wszystkie pomieszczenia służbowe i mieszkalne miały wentylację, a obie mesy także częściową klimatyzację. W związku z planowanymi połowami na łowiskach w rejonie Afryki pokład trałowy i łodziowy zostały wyposażone w przeciwsłoneczne tenty (konstrukcja składana), a wszystkie drzwi, okna i iluminatory w osłony przeciwmoskitowe.

Napęd trawlera stanowił silnik firmy Mirrless typu KLSSMR6, czterosuwowy, nienawrotny, z doładowaniem o mocy 1600 KM przy 400 obr./min. Moc silnika była przenoszona na śrubę nastawną firmy Escher Wyss. Energię elektryczną wytwarzały dwa zespoły prądowłórcze na prąd stały o mocy po 120 kW. Prądnice tych zespołów były napędzane agregatami firmy Paxman typu 4RPHxZ. Kolejne źródła energii elektrycznej stanowiły dwie prądnice prądu stałego napędzane przez silnik główny poprzez przekładnię. Jedna prądnica o mocy 240 kW zasilala windę trałową, a druga o mocy 160 kW zasilala sieć statkową. Prądnice i silnik windy trałowej wyprodukowała firma Lawrence Scott.

W przypadku uszkodzenia silnika głównego, statek mógł być napędzany agregatem prądowłórczym poprzez zawieszoną na przekładni prądnicę trałową, która wówczas pracowała jako silnik elektryczny.

Do wydawania i wybierania zestawu trałowego na statku zamontowano dwubębnową windę trałową typu WT12A (produkcji Stoczni Gdańskiej), napędzaną silnikiem elektrycznym układu Ward-Leonarda. Uciąg windy 12 T przy prędkości wybierania 70 m/min, a pojemność bębna wynosiła 4000 m liny trałowej o średnicy 26,5 mm. Para bloków trałowych, przesuwanym hydraulicznie została umieszczona na pomoście trałowym nad pochylnią rufową.

Ryby z worka włoka wsypywano przez luk pokładu trałowego do zasobnika ryb w zamrażalni. Po przesortowaniu ryby układano w tace, w których były zamrażane w urządzeniach kontaktowych. Statek dysponował dwoma aparatami zamrażalniczymi. Zamrażanie większych ryb wykonywano po ich pocięciu krajarkami mechanicznymi na kawałki o grubości 55 lub 80 mm (wysokość mrożonych bloków). Odpady rybne i przyłów wykorzystywano do produkcji mączki rybnej i oleju rybnego. Przepustowość wytwórni mączki rybnej wynosiła 10 ton surowca/dobę.

Trawler dysponował dwoma ładowniami chłodzonymi do składowania ryb mrożonych. W ładowni dziobowej (pojemność 437 m³) przewożono ryby mrożone w temperaturze -27°C, a ładownia rufowa (pojemność 173 m³) mogła spełniać identyczną funkcję lub mogła służyć do przetrzymywania ryb lodowanych w temperaturze od +4°C do -4°C. Do składowania ryb mógł być również wykorzystywany magazyn przejściowy (pojemność 14,5 m³) i magazyn lodu (8 m³).

Instalacja chłodnicza pracowała na freonie 12. Po raz pierwszy w polskim rybołówstwie zastosowano w tej instalacji układ dwubiegowy. W układzie parowym pracowały trzy dwustopniowe sprężarki firmy Grasso, jedna typu K70 20x110 o wydajności 56 000 kcal/h oraz dwie typu K40 20x110 o wydajności po 34 300 kcal/h, przy temperaturze skraplania +33°C i temperaturze parowania -40°C. W układzie parowym pracowały dwie pompy freonowe firmy Howard. Wydajność zamrażalni kontaktowej wynosiła 12-14 ton na 16 godzin pracy.

Projekt główny chłodni i dokumentację instalacyjną urządzeń zamrażalniczych opracowano w Biurze Projektów Budownictwa Morskiego w Gdańsku.

Charakterystyka techniczna tych statków była następująca (Bembnowski i Czajkowski 1964):

Długość całkowita	69,2 m
Długość między pionami	60,00 m
Szerokość na wręgach	11,00 m
Szerokość pochylni rufowej	3,00 m
Wysokość boczna do:	
pokładu górnego	7,55 m
pokładu głównego	5,25 m
Zanurzenie konstrukcyjne	5,05 m
Pojemność rejestrowa:	
brutto	1005 RT
netto	379 RT
Pojemność ładowni:	
ryb mrożonych (na dziobie)	370 m ³
ryb mrożonych (na rufie)	173 m ³
mączki rybnej	50 m ³
Pojemność zbiorników:	
paliwa	370 m ³
wody słodkiej	62 m ³
Nośność	580 t
Silnik 6-cyl. KLSSMR6 prod. ang.	
przy 400 obr./min o mocy	1177 kW/1600 KM
Prędkość	14,0 węzłów
Załoga	39 osób
Autonomiczność pływania	50 dni.

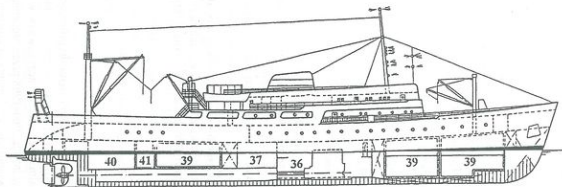
W związku z dużym zainteresowaniem armatorów zagranicznych trawlerem typu B-23, Stocznia im. Komuny Paryskiej wspólnie z „Centromorem” zorganizowała w grudniu 1963 r. specjalny, próbny rejs, w którym uczestniczyli przedstawiciele armatorów z Anglii, Francji oraz Norwegii.

TRAWLERY-ZAMRAŻALNIE TYPU B-18

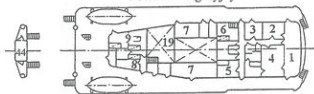
Trawlery-zamrażalnie typu B-18 były kolejnymi trawlerami oceanicznymi do prowadzenia połowów włokowych na łowiskach północnego i środkowego Atlantyku. Na początku lat 80. kilka trawlerów tego typu przystosowano do połowu kalmarów techniką haczykową (w wykazie z literą „h”). Trawlery typu B-18 były budowane w latach 1964-1968 przez Stocznnię im. Komuny Paryskiej w Gdyni dla PPDiUR „Odra” w Świnoujściu. Projektantami trawlera byli mgr inż. Włodzimierz Piltz i mgr inż. Roman Roguski. Statki budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

* P $\frac{4}{3}$ R LW trw.

Ogólny plan trawlera zamrażalni typu B-18 przedstawiono na rysunku 47.



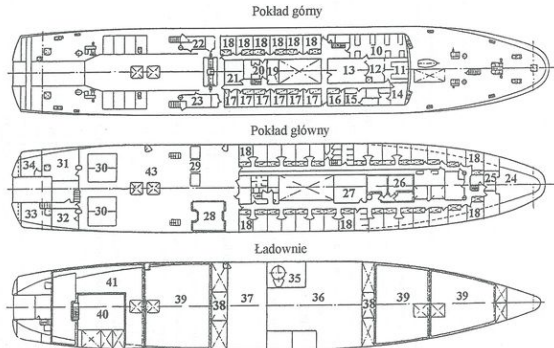
Pokład nawigacyjny



- 1 – sterownia, 2 – kabina nawigacyjna, 3 – radiokabina, 4 – kabina kapitana, 5 – kabina armatorska, 6 – kabina II radiooficerów, 7 – urządzenia klimatyczne, 8 – ambulatorium, 9 – szpital i izolatka, 10 – mesa załogi, 11 – mesa oficerów, 12 – pentra, 13 – kuchnia, 14 – kabina st. mechanika, 15 – kabina I oficera, 16 – kabina I mechanika, 17 – kabina 1-osobowa, 18 – kabina 2-osobowa, 19 – zbiornik wody słodkiej, 20 – natrysk i WC, 21 – silnik windy tralowej, 22 – siecniarnia, 23 – magazyn butli CO₂, 24 – magazyn bosmański, 25 – magazyn ziemniaków, 26 – chłodnia prowiantowa, 27 – magazyn prowiantowy,

28 – tunel zamrażalniczy, 29 – szafy zamrażalnicze, 30 – zbiornik do schładzania ryb, 31 – wytwórnia lodu, 32 – warsztat i magazyn przetwórci, 33 – magazyn sieci, 34 – magazyn NH₃, 35 – kotłownia, 36 – siłownia, 37 – maszynownia chłodni, 38 – zbiornik paliwa, 39 – ładownia, 40 – fabryka mączki rybnej, 41 – ładownia mączki rybnej, 42 – zbiornik tranu, 43 – zamrażalnia, 44 – mostek połowowy

Rys. 47. Plan ogólny trawlera-zamrażalni typu B-18
(wg Roguskiego)



Zbudowano dziewięć trawlerów B-18, były to:

- „Foka” ŚWI 195 – zbudowany w lutym 1964 r., sprzedany w 1982 r.,
- „Finwal” ŚWI 196 – zbudowany w czerwcu 1964 r., sprzedany w 1982 r.,
- „Pietwał” ŚWI 197 – zbudowany w sierpniu 1964 r., wycofany z eksploatacji w 1991 r.,
- „Orka” ŚWI 198 (h) – zbudowany w grudniu 1964 r., wycofany z eksploatacji w sierpniu 1989 r.,
- „Homar” ŚWI 199 – zbudowany w kwietniu 1965 r., sprzedany w 1982 r.,
- „Langusta” ŚWI 200 – zbudowany w czerwcu 1966 r., sprzedany w 1982 r.,
- „Narwał” ŚWI 20 (h) – zbudowany w grudniu 1967 r., wycofany z eksploatacji w 1993 r.,
- „Kaszalot” ŚWI 202 (h) – zbudowany w maju 1968 r., wycofany z eksploatacji w 1993 r.,
- „Sejwał” ŚWI 203 (h) – zbudowany we wrześniu 1968 r., wycofany z eksploatacji w 1990 r.

Kadłub statku całkowicie spawany, o poprzecznym systemie wiązań. Dno statku podwójne, z wyjątkiem części rufowej. Trawler miał dwa ciągle pokłady – górny i główny. Nadbudówkę umiejscowiono w środkowej części kadłuba. Statek podzielono na przedziały dziewięcioma grodziami wodoszczelnymi. Część dziobowa kadłuba miała wzmocnienia przeciwlodowe do pływania w łamany lodzie. Pomieszczenia służbowe, mieszkalne, gospodarcze i ogólnego użytku rozmieszczono na pokładzie głównym oraz w nadbudówce. Pozostałe kabiny załogowe znajdowały się w pokładówce na górnym pokładzie. W części rufowej nad pokładem usytuowano sterownię, szpital, izolatkę, pomieszczenia – kapitana, radiooficera i armatorskie, a także kabiny – manewrową (do prowadzenia połowów), nawigacyjną i radiową (Roguski 1963, Karnicki 1966).

Do napędu statku zamontowano silnik ze śrubą nastawną, regulatorem obrotów dostosowanym do pracy prądnic wałowych oraz urządzeniem sygnalizującym przeciążenie silnika. Statek dysponował dwoma zespołami do wytwarzania energii elektrycznej w porcie i w trakcie przelotu, o mocy 250 kW i 320 kW.

Charakterystyka techniczno-eksploatacyjna była następująca:

Długość całkowita	87,25 m
Długość między pionami	80,00 m
Szerokość na wręgach	14,14 m
Wysokość do pokładu:	
głównego	7,10 m
tralowego	9,75 m
Wysokość nadbudówek	2,30 m
Zanurzenie konstrukcyjne	5,36 m
Objętość ładowni ryb mrożonych:	
nr 1	368 m ³
nr 2	494 m ³
nr 3	525 m ³
Objętość ładowni mączki rybnej	301 m ³
Pojemność rejestrowa brutto	2496 RT
Nośność	1243 t
Objętość zbiorników:	
paliwa dieslowego	776 m ³
mazutu	186 m ³
oleju smarowego	48 m ³

tranu	57 m ³
wody słodkiej	280 m ³
Silnik 6-cyl. Sulzer typ TAD-48	
przy 225 obr./min o mocy	1658 kW/2700 KM
Prędkość	14,0 węzłów
Załoga	74 osoby + 8 rezerwa
Autonomiczność pływania	75 dni.

Linie połowową na trawlerze typu B-18 stanowiły:

– dwubębnowa wciągarka trałowa o uciążu 12 T przy prędkości wybierania lin 72 m/min, pojemność bębnow około 2000 m liny o średnicy 26 mm;

– specjalne rolki umocowane na krawędzi pochylni oraz role na kolumnach trałowych.

Wydajność przerobową przetwórnicy statkowej określono na 50 ton surowca na dobę. Złowione ryby wsypywano do zbiorników z podchładzaną wodą morską. W wyniku obróbki ryb można było uzyskiwać:

- tusze z karmazyna;
- filety z ryb oprawianych ręcznie;
- bloki ryb mrożonych, wyopatroszonych i odgłowionych;
- bloki ryb mrożonych dzwonkowych;
- mączkę rybną produkowaną z odpadów i przyłowu;
- tran wytwarzany z wątrób.

W zależności od potrzeb ryby były mrożone w szafach płytowo-kontaktowych o łącznej wydajności 15 ton na dobę lub podwójnym tunelu zamrażalniczym z intensywną cyrkulacją powietrza o tej samej wydajności. Wytwórnia mączki rybnej mogła przerabiać około 25 ton surowca na dobę.

Do zamrażania ryb i ich przechowywania w ładowniach statek dysponował amoniakalnym urządzeniem typu sprężarkowego, które składało się z trzech zespołów zamrażalniczych do obsługi ładowni. W ładowniach z mrożoną rybą utrzymywano temperaturę -25°C .

Na trawlerach typu B-18 były zainstalowane sprężarki amoniakalne dwustopniowe, typu W200/2A o wydajności około 87 tys. kcal/h przy temperaturze od -42°C do $+37^{\circ}\text{C}$.

TRAWLERY-ZAMRAŻALNIE TYPU B-29 I B-29S

W latach 1968-1970 Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni na zamówienie PPDiUR „Gryf” w Szczecinie zbudowała jedenaście rufowych trawlerów-zamrażalni typu B-29. Prototypowym statkiem z tej serii był trawler „Laskara”, który przekazano do eksploatacji 31 grudnia 1968 r. Zgodnie z obowiązującą nomenklaturą trawlerzy typu B-29 zostały zaliczone do kategorii zamrażalni, ale z uwagi na zamontowane na statku maszyny do obróbki ryb (między innymi dwie fileciarki śledzia typu „Baader 33”) były uprzemysłowionymi trawlerami. Projekt i dokumentację konstrukcyjną trawlera typu B-29 wykonano w COKB, oddział w Gdyni. Projektantem statku był mgr inż. Jerzy Plewa. Trawlerzy budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

- * P⁴_{RL3} W – w odniesieniu do kadłuba i wyposażenia pokładowego,
- * PRM – w odniesieniu do wyposażenia maszynowego,
- * PRCh R2 – w odniesieniu do urządzeń chłodniczych.

Trawlery były przystosowane do trałowych połowów ryb dennych i pelagicznych na łowiskach północnego i środkowego Atlantyku oraz ich zamrażania w szafach kontaktowych, których wydajność wynosiła 30 ton na dobę. W ładowniach utrzymywano temperaturę -28°C .

Serię trawlerów B-29 tworzyły:

- „Laskara” SZN 79 (h) – zbudowany w lipcu 1968 r., wycofany z eksploatacji w 1993 r.,
- „Lodowik” SZN 81 – zbudowany we wrześniu 1968 r., wycofany w 1990 r.,
- „Likodyn” SZN 82 – zbudowany w listopadzie 1968 r., wycofany w 1991 r.,
- „Kanaryjka” SZN 83 – zbudowany w grudniu 1968 r., wycofany w 1993 r.,
- „Kantar” SZN 84 – zbudowany w kwietniu 1969 r., wycofany w 1992 r.,
- „Kniażik” SZN 85 (h) – zbudowany w czerwcu 1969 r., wycofany w 1992 r.,
- „Kulbin” SZN 86 – zbudowany w lipcu 1969 r., wycofany w 1990 r.,
- „Lutjan” SZN 87 – zbudowany we wrześniu 1969 r., wycofany w 1990 r.,
- „Likomur” SZN 89 – zbudowany w listopadzie 1969 r., wycofany w 1991 r.,
- „Koleń” SZN 90 – zbudowany w grudniu 1969 r., wycofany w 1993 r.,
- „Korwin” SZN 91 (h) – zbudowany w lutym 1970 r., wycofany w 1992 r.

Trawlery o kadłubach całkowicie spawanych, o systemie wiązań mieszanych poprzeczno-wzdłużnych. Pokłady proste, równoległe w części rufowej do konstrukcyjnej linii wodnej, a w części dziobowej – do linii stępki. Przesunięcie siłowni w kierunku rufy statku umożliwiło przeznaczenie na ładownię bardziej pełnotłwej części kadłuba. Dla wszystkich członków załogi przewidziano kabiny jedno- i dwuosobowe. Jedynie kapitan, I oficer i starszy mechanik dysponowali kabinami apartamentowymi. Przewidziano również cztery miejsca zapasowe oraz dwumiejscową izolatkę szpitalną (Czajkowski i in. 1979).

Trawlery typu B-29 oraz dwa pierwsze trawlery z serii B-29s, tj. „Kabryl” i „Kulbak” (Anon. 1974) były napędzane dwunastocylindrowymi silnikami czterosuwowymi H. Cegielski-Fiat o mocy 2500 KM przy 500 obr./min, przekazującym moc na śrubę napędową o skoku nastawnym. Pozostałych pięć trawlerów typu B-29s dysponowało silnikami o mocy 2700 KM.

Około 35 m od pochylni połowowej zamontowana była winda trałowa (napęd elektryczny w układzie Ward-Leonarda) o uciążu 12,5 T przy prędkości wybierania 110 m/min. Pojemność bębnow po 2600 m liny o średnicy 26 mm. Winda trałowa miała dwa bębny pomocnicze o uciążu 15 T. Na pomoście usytuowanym nad pochylnią rufową zawieszono hydrauliczne, przesuwne role trałowe, urządzenie do zakładania lin trałowych oraz urządzenie do dociągania rozpornic trałowych. Poczynając od trawlera „Lodowik” na kolejnych statkach tej serii instalowano dodatkowe urządzenia do szybkiej zmiany rozpornic z pelagicznych na dennie lub odwrotnie. Do obsługi włoka na pokładzie przewidziano dwa bomby (uciąg po 5 T) zainstalowane na maszcie bramowym. Korzystnym dla eksploatacji rozwiązaniem było zaprojektowanie pokładu trałowego o długości około 33 m.

Od 1984 r. część tych trawlerów – oznaczonych (h) – została przystosowana do prowadzenia nocnych połowów kalmarów techniką haczykową. Do tego celu statek wyposażono w światła wabiące kalmary, dryfkotwę oraz 20 dwubębnowych, automatycznych wciągarek kal-

marowych. Dzięki rozszerzeniu możliwości połowowych tych trawlerów zwiększono ich wyniki połowowe i jednocześnie obniżono koszty pozyskiwania kalmarów (niższe zużycie paliwa przy technice haczykowej).

Złowione ryby wsypany do zbiorników wstępnego schładzania z hydraulicznym podnoszonym dnem o łącznej pojemności 38 m³. Ryby po mechanicznym przesortowaniu na gatunki, przed zamrażaniem były przechowywane w trzech zasobnikach, gdzie mogły być schładzane oziębioną wodą z lodem lub lodem łuskowym. Ryby mrożono w czterech zamrażarkach kontaktowych o płytach pionowych. Jedyne ryby bardzo duże zamrażano w komorze zamrażalniczej. Instalacja chłodnicza, pracująca na czynniku freon 12, składała się z:

- jednej dwustopniowej sprężarki o wydajności 30 000 kcal/h przy temperaturze parowania –38°C,
- dwóch dwustopniowych sprężarek o wydajności 2x90 000 kcal/h przy temperaturze parowania –38°C,
- jednej jednostopniowej sprężarki o wydajności 90 000 kcal/h przy temperaturze parowania –20°C.

Na trawlerach „Likosar” i „Luzytanka” zainstalowano prototypowe zamrażarki produkcji „Klimoru” oraz nową instalację chłodzenia – zamiast lodem i solą, ryby chłodzono wodą oziębioną do +2°C.

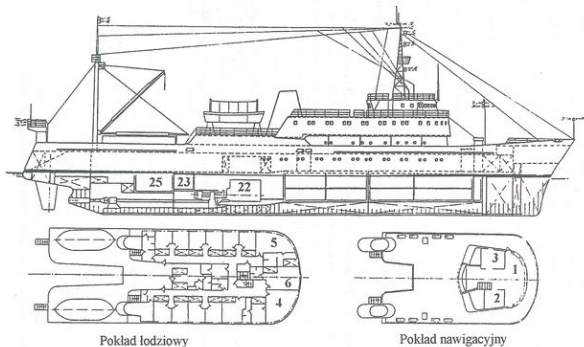
Na trawlerze „Laskara” do obróbki ryb zamontowano dwie fileciarki typu „Baader 33”, krajarkę do ryb oraz mechaniczną piłę do odgławiania dużych ryb. Patroszenie kalmarów (tzw. tubowanie) poławianych w rejonie Falklandów (*Illex argentinus* i *Martialia hyadesi*) odbywało się ręcznie. Do przerobu odpadów i przyłowy ryb zainstalowano wytwornię mączki rybnej o zdolności przerobowej 25 ton surowca/dobę.

W okresie od 1971 do 1973 r. Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni zbudowała siedem kolejnych trawlerów, które oznaczano jako typ B-29s. Była to nowsza wersja wcześniej budowanych jednostek typu B-29, na których zmieniono rozplanowanie pomieszczeń przetwórczych, zastosowano nową linię solenia śledzi oraz dwa prototypowe urządzenia; urządzenie do mieszania ryby z solą oraz kruszarkę wraz z dozownikiem soli. Silnik główny miał moc większą o 200 KM.

Serię trawlerów typu B-29s tworzyły:

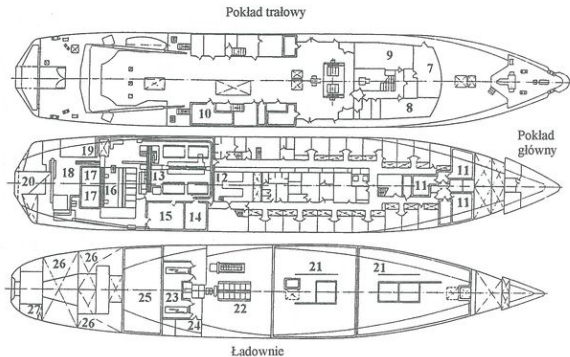
- „Kabryl” SZN 92 – zbudowany w grudniu 1971 r., wycofany z eksploatacji w 1991 r.,
- „Kulbak” SZN 99 – zbudowany w kwietniu 1972 r., wycofany w 1992 r.,
- „Kunatka” SZN 98 – zbudowany w czerwcu 1972 r., wycofany w 1993 r.,
- „Likowal” SZN 95 – zbudowany w marcu 1972 r., wycofany w 1990 r.,
- „Laterna” SZN 100 (h) – zbudowany w październiku 1972 r., wycofany w 1993 r.,
- „Likosar” SZN 101 (h) – zbudowany w grudniu 1972 r., wycofany w 1992 r.,
- „Luzytanka” SZN 102 (h) – zbudowany w lutym 1973 r., wycofany w 1992 r.

Plan ogólny trawlera typu B-29s przedstawiono na rysunku 48.



- 1 – sterownia, 2 – kabina nawigacyjna, 3 – radiokabina, 4 – kabina kapitana, 5 – kabina starszego mechanika, 6 – kabina I oficera, 7 – kuchnia, 8 – mesa oficerska, 9 – mesa załogowa, 10 – magazyn lodu luskowego, 11 – magazyny prowiantowe, 12 – szyb maszynowy, 13 – zamrażalnia, 14 – komora zamrażalnicza, 15 – ładownia mączki rybnej, 16 – sortownia ryb, 17 – zbiornik na ryby, 18 – pomieszczenie fabryki mączki rybnej, 19 – siccioznia, 20 – pomieszczenie maszyny sterowej, 21 – ładownia, 22 – siłownia, 23 – kabina CMK, 24 – warsztat, 25 – ładownia mączki rybnej, 26 – zbiorniki paliwa, 27 – zbiorniki oleju rybnego

Rys. 48. Plan ogólny trawlera-zamrażalni typu B-29
(wg Czajkowskiego, Kryka i Płewy)



Charakterystyka techniczna trawlerów obu typów B-29 była następująca:

	B-29 (Laskara)	B-29s (Kabryl)
Długość całkowita		75,50 m
Długość między pionami		68,00 m
Szerokość na wręgach		12,70 m
Wysokość do pokładu:		
głównego		5,4/5,7 m
trałowego		8,00 m
Zanurzenie konstrukcyjne		5,00 m
Objętość ładowni:		
ryb mrożonych	891 m ³	1058 m ³
mączki rybnej		167 m ³
Pojemność zbiorników:		
paliwa		580 m ³
oleju smarowego		21 m ³
wody słodkiej		50 m ³
oleju rybnego	20 m ³	19 m ³
Pojemność rejestrowa:		
brutto	1480 RT	1890 RT
netto	583 RT	710 RT
Nośność	920 t	900 t
Silnik główny typu B 3012 SS		
przy 500 obr./min o mocy	2500 KM	2700 KM
Prędkość na próbie	14,6 węzłów	14,5 węzłów
Załoga	58 osób	60 osób
Autonomiczność żegluga		60 dni.

Kolumna środkowa zawiera wartości wspólne dla trawlerów typu B-29 oraz B-29s.

TRAWLERY- PRZETWÓRNIE TYPU B-418 I B-418/III

Trawlery-przetwornie typu B-418 budowały dwie stocznie w dwóch wersjach. Pierwszych sześć statków zbudowała w latach 1970-1972 Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni na podstawie dokumentacji technicznej opracowanej przez COKB oddział w Gdyni. Projektantami trawlera byli inż. Zbigniew Kryk i inż. Błażej Smoliński. Zamawiającym była PPDiUR „Odra” w Świnoujściu. Pierwszym statkiem tej serii był trawler o nazwie „Kalmar” – ŚWI 205. Drugą wersję tych trawlerów określanych symbolem B-418/III budowała w latach 1975-1977 Stocznia Północna im. Bohaterów Westerplatte w Gdańsku. Trawlery budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

- * P $\frac{4}{\Delta}$ RL3W – w odniesieniu do kadłuba i wyposażenia pokładowego,
- * RPM – w odniesieniu do wyposażenia maszynowego,
- * PRCH R2 – w odniesieniu do urządzeń chłodniczych.

Odbiorcą tych ośmiu trawlerów było PPDiUR „Gryf” w Szczecinie.

Stocznia im. Komuny Paryskiej w latach 1970-1972 dla PPDiUR „Odra” w Świnoujściu zbudowała następujące trawlerzy typu B-418:

- „Kalmar” ŚWI 205 – zbudowany w sierpniu 1970 r., wycofany z eksploatacji w 1992 r.,
- „Humbak” ŚWI 206 – zbudowany w grudniu 1970 r., wycofany z eksploatacji w 1991 r.,
- „Mors” ŚWI 297 – zbudowany w lutym 1971 r., - wycofany z eksploatacji w lipcu 1995 r.,
- „Garnela” ŚWI 208 – zbudowany w czerwcu 1971 r., wycofany z eksploatacji w grudniu 1994 r.,
- „Waleń” ŚWI 209 – zbudowany we wrześniu 1972 r., wycofany z eksploatacji w lutym 1995 r.,
- „Grinwal” ŚWI 210 – zbudowany w grudniu 1972 r., w maju 1998 r. przeznaczony na złom.

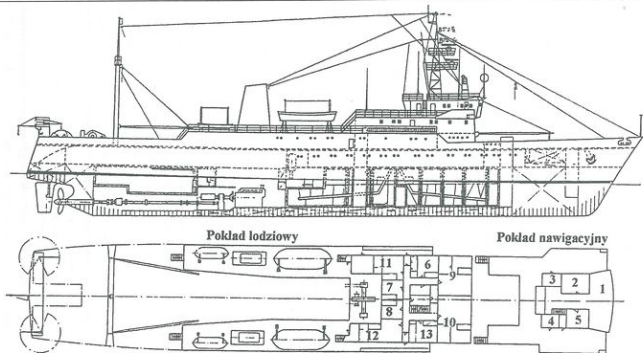
Stocznia Północna im. Bohaterów Westerplatte w Gdańsku w latach 1975-1977 zbudowała dla PPDiUR „Gryf” w Szczecinie następujące trawlerzy typu B-418/III:

- „Delfin” SZN 103 – zbudowany w marcu 1975 r., wycofany z eksploatacji w 1995 r.,
- „Rekin” SZN 94 – zbudowany w listopadzie 1975 r., we wrześniu 2000 r. sprzedany do Płd. Korei,
- „Bonito” SZN 104 – zbudowany w marcu 1976 r., w marcu 2001 r. kupiony przez PP- R „Rem-Service” Sp. z o.o., Gdynia,
- „Awior” SZN 105 – zbudowany we wrześniu 1976 r., wycofany jak m.t. „Bonito”,
- „Hajduk” SZN 106 – zbudowany w grudniu 1976 r., sprzedany jak m.t. „Rekin”,
- „Bogar” SZN 107 – zbudowany w lutym 1977 r., sprzedany jak m.t. „Rekin”,
- „Parma” SZN 108 – zbudowany w marcu 1977 r., sprzedany w 1994 r.,
- „Amarel” SZN 110 – zbudowany w lipcu 1977 r., w listopadzie 2000 r. sprzedany do Panamy.

Ogólny plan trawlera typu B-418 uwidocznił na rysunku 49. Te nowoczesne trawlerzy przetwórczo przystosowano do prowadzenia połowów zarówno włokiem dennym, jak i pelagicznym w systemie dwuwłokowym na łowiskach atlantyckich w rejsach autonomicznych (80-dniowych) lub we współpracy ze statkami floty pomocniczej. Złowione ryby przetwarzano na filety lub tusze i zamrażano.

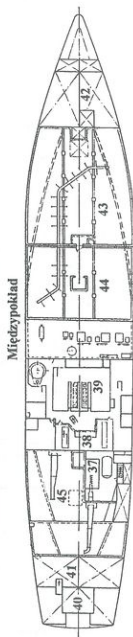
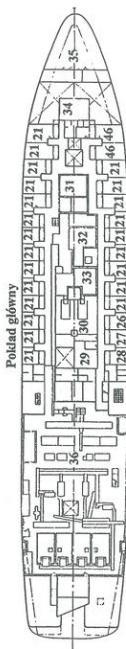
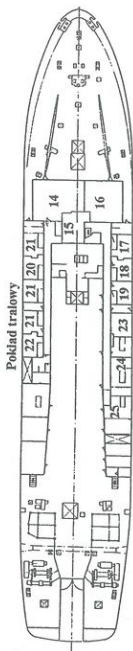
Trawlerzy typu B-418 i B-418/III były budowane na tym samym kadłubie, całkowicie spawanym o dwóch pełnych pokładach, równoległych do linii stępki w części dziobowej, a w części rufowej do linii wodnej. Pokład trałowy był częściowo osłonięty wąskimi pokładówkami przy burtach, w których zlokalizowano pomieszczenia mieszkalne, szpital, izolatkę, magazyny i zbiorniki wody słodkiej, a w części dziobowej umieszczono dwie masy i kuchnię. Na pokładzie łodziowym znajdowały się kabina kapitana i pomieszczenia innych oficerów. Na pokładzie nawigacyjnym znajdowała się sterownia, z której prowadzono również operacje połowowe oraz zlokalizowano kabiny – nawigacyjną i radiową.

Do napędu trawlera zainstalowano 12-cylindrowy silnik czterosuwowy H. Cegielski-Fiat typu B3012 SS o mocy 2700 KM przy 500 obr./min, który przez przekładnię redukcyjną nielawrotną napędzał śrubę nastawną. Nadwyżka mocy silnika głównego w trakcie połowów wykorzystywana była do produkcji energii elektrycznej w dwu prądnicach zawieszonych na przekładni redukcyjnej. Jedna z prądnic o mocy 800 kVA zasilala sieć, a druga o mocy 2x200 kW zasilala wciągarki trałowe.



- 1 – sterownia, 2 – kabina kapitana, 3 – pomieszczenie przetwornic, 4 – pomieszczenie akumulatorów, 5 – kabina nawigacyjna, 6 – kabina I i II elektryka, 7 – kabina I mechanika, 8 – kabina radiooficera, 9 – kabina starszego mechanika, 10 – kabina kapitana, 11 – kabina armatorska, 12 – kabina I oficera, 13 – kabina II i III oficera, 14 – mesa załogi, 15 – pentra, 16 – mesa oficerów, 17 – kabina ochmistra, 18 – kabina technologa, 19 – kabina lekarza, 20 – kabina II i III mechanika, 21 – kabina załogi, 22 – kabina mechaników chłodzi i motorzystów, 23 – ambulatorium, 24 – blok szpitalny, 25 – sztyb maszynowy, 26 – kabina zapasowa, 27 – kabina motorzystów, 28 – kabina mechaników urządzeń przetwórczych, 29 – pralnia, 30 – pomieszczenie centrali klimatyzacji, 31 – komora na mięso, 32 – komora na jarzyny, 33 – komora na suchy prowiant, 34 – komora na ziemniaki, 35 – magazyn bosmański, 36 – zamrażalnia, 37 – fabryka mączki rybnej, 38 – kabina manewrowa, 39 – siłownia, 40 – pomieszczenie maszyny sterowej, 41 – zbiornik paliwa, 42 – zbiornik wody słodkiej, 43 – ładownia nr 1, 44 – ładownia nr 2, 45 – ładownia nr 3, 46 – kabina z miejscami szkoleniowymi

Rys. 49. Plan ogólny trawlera- przetworni typu B-418 (wg Kryka, Smolińskiego i Czajkowskiego)



Trawler dysponował również dwoma zespołami prądowców o mocy po 400 kVA, które napędzane były silnikami spalinowymi typu 8 BAH22 Sulzer-Cegielski o mocy 500 KM przy 500 obr./min.

Czynna długość pokładu roboczego wynosiła około 40 m. Na rufie pokładu trałowego usytuowano maszt bramowy z dwoma bomami o udźwigu po 5 T, niezbędnymi do operowania włokiem. Pomost nad pochylnią rufową wyposażono w dwie stałe role trałowe do lin trałowych, które wydawano i wybierano jednobębnowymi wciągarkami umieszczonymi w części rufowej, urządzenie do zakładania lin trałowych, wysięgnik składany z blokiem do wydawania włoka i windę kablową do echosondy sieciowej. Uciąg wciągarek wynosił 8 T dla typu „Kalmar” i 12 T dla trawlerów typu „Delfin” przy prędkości wybierania 120 m/min., a pojemność bębnowy wynosiła 3000 m liny o średnicy 26 mm. Wciągarki trałowe były napędzane silnikami elektrycznymi pracującymi w układzie Ward-Leonarda. Wciągarkami sterowano z pulpitu w sterowni, gdzie podczas trałowania można było, dzięki zainstalowanemu układowi pomiarowemu, uzyskiwać dane o uciagu, prędkości obrotowej silnika, długości wydanych lin trałowych i współbieżności bębnowy wciągarek.

Czterobębnowa wciągarka sieciowa była zamontowana na pokładzie łodziowym i służyła do wybierania włoka w systemie dwuwłokowym. Bębny boczne wciągarki o uciagu po 8 T przy prędkości wybierania 40 m/min przewidziano do wybierania skrzydeł włoka, natomiast bębny środkowe o uciagu 16 T przy prędkości wybierania 20 m/min umożliwiały wybieranie worka z rybą.

Ryby z worka wsypywano przez luki w pokładzie do znajdujących się w przetwórnicy czterech „mokrych” zbiorników o pojemności po 12 m³, schładzanych lodem łuskowym do temperatury +2°C. Zbiorniki wyposażono w podnoszone hydraulicznie dna oraz transportery czepakowe.

Trawler oprócz urządzeń do sortowania ryb dysponował dwoma liniami obróbki mechanicznej ryb, które składały się z:

- odgławiarki „Baader 421”, fileciarki „Baader 188” i odkórkarki „Baader 47” dorszy;
- fileciarki „Baader 33” do śledzi z przystawką do filetowania makreli.

Przetwórnica statku była ponadto wyposażona w:

- dwie myjki o wydajności 4 tony surowca na godzinę;
- zespół urządzeń do obróbki i mrożenia ryb dużych;
- cztery szafy zamrażalnicze poziome, płytowe o ogólnej wydajności 30 ton produktu w

blokach w wymiarach o wymiarach: 760x250x55 mm lub 482x254x60 mm, mrożonego do temperatury -20° C w czasie 20 godzin;

– jeden przelotowy tunel zamrażalniczy o temperaturze -20°C o wydajności 2 ton na 20 godzin – przeznaczony dla dużych ryb;;

- wytwórnice mączki rybnej o przerobie 25 ton surowca na dobę;
- zespół urządzeń do odzyskiwania oleju rybnego;
- wytwórnice lodu łuskowego o wydajności 10 ton na dobę.

Zespół zamrażalniczy pracujący na freonie R22 składał się z trzech sprężarek dwustopniowych, działających w układzie równoległym oraz jednej jednostopniowej sprężarki.

Urządzenia chłodnicze zapewniały utrzymywanie w ładowniach nr 1 i 2 temperatury -28°C, a w ładowni mączki rybnej +12°C.

Wyposażenie trawlerów-przetwórnicy obu typów B-418 w urządzenia połowowe i mechaniczne przetwórcze było zróżnicowane.

Charakterystyka techniczna statku była następująca (Kryk i in. 1971, Sekudewicz 1971):

Długość całkowita	88,80 m
Długość między pionami	81,60 m
Szerokość na wręgach	15,00 m
Wysokość do pokładu:	
głównego	6,80/7,00 m
trałowego	9,40 m
Zanurzenie konstrukcyjne	5,20 m
Objętość ładowni:	
ryb mrożonych	1760 m ³
mączki rybnej	395 m ³
Pojemność zbiorników:	
paliwa	1090 m ³
oleju rybnego	40 m ³
wody słodkiej	180 m ³
oleju smarnego	22 m ³
Pojemność rejestrowa:	
brutto	2500 RT
netto	1450 RT
Nośność	1518 t
Nośność maksymalna	1718 t
Silnik główny typu B3012 SS	
przy 500 obr./min o mocy	2700 KM
Prędkość przy zanurzeniu konstrukcyjnym	14,75 węzła
Załoga	72 osoby
Autonomiczność żeglugi	80 dni.

TRAWLERY-PRZETWÓRNIĘ TYPU B-419

30 września 1973 r. przekazano do eksploatacji pierwszy trawler-przetwórnę typu B-419 o nazwie Vega – GDY 331. Trawler ten i cztery następne zbudowała Stocznia im. Lenina w Gdańsku. Projektantem trawlerów był mgr inż. Włodzimierz Piltz. Na tych trawlerach, przyjęto podobne założenia technologii przetwórstwa i transportu ryb jak na statkach typu B-22. Nowy typ przetwórnę miał jednak zwiększoną do 73 ton na dobę przepustowość przetwórnę i 36 ton na dobę samej zamrażalni. Ogółem w latach 1973-1974 zbudowano pięć tego typu trawlerów, wszystkie dla PPDiUR „Dalmor” w Gdyni, były to:

- „Vega” GDY 331 – zbudowany w styczniu 1973 r., wycofany z eksploatacji w 1990 r.,
- „Perseus” GDY 332 – zbudowany w sierpniu 1973 r., wycofany z eksploatacji w 1990 r.,
- „Denebola” GDY 333 – zbudowany we wrześniu 1973 r., 12.10.1994 r. w koreańskim porcie Ulsan tajfun spowodował uszkodzenia, w wyniku których statek sprzedano na złom,
- „Gemini” GDY 335 – zbudowany w grudniu 1973 r., wycofany z eksploatacji w czerwcu 2000 r.,
- „Sirius” GDY 334 – zbudowany w lutym 1974 r., wycofany z eksploatacji w maju 2000 r.

Trawler typu B-419 był przeznaczony do połowów włokiem dennym i pelagicznym w systemie dwuwłokowym, we wszystkich strefach geograficznych. Ze złowionych ryb wytwarzano filety lub tuszki, które mrożono w blokach. Z przyłowu i odpadów produkowano mączkę rybną i tran. Trawlery budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

* KM L2 – w odniesieniu do kadłuba i wyposażenia pokładowego,

* Ch P + – w odniesieniu do urządzeń chłodniczych i zamrażalniczych.

Ogólny plan trawlera typu B-419 przedstawiono na rysunku 50.

Kadłub nadbudówki i pokładówki trawlera wykonane ze stali okrętowej, całkowicie spawane, z poprzecznym systemem wiązań i wzmocnieniami przeciwlodowymi. W rejonie wzmocnień przeciwlodowych grubość dziobnicy wynosiła około 20 mm. Dno podwójne w rejonie od wręgu 55 do skrajnika dziobowego. Statek miał siedem poprzecznych grodzi wodoszczelnych. Trawler dysponował dwoma ciąglymi pokładami oraz międzypokładami w ładowniach nr 1, 2 i 3 (umożliwiającymi przepływ zimnego powietrza) oraz częściowo w maszynowni (Anon. 1976). Na trawlerze przewidziano dwie kabiny apartamentowe (dla kapitana i starszego mechanika), dwie kabiny jednoosobowe z węzłem sanitarnym, 15 kabin jednoosobowych i 34 kabiny dwuosobowe oraz dodatkowo ambulatorium, szpital z dwoma łózkami oraz izolatkę z jednym łóżkiem.

Do napędu trawlera zainstalowano silnik wysokoprężny, czterosuwowy, nienawrotny z doładowaniem produkcji ZUT „ZGODA” na licencji Sulzer typu 6 ZB 40/48 o mocy 2650 kW/3600 KM przy 500 obr./min. Śruba napędowa nastawna, czteroskrzydłowa produkcji „Zamech” na licencji Liaaen, wykonana została ze stali nierdzewnej.

Do wytwarzania energii elektrycznej zainstalowano dwa zespoły prądowłórcze napędzane silnikami spalinowymi produkcji H. Cegielski na licencji Sulzer typu A25. Prądnicę napędzane silnikami wysokoprężnymi, czterosuwowymi, nienawrotnymi z doładowaniem turbosprężarką i regulatorem typu „Woodward” 5A25 o mocy 750 KM przy 750 obr./min.

Linia połowowa składała się z:

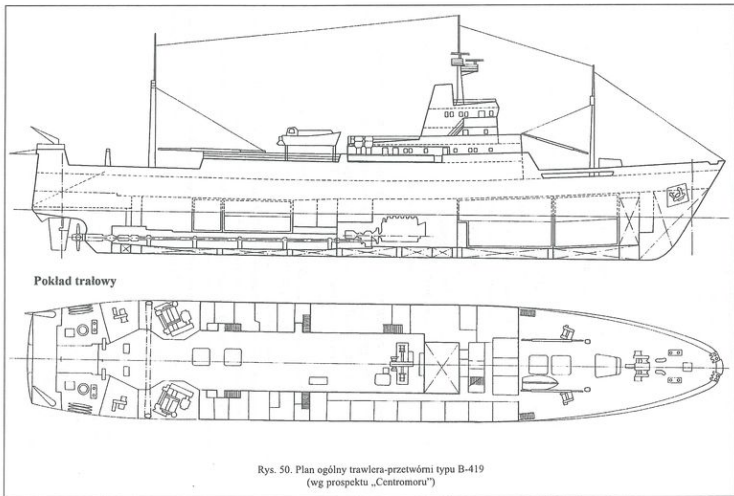
- dwóch jednobębnowych wciągarek trałowych, umieszczonych na rufie, każda o uciagu 8 T (uciąg maksymalny na średniej średnicy nawinięcia liny 16 T) przy prędkości wybierania 120 m/min. Pojemność bębnow po 3 000 m liny o średnicy 26 mm. Napęd elektryczny w układzie Ward-Leonarda z prądnicami wałowymi o mocy 2x200 kW. Hamulec z regulowanym hydraulicznie momentem hamowania był sterowany zdalnie;

- jednej czterobębnowej wciągarki włoka (umożliwiającej łatwe operowanie dwoma włokami), usytuowanej na pokładzie trałowym na śródkręciu. Dwa bębny wewnętrzne o uciagu po 8 ton do wybierania skrzydeł włoka przy prędkości wybierania 8,5 m/min na I stopniu i 20 m/min na II stopniu. Pojemność bębnow po 80 m liny o średnicy 36 mm. Uciąg bębnow zewnętrznych wynosi po 4 T lub na jednym bębnie 8 T, przy prędkości wybierania na I stopniu 17 m/min., a na II stopniu 40 m/min. Pojemność bębnow po 250 m liny o średnicy 26 mm. Sterowanie wciągarką było możliwe bezpośrednio sterownikiem znajdującym się przy windzie lub ze sterówki;

- dwóch elektrycznych wciągarek rybackich, służących do rozładunku włoka o uciagu 8 T przy prędkości wybierania od 26 do 65 m/min;

- dwóch hydraulicznych żurawików o udźwigu po 2 T, służących do wymiany rozpornic trałowych oraz obsługi magazynów sieci,

- żurawika do wydawania włoka o udźwigu 1 T,



– trawersa zainstalowana pomiędzy kominami, na której podwieszono dwa bloki linowe 16 T, służące do wybierania worka na pokład.

Złowione ryby wsypywano z pokładu do znajdujących się w przetwórni czterech schładzanych (do temperatury +5°C) zbiorników, każdy o objętości po około 12,5 m³. Wybieranie z nich ryb odbywało się za pomocą transporterów czerpakowych, napędzanych silnikiem hydraulicznym o regulowanej prędkości wybierania.

Do obróbki ryb służyły:

- linia ręcznego sortowania ryb (5 stanowisk),
- cztery linie z maszyną krajowej produkcji MIR-2 dla ryb o długości 29-74 cm,
- dwie linie filetowania ryb wyposażone w urządzenia „Baader 188” i odkórzarkę „Baader 47”,
- linia filetowania ryb dorszowatych o długości od 25 do 42 cm, składająca się z fileciarki „Baader 181” oraz dwu odkórzarek „Baader 47”,
- linia odgławiania i filetowania karmazyna o długości od 30 do 55 cm składająca się z urządzenia typu „Baader 150” i dwu odkórzarek typu „Baader 47”,
- stoły ze stanowiskami do układania filetów i ryb w tace do zamrażania,
- wytwórnia konserw (z wątrób) o wydajności 500 sztuk na godzinę,
- wytwórnia mączki rybnej o wydajności 35 ton na godzinę,
- wytwórnia tranu o wydajności 300 l na godzinę.

Urządzenia przetwórstwa rybnego miały przepustowość 74 ton surowca na dobę.

Trawler dysponował tacami ze stopu aluminium o wymiarach wewnętrznych 760x250x55 mm lub 484x254x60 mm.

Do zamrażania ryb służyły cztery poziome zamrażarki płytowo-kontaktowe o wydajności 35 ton na 24 godziny, pracujące na czynniku chłodniczym – freon 22. Z zamrażarkami płytowymi współpracowały, schładzając ładownie i domrażając ryby oraz produkując lód łuskowy trzy jednostopniowe sprężarki śrubowe typu SVK54E firmy STAL, każda o wydajności około 110 000 kcal/h przy temperaturze -40/+38°C.

Z dwóch jednostopniowych sprężarek tłokowych typu 10W92SR produkcji WSK Dębica o wydajności około 200 000 kcal/h przy temperaturze +5°/+38°C, jedna była przeznaczona do obiegu klimatyzacji, a druga do obiegu schładzanej wody.

Dwie jednostopniowe sprężarki tłokowe typu MRZ4-68-18B produkcji ZM Tarnów; jedna o wydajności 26 000 kcal/h przy temperaturze -5°/+38°C, przeznaczona do obiegu chłodzenia ładowni mączki rybnej, a druga o wydajności około 10 500 kcal/h przy temperaturze -25°/+38°C, przeznaczona do obiegu chłodni prowiantowej.

Do zamrażania nietypowej wielkości ryb (zawieszanych na hakach) trawler dysponował tunelem zamrażalniczym o wydajności około 2 ton na dobę. Średnia temperatura ryb po zamrożeniu nie przekraczała -18°C.

Charakterystyka techniczna statku była następująca:

Długość całkowita	88,30 m
Długość między pionami	80,00 m
Szerokość na wręgach	15,00 m
Szerokość pochylni rufowej	3,0 m
Wysokość do pokładu:	
głównego	7,15/7,45 m
trałowego	9,75 m

Zanurzenie konstrukcyjne	5,40 m
Objętość ładowni:	
ryb mrożonych	1500 m ³
mączki rybnej	345 m ³
Pojemność zbiorników:	
paliwa	1240 m ³
oleju rybnego	30 m ³
Pojemność rejestrowa:	
brutto	2660 RT
netto	1035 RT
Nośność	1500 t
Silnik główny typu 6 ZB 40/48	
przy 500 obr/min o mocy	2650 kW/3600 KM
Prędkość na próbie przy zanurzeniu 5,40 m	15,1 węzłów
Załoga	77 osób
Autonomiczność żeglugi	80 dni.

TRAWLERY-PRZETWÓRNIE TYPU B-417

W latach 1975-1976 Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni zbudowała dziesięć trawlerów-przetworni typu B-417. Projektantami trawlera byli inż. Kazimierz Hyży oraz inż. Błażej Smoliński z Biura Projektowo-Konstrukcyjnego tejże stoczni. Statki były budowane pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

* KM L3 – w odniesieniu do do kadłuba i wyposażenia pokładowego,

* PRM – w odniesieniu do wyposażenia maszynowego.

Trawler typu B-417 przedstawiono na rysunku 51.

Trawlery były przeznaczone do połowów z rufy w systemie dwuwłokowym na wszystkich łowiskach Oceanu Atlantyckiego. Dysponowały urządzeniami do przeladunku w morzu kartonów ryb mrożonych na statki floty pomocniczej (Krepa 1994, Prospekt „Centromoru”).

Pierwszych dziewięć statków zbudowano dla PPDiUR „Odra” w Świnoujściu, a ostatni trawler „Profesor Bogucki” na zamówienie Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. W kolejności budowy były to:

„Tazar” ŚWI 212 – zbudowany w kwietniu 1975 r., sprzedany w 1996 r.,

„Orcyn” ŚWI 213 – zbudowany w czerwcu 1975 r., wycofany z eksploatacji w czerwcu 1999 r.,

„Tunek” ŚWI 214 – zbudowany w sierpniu 1975 r., wycofany w listopadzie 2001 r.,

„Orleń” ŚWI 215 – zbudowany w grudniu 1975 r.,

„Otoł” ŚWI 216 – zbudowany w lutym 1976 r., wycofany z eksploatacji w lipcu 1999 r.,

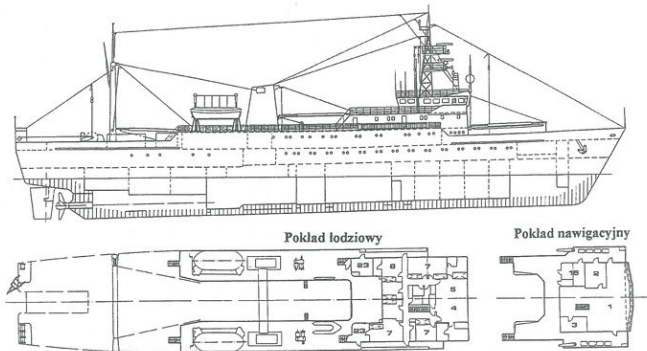
„Manta” ŚWI 217 – zbudowany w marcu 1976 r., wycofany z eksploatacji we wrześniu 1999 r.,

„Mustel” ŚWI 218 – zbudowany w maju 1976 r.,

„Marlin” ŚWI 219 – zbudowany w czerwcu 1976 r., sprzedany w 1996 r.,

„Kolias” ŚWI 220 – zbudowany we wrześniu 1976 r.,

„Profesor Bogucki” GDY 329 – zbudowany w grudniu 1976 r., sprzedany PPDiUR „Dalmor” w Gdyni w 1982 r., wycofany z eksploatacji w 1991 r.

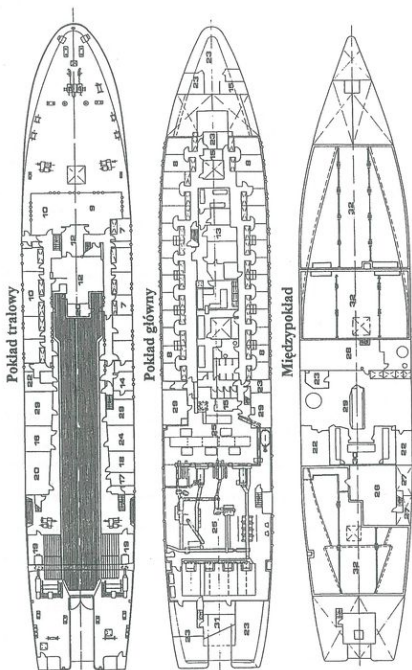


Pokład łodziowy

Pokład nawigacyjny

- 1 – sterownia, 2 – radiokabina, 3 – kabina nawigacyjna, 4 – kabina kapitana, 5 – kabina starszego mechanika, 6 – kabina armatorska, 7 – kabiny oficerskie, 8 – kabiny załogi, 9 – mesa oficerska, 10 – mesa załogowa, 11 – pomieszczenie rekreacyjne, 12 – pentra, 13 – magazyn prowiantowy, 14 – blok szpitalny, 15 – urządzenia elektryczne, 16 – urządzenia klimatyzacyjne, 17 – stacja CO₂, 18 – awaryjny agregat prądowłczy, 19 – pomieszczenie z silnikami wciągarek trawlowych, 20 – aparatura elektryczna, 21 – pralnia, 22 – warsztat, 23 – magazyny, 24 – magazyn lodu łuskowego, 25 – urządzenia przetwórstwa rybnego, 26 – wytwórnia mączki rybniej, 27 – zbiornik oleju rybnego, 28 – urządzenia chłodnicze, 29 – maszynownia, 30 – kabina CMK, 31 – urządzenia sterownicze, 32 – ładownia

Rys. 50. Ogólny plan trawlera-przetwórnicy typu B-417
(wg prospektu „Centromoru”)



Statek miał dwa ciągle pokłady; główny i trałowy. Pokład główny był pokładem grodziowym. Pokład trałowy w części rufowej przechodził w pochylnię połowową. Kadłub i nadbudówki miały poprzeczny układ wiązań wytrzymałościowych. Od grodzi dzielącej ładownie do dziobu zastosowano wzmocnienia przeciwlodowe (klasa L3).

Pomieszczenia służbowe, mieszkalne dla załogi i ogólnobytowe usytuowano w trzypokładowej nadbudówce na śródokręciu i częściowo w kadłubie nad pokładem głównym. Kapitan, I oficer i starszy mechanik zajmowali pomieszczenia apartamentowe (kabina, salon i pomieszczenie sanitarne). Statek dysponował też trzema kabinami jednoosobowymi dla starszych oficerów, siedmioma kabinami oficerskimi 2-osobowymi, 31 kabinami dwuosobowymi dla załogi oraz jedną dwuosobową kabiną amatorską.

Do napędu statku zamontowano wysokoprężny, średnioobrotowy, nienawrotny silnik spalinowy produkcji „Zgoda-Sulzer” typu 6 ZL 40/48 o mocy 2865 kW (3600 KM) przy 500 obr./min. Czteroskrzydłowa śruba napędowa produkcji „Zamech” – Liaaen typu E 105/4-F 315 miała średnicę 4000 mm.

Wytwarzanie energii elektrycznej prądu przemiennego 3x400 V zapewniały:

- dwa silniki spalinowe, wysokoprężne produkcji HCP-Sulzer typu 5 A 25 o mocy po 552 kW (750 KM) przy 750 obr./min oraz dwie prądnice synchroniczne z samoczynną regulacją napięcia o mocy po 504 kW (630 kVA),
- dwie synchroniczne, podwieszane prądnice sieciowe, produkcji EMIT typu Gbdm 136d o mocy po 640 kW (800 kVA) przy 1000 obr./min.

Jako awaryjny zespół prądowórczy zastosowano agregat produkcji zakładów w Andrychowiu typu AX324MEz-EL-52 o mocy 42 kW (52 kVA).

Do wydawania i wybierania zestawów trałowych wyposażono trawlerzy typu B-417 w następujące urządzenia:

- dwie jednobębnowe wciągarki trałowe produkcji „Towimor” typu WTJ 12,5 o uciągu po 125 kN (12,5 T) przy prędkości wybierania do 112 m/min. Pojemność bębna wynosiła 4000 m liny o średnicy 28 mm;
- jedną czterobębnową wciągarkę włoka produkcji „Towimor” typu WVC 168 AZ 70z II o uciągu 2x40 kN (2x4T) na bębnach zewnętrznych, służących do wybierania skrzydeł włoka przy prędkości wybierania 40 m/min oraz jeden bęben o uciągu 160 kN (16T), względnie 2x80 kN (2x8T) na obu bębnach środkowych, służących do wybierania worka włoka przy prędkości 20 m/min;
- dwa stalowe bloki o udźwigu po 100 kN (10T) oraz dwa bloki po 8 kN (0,8T) zamocowane na salingu masztu rufowego;
- jeden blok stalowy o udźwigu 160 kN (16T) zamocowany na trawersie międzykominowej;
- dwa bloki stalowe po 60 kN (6T) zamocowane do pokładu, wykorzystywane przy opróżnianiu worka włoka.

Podstawowe urządzenia do obróbki ryb stanowiły:

- cztery zbiorniki o pojemności po 12 m³ do wstępnego schładzania ryb do temperatury +2°C,
- odgławiarko-patroszarka ryb dorszowatych wyprodukowana przez „Techmet”, typ MIR 3, fileciarka „Baader 188” – do ryb dorszowatych o długości 35-70 cm, fileciarka „Baader 189” – do ryb dorszowatych o długości 45-85 cm,
- trzy odskórzarki typu OFD1, produkcji PBUCH,
- odgławiarka „Baader 423”,

- odskórzarka „Baader 50” i fileciarka „Baader 33” do śledzi i makreli,
- maszyna do patroszenia makreli typu „Odra”,
- odgławiarka „Baader 413”,
- fileciarka „Baader 181” z przystawkami do filetowania morskiczka lub makreli,
- maszyna do produkcji farszu „Baader 694”,
- maszyna typu poziomego do mycia ryb wyprodukowana przez FMiU Przemysłu Spożywczego, typu FG4 o wydajności 3 t/h,
- wytwórnia mączki rybnej produkcji FMiUPS typ FM 50B o przepustowości 50 t surowca/dobę, z którego otrzymywano 8,5-9,0 t/dobę mączki rybnej oraz 165-170 kg/h tranu.

Do zamrażania produktów rybnych na statku zainstalowano następujące urządzenia chłodnicze produkcji „Klimor” pracujące na freonie 22:

- trzy sprężarki typu S3-900 o mocy po 180 kW oraz jedną o mocy 685 kW, które zapewniały zamrażanie od temperatury +10°C do -20°C i utrzymywanie w ładowniach nr 1 i 2 temperatury -28°C,
- jedną sprężarkę o mocy 226 kW przy temperaturze -5/+40°C do schładzania wody w zbiornikach oraz utrzymywania w ładowni nr 2 temperatury poniżej +12°C.

Charakterystyka techniczna trawlera-przetwórnicy typu B-417 była następująca:

Długość całkowita	90,00 m
Długość między pionami	81,60 m
Szerokość na wręgach	15,00 m
Wysokość do pokładu:	
głównego	6,80/7,00 m
trałowego	9,40 m
Zanurzenie konstrukcyjne	5,20 m
Objętość ładowni:	
ryb mrożonych	2000 m ³
mączki rybnej	450 m ³
Pojemność zbiorników:	
oleju opałowego	1036 m ³
oleju smarowego	37 m ³
wody słodkiej	150 m ³
Pojemność rejestrowa:	
brutto	2600 RT
netto	1030 RT
Nośność przy zanurzeniu 5,40 m	1500 t
Silnik główny ZGODA-SULZER typu 6 ZL 40/48 o mocy	2650 kW/3600 KM
Prędkość na próbie	
przy zanurzeniu 5,20 m	15,4 węzłów
Załoga	80 osób
Autonomiczność żeglugi	80 dni.

TRAWLERY-PRZETWÓRNIE TYPU B-89

Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni w latach 1975-1976 zbudowała dwa szkolno-eksploatacyjne trawlerzy-przetwornie typu B-89:

„Rybak Morski” ŚWI 228 – zbudowany w październiku 1975 r. dla PPDiUR „Odra”

w Świnoujściu, wycofany z eksploatacji w czerwcu 2001 r.,

„Admirał Arciszewski” SZN 19 – zbudowany w lipcu 1976 r. dla PPDiUR „Gryf”

w Szczecinie, w lipcu 2001 r. w Vancouver (Kanada) w ramach przetargu sprzedany do Kamerunu.

Na obu trawlerach prowadzono, oprócz zadań połowowo-produkcyjnych, szkolenia w zakresie rufowych, dwuwłokowych połowów włokami dennymi lub pelagicznymi oraz obsługi przyrządów nawigacyjnych, urządzeń maszynowych i chłodniczych. Trawlerzy budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

* KM L3 (szkolno-rybacki) – w odniesieniu do kadłuba i wyposażenia pokładowego,

* PRM – w odniesieniu do wyposażenia maszynowego.

Ogólny plan trawlera typu B-89 przedstawiono na rysunku 52.

Trawler z dwoma ciągłymi pokładami, głównym i trałowym przechodzącym w części rufowej w pochylnię połowową (slip). Poszycie burtowe ze wzmocnieniami przeciwlodowymi. Pomieszczenia mieszkalne i służbowe rozmieszczono w dziobówce, w dwupokładowej nadbudówce, a także w kadłubie nad głównym pokładem.

Silnik główny produkcji krajowej „Zgoda” – Sulzer – wysokoprężny, średnioobrotowy. Śruba napędowa czterokrzydłowa z brązu o skoku nastawnym – wykonana w zakładach „Zamech” – Liaanen typu E 105/4-F-315, wyposażona w system zabezpieczający przed przeciążeniami i automatycznie redukującym skok śruby.

Zasilanie w energię elektryczną zapewniały dwa wysokoprężne silniki spalinowe produkcji HCP-Sulzer typu 5 A 25, o mocy po 552 kW/750 KM przy 750 obr./min. Ponadto dwie samowzbudne prądnice o mocy po 504 kW/630 kVA oraz dwie samowzbudne podwieszane prądnice sieciowe z samoczynną regulacją napięcia firmy „Emit” typu Gbdm-36d o mocy po 680 kW/850 kVA. Jako awaryjne urządzenie prądotwórcze zastosowano agregat produkcji Andrychów typu AX 324 MEz-EL-52 o mocy 42 kW/52 kVA.

Do wydawania i wybierania zestawu trałowego statek dysponował następującymi wciągarkami:

– dwiema jednobębnowymi wciągarkami trałowymi z napędem elektrycznym, produkcji „Towimor” typu WTJ 12,5 o uciagu po 125 kN (12,5 T) przy prędkości wybierania do 112 m/min. Bęben wciągarki mógł pomieścić 4000 m liny trałowej o średnicy 28 mm;

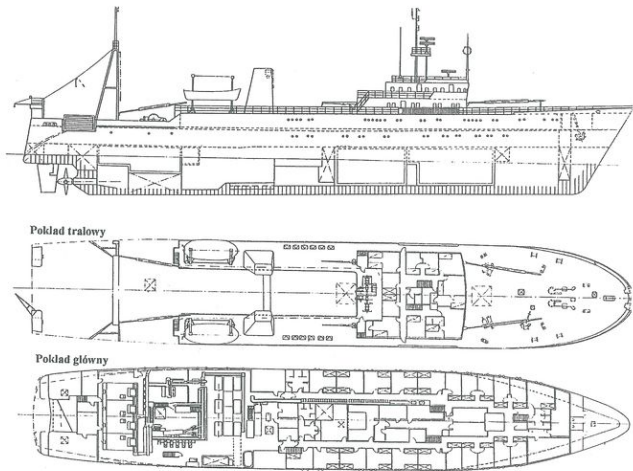
– czterobębnową wciągarką włoka z napędem elektrycznym, produkcji „Towimor” typu WVC168AZ 70 o uciagu na zewnętrznych bębnach po 40 kN (2x4 T) do wybierania skrzydeł włoka przy prędkości wybierania do 40 m/min, a na bębnach wewnętrznych o uciagu po 80 kN (2x8 T) przy prędkości wybierania 20 m/min przy wybieraniu worka włoka.

Na trawlerze zainstalowano następujące urządzenia przetwórcze:

– cztery zbiorniki po 12 m³ pojemności do wstępnego schładzania złowionych ryb;

– sortownicę ryb;

– odgławiarko-patroszarkę do ryb dorszowatych o długości 30-70 cm, produkcji „Techmet” typu MIR 3 o przepustowości 36-42 ryb/min;



Rys. 52. Plan ogólny trawlera rybacko-szkolnego typu B-89 (wg Anon. 1980)

- fileciarkę do śledzi, z przystawką także do makreli, typu „Baader 33” o przepustowości do 120 ryb/min;
- fileciarkę produkcji „Baader 181” do filetowania morszczuka i makreli o długości od 25 do 42 cm o przepustowości 40 ryb/min;
- odkórzarkę produkcji „Baader 47” do ryb dorszowatych;
- maszynę do mycia ryb, wyprodukowaną przez FMiU Przemysłu Spożywczego, typu FG 4 o wydajności do 3 t/godz.

Urządzenie chłodnicze typu sprężarkowego produkcji firmy „Klimor”, pracujące na freonie R22, składało się z czterech oddzielnych zespołów:

- trzech zespołów sprężarkowych typu S3-900 o mocy po 121 kW przy temperaturze –40/+40°C, o wydajności do 30 t/dobę w zamrażarkach płytowych;
- jednego zespołu sprężarkowego przeznaczonego do schładzania ryb w zbiornikach i chłodzenia powietrza ładowni mączki rybnej, o mocy 157 kW przy temperaturze –2/+40°C i od +10 do +12°C dla mączki rybnej.

Charakterystyka ogólna trawlera typu B-89 była następująca (Anon. 1980):

Długość całkowita	90,55 m
Długość między pionami	81,60 m
Szerokość na wręgach	15,00 m
Wysokość do pokładu:	
głównego	6,80/7,00 m
trałowego	9,40 m
Zanurzenie konstrukcyjne (średnie)	5,20 m
Prześwietlenie konstrukcyjne	1,60 m
Pojemność ładowni:	
nr 1 (ryb mrożonych)	1450 m ³
nr 2 (mączki rybnej)	300 m ³
nr 3 (zbiornik oleju rybnego)	60 m ³
o g ó ł e m	1810 m ³
Pojemność zbiorników:	
paliwa	1157 m ³
oleju smarowego	35 m ³
wody słodkiej	193 m ³
Pojemność rejestrowa:	
brutto	2599 RT
netto	959 RT
Nośność przy zanurzeniu 5,20 m	1480 t
Silnik główny typu 6 ZL 40/48	
przy 500 obr./min o mocy	2650 kW/3600 KM
Prędkość na próbie	15,7 węzłów
Liczba miejsc	42 osób załogi + 2 armatorskie + 60 dla uczniów
Autonomiczność pływania	60 dni.

TRAWLERY-PRZETWÓRNIE TYPU B-414

W latach 1975-1977 Stocznia Gdańska im. Lenina zbudowała siedem trawlerów-przetwórní typu B-414. Pierwszym trawlerem tego typu był „Włócznik” – ŚWI 225, zbudowany w sierpniu 1975 r. dla PPDiUR „Odra” w Świnoujściu, sześć kolejnych zbudowano dla PPDiUR „Dalmor” w Gdyni. Były to:

„Włócznik” ŚWI 225 – zbudowany w sierpniu 1975 r. dla PPDiUR „Odra” w Świnoujściu, wycofany z eksploatacji w 2000 r.,

„Pollux” GDY 336 – zbudowany w październiku 1975 r. dla PPDiUR „Dalmor” w Gdyni, sprzedany w kwietniu 2000 r.,

„Regulus” GDY 337 – zbudowany w maju 1976 r. dla PPDiUR „Dalmor” w Gdyni, sprzedany w listopadzie 2000 r.,

„Indus” GDY 338 – zbudowany w lipcu 1976 r. dla PPDiUR „Dalmor” w Gdyni, wycofany z eksploatacji w 1991 r.,

„Sagitta” GDY 339 – zbudowana w sierpniu 1976 r. dla PPDiUR „Dalmor” w Gdyni, w grudniu 1995 r. sprzedany do Hiszpanii,

„Arcturus” GDY 340 – zbudowany w grudniu 1976 r. dla PPDiUR „Dalmor” w Gdyni, wycofany z eksploatacji w 1992 r.,

„Antares” GDY 341 – zbudowany w lutym 1977 r. dla PPDiUR „Dalmor” w Gdyni, wycofany z eksploatacji w 1991 r.

Statki budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

* KM L2 A16 – w odniesieniu do kadłuba i urządzeń maszynowych,

* ChP + – w odniesieniu do urządzeń chłodniczych.

Ogólny plan trawlera typu B-414 przedstawiono na rysunku 53. Trawler mógł prowadzić połowy z rufy włokiem dennym lub pelagicznym we wszystkich strefach klimatycznych.

Kadłub statku całkowicie spawany, w części dziobowej ze wzmocnieniami przeciwlodowymi klasy L3. Trawler miał dwa ciągle pokłady. Pomieszczenia służbowe i mieszkalne usytuowano w 3-kondygnacyjnej nadbudowce i częściowo w kadłubie (Anon. 1979).

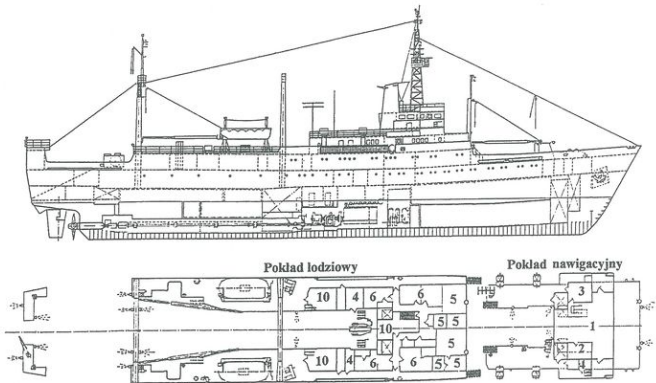
Napęd statku stanowił silnik nienawrotny firmy Zgoda-Sulzer typ 6 ZL 40/48 o mocy 2647 kW (3600 KM) przy 500 obr./min, który przez przekładnię redukcyjną nienawrotną produkcji Zamech-Renk typ AUS80 napędzał śrubę nastawną. Czteroskrzydłowa śruba napędowa produkcji Zamech-Liaaen typ EF 105/4 miała średnicę 3,65 m.

Do wytwarzania energii elektrycznej (prąd 3x400 V) na statku zainstalowano dwa silniki spalinowe produkcji HCP-Sulzer typ 6 AL 25/30 o mocy po 808 kW (1100 KM) przy 750 obr./min i prądnicie sieciowe o mocy po 504 kW (630 kVA) oraz dwie prądnice podwieszane o mocy po 560 kW (700 kVA).

Dla operowania zestawem trawlowym statek wyposażono w następujące wciągarki produkcji krajowej firmy „Towimor”:

– dwie jednobębnowe wciągarki trawłowe o uciągu 125 kN (12,5 T) przy prędkości wybierania 112 m/min i pojemności bębnow po 4 000 m liny o średnicy 28 mm;

– czterobębnową wciągarkę włoka o uciągu 2x80 kN (2x 8 T) przy prędkości wybierania 8,5/20 m/min i pojemności bębnow wewnętrznych po 80 m liny o średnicy 36 mm oraz o uciągu 2x40 kN (2x4 T) przy prędkości wybierania 17/40 m/min i pojemności 4x250 m lin o średnicy 26 mm na bębnach zewnętrznych;



– dwie wciągarki pomocnicze o uciążu 80/50 kN (8/5 T) przy prędkości wybierania 26/43 m/min i pojemności po 175 m liny o średnicy 28 mm.

Ryby obrabiano ręcznie i mechanicznie, a po odgłowieniu lub filetowaniu zamrażano w blokach. Przetwórnia statku mogła przerabiać do 95 ton surowca na dobę, ponieważ dysponowała następującymi urządzeniami do obróbki ryb:

- fileciarkami: „Baader 33”, „Baader 188”, „Baader 189 GB”;
- odgławiarko-fileciarką „Baader 181”;
- odgławiarką „Baader 423”;
- odgławiarko-patroszarką typ MIR III;
- maszyną do oddzielania mięsa od kości „Baader 694”;
- odkórkarką „Baader 50” i „OFD1” – produkcji PBUCH;
- maszyną do mycia ryb.

Wszystkie odpady powstające w procesach obróbki ryb oraz przyłów wykorzystywano do produkcji mączki rybnej i technicznego tranu.

Wyposażenie chłodnicze trawlera składało się z trzech sprężarek typu S3-900 o mocy po 128 kW przy temperaturze $-40/+40^{\circ}\text{C}$, które służyły do chłodzenia zamrażarek do temperatury -20°C , chłodzenia ładowni z rybą do temperatury -28°C oraz produkcji lodu łuskowego.

Charakterystyka techniczna trawlera typu B-414 była następująca:

Długość całkowita	89,20 m
Długość między pionami	80,00 m
Szerokość na wręgach	15,00 m
Wysokość do pokładu:	
głównego	7,15/7,45 m
trałowego	9,75 m
Zanurzenie konstrukcyjne	5,60 m
Objętość ładowni:	
ryb mrożonych	1415 m ³
mączki rybnej	440 m ³
Pojemność zbiorników:	
paliwa	1208 m ³
oleju smarowego	40 m ³
oleju rybnego	60 m ³
wody słodkiej	90 m ³
balastowo-paliwowych	408 m ³
Pojemność rejestrowa:	
brutto	2584 RT
netto	1069 RT
Nośność przy zanurzeniu 5,6 m	1550 t
Silnik typu 6 ZL 40/48	
przy 500 obr./min. o mocy	2647 kW/3600 KM
Prędkość na próbie	17,7 węzłów
Załoga	77 osób + 10 rezerwowych
Autonomiczność żeglugi	80 dni.

TRAWLERY-PRZETWÓRNIE TYPU B-407

Największe w polskim rybołówstwie morskim trawlerzy-przetwórnice, tj. statki typu B-407 zostały zbudowane przez Stocznnię Północną im. Bohaterów Westerplatte w Gdańsku w latach 1981-1983. Projektantem statku był inż. Edward Świetlicki z Biura Projektowo-Konstrukcyjnego Stoczni Północnej. Statki budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

- * KM L2 A16 – w odniesieniu do kadłuba i urządzeń maszynowych,
- * ChP + – w odniesieniu do urządzeń chłodniczych.

Ogólny plan tego trawlera przedstawiono na rysunku 54. Zbudowano trzy trawlerzy typu B-407:

„Aquila” SZN 111 – zbudowany w sierpniu 1981 r. dla PPDiUR „Gryf” w Szczecinie, w kwietniu 2001 r. sprzedany do PP-R „Rem-Service” Sp. z o.o. w Gdyni, a następnie odsprzedany armatorowi cypryjskiemu,

„Cassiopeia” GDY 342 – zbudowany w czerwcu 1982 r. dla PPDiUR „Dalmor” w Gdyni,

„Aquarius” SZN 112 – zbudowany w styczniu 1983 r. dla PPDiUR „Gryf” w Szczecinie, w lipcu 2001 r. sprzedany kontrahentowi z Hong-Kongu.

Trawlerzy te były przeznaczone do połowów zestawem włoka dennego lub pelagicznego z możliwością stosowania systemu dwuwłokowego na dowolnych łowiskach wszechoceanu.

Dziób statku był typu gruszkowego. Poszycie burtowe kadłuba ze wzmocnieniami lodowymi umożliwiało prowadzenie połowów w łodach kruszonych. Statek dysponował dwoma ciągłymi pokładami – głównym i górnym. Ten ostatni w części rufowej był zakończony pochylnią połowową. Pomieszczenia mieszkalne i służbowe znajdowały się w kadłubie, dziobówce i 3-kondygnacyjnej nadbudówce nad dziobówką (Anon. 1981).

Napęd statku stanowił wysokoprężny, nienawrotny, 4-suwowy, średnioobrotowy silnik spalinowy produkcji „Zgoda-Sulzer” typu 8 ZL 40/48 o mocy 3827 kW. Czteroskrzydłowa śruba napędowa o skoku nastawnym typu E 115/4, wykonana w zakładach „Zamech”, wyposażona była w urządzenie zabezpieczające silnik przed przeciążeniem. Ster strumieniowy typu BC-13-3 z napędem elektrycznym o mocy 221 kW pochodził także od tego samego producenta.

Energię elektryczną prądu przemiennego na potrzeby ogólnostatkowe i przetwórnicy wytwarzały:

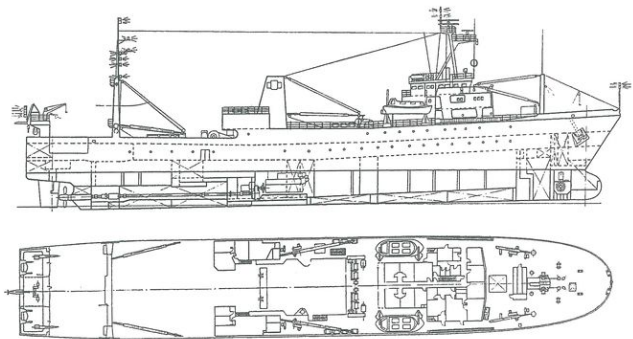
– dwa zespoły prądotwórcze, które stanowiły dwa silniki spalinowe produkcji HCP-Sulzer typu 6 AL 25 o mocy po 684 kW oraz dwie prądnice synchroniczne typu GD8-800-50 o mocy po 640 kW (800 kVA);

– dwie synchroniczne prądnice podwieszono o mocy po 1200 kW (1500 kVA);

– jeden awaryjny zespół prądotwórczy typu 21 ZPM 31 H6 o mocy 92 kW (115 kVA).

Na trawlerze zamontowano następujące wciągarki o napędzie elektrycznym:

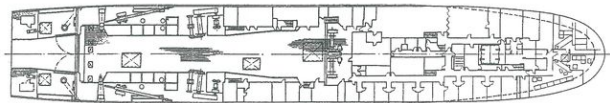
– dwie jednobębnowe wciągarki trałowe o uciążu po 160 kN (16T) przy szybkości wciągania lin trałowych do 120 m/min. Pojemność bębnowy wynosiła po 5 000 m liny o średnicy 32 mm. Ponieważ dotychczas stosowane na innych typach trawlerów napędy w układzie Ward-Leonarda nie spełniały wymagań stawianych wciągarkom trałowej dla dużego trawlera, jakim jest statek typu B-407, dlatego w Centrum Techniki Okrętowej opracowano projekt nowego napędu. Część energetyczną napędów zrealizował „Elmor” w Gdańsku, regulatory tyrystorowe „Famor” w Bydgoszczy, a maszyny elektryczne „Emit” w Żychlinie;



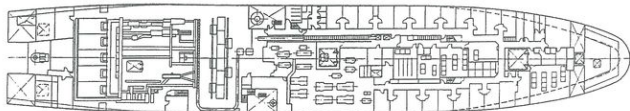
Pokład dziobówki

Rys. 54. Plan ogólny trawlera-przetwórnicy typu B-407
(wg Anon. 1981a)

Pokład tralowy



Pokład główny



– dwie czterobębnowe wciągarki włoka, w których jeden bęben miał uciąg 200 kN (20 T) przy prędkości wybierania 30 m/min, dwa bębny do wybierania wody o uciagu po 50 kN (po 5 T) lub jeden o uciagu 100 kN (10 T) przy prędkości wybierania 60 m/min, jeden bęben podciagowy o uciagu 100 kN (10 T) przy prędkości wybierania 60 m/min,

– jedna dwubębnowa (pojemność bębna 7,0 m³) wciągarka sieciowa o uciagu 100 kN (10 T) przy prędkości wybierania 60 m/min;

– dwie wciągarki zamontowane nad pochylnią połowową o uciagu po 12,5 kN (1,25 T),

– cztery zblocza trałowe i rolki poziome dla liny wciągowej na obciążenie 200 kN (20 T),

– maszt bramowy z podwieszonymi na trawersie blokami o udźwigu 100, 32 i 16 kN.

Ryby przed sortowaniem wysypywano do pięciu zbiorników (o pojemności po 16 m³) schładzanych do temperatury +2°C. Przetwórníę trawlera wyposażono w następujące urządzenia do obróbki ryb:

– fileciarkę („Baader 181”) i dwie odkórzarki (OFD-2A) produkcji PBUCH, do ryb dorszowatych o długości 25-42 cm;

– odgławiarkę („Baader 423”), fileciarkę („Baader 189”) i odkórzarkę („Baader 51”); do ryb dorszowatych o długości 35-66 cm;

– odgławiarko-patroszarkę („Baader 423”), fileciarkę („Baader 190”) i odkórzarkę („Baader 51”) do ryb dorszowatych o długości 35-70 cm;

– dwie maszyny do wyciskania mięsa z ryb („Baader 694”), mieszarkę MMD-2810/IV w linii produkcji farszu;

– dwie fileciarki („Baader 35”) i sortownicę (BA-012 do ryb śledziowatych i makreli).

Do zamrażania surowca rybnego służył:

– zespół zamrażalicy i chłodzenia ładowni z mrożoną rybą, który składał się z trzech dwustopniowych sprężarek typu 4W200R2 o mocy po 108 kW przy temperaturze -42/+40°C.

Do chłodzenia ładowni mączki rybniej wykorzystywano jednostopniową sprężarkę typu 3W92SR o mocy 69,7 kW przy temperaturze +2/+40°C.

Zainstalowane na statku urządzenia chłodnicze umożliwiały zamrażanie około 60 ton filetów rybnych na dobę, utrzymanie w ładowni nr 1 i 2 temperatury -28°C, a w ładowni nr 3 temperatury +12°C.

Charakterystyka techniczna trawlerów-przetwórní typu B-407 była następująca:

Długość całkowita	102,58 m
Długość między pionami	91,97 m
Szerokość na wręgach	17,01 m
Wysokość do pokładu:	
głównego	7,70 m
trałowego	10,41 m
Zanurzenie konstrukcyjne	5,70 m
Zanurzenie maksymalne	6,00 m
Przegłębienie konstrukcyjne	1,20 m
Objętość ładowni:	
nr 1 (ryb mrożonych)	1590 m ³
nr 2 (ryby lub mączki rybniej)	721 m ³
nr 3 (mączki rybniej)	536 m ³
Ogólna pojemność ładunkowa	2 847 m ³
Zbiornik oleju rybnego	96 m ³

Objętość zbiorników:	
oleju opałowego	1146 m ³
oleju napędowego	207 m ³
oleju smarowego	65 m ³
wody słodkiej	159 m ³
wody kotłowej	13 m ³
Pojemność rejestrowa:	
brutto	3724 RT
netto	1664 RT
Nośność przy zanurzeniu 5,86 m	2100 t
Silnik typu 6 ZL 40/48	
przy 500 obr./min. o mocy	3827 kW (5200 KM)
Prędkość przy zanurzeniu 5,86 m	15,6 węzłów
Liczba miejsc	82 + 7 miejsc rezerwowych
Autonomiczność żeglugi	77 dni.

TRAWLERY-PRZETWÓRNIE TYPU B-408

Stocznia Gdańska im. Lenina w latach 1986-1987 zbudowała dwa trawler-przetwornie typu B-408, których armatorem został PPDiUR „Dalmor” w Gdyni. Statki budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

- * KM L1 – w odniesieniu do kadłuba i wyposażenia pokładowego,
- * PRM – w odniesieniu do wyposażenia maszynowego,
- * ChP – w odniesieniu do wyposażenia w urządzenia chłodnicze i zamrażalnicze.

Były to statki:

„Dalmor II” GDY 305 – zbudowany w grudniu 1986 r.,

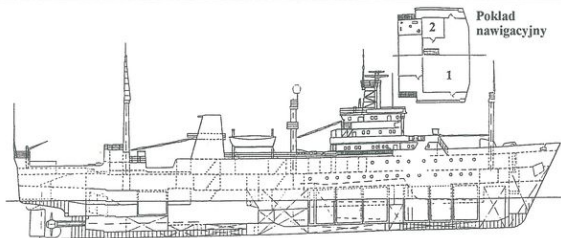
„Altair” GDY 306 – zbudowany w kwietniu 1987 r.

Ogólny plan trawlera typu B-408 przedstawiono na rysunku 55. Trawler przetwornia typu B-408 mógł prowadzić z rufy połowy trałowe, zarówno włokiem dennym, jak i pelagicznym, w systemie dwuwłokowym w strefach umiarkowanych i subarktycznych, w których warunki lodowe odpowiadały przeciwlodowym wzmocnieniom kadłuba statku. Kadłub statku całkowicie spawany o poprzecznym systemie wiązań. Dno trawlera podwójne od 34 do 116 wręgu. Trawler miał dwa ciągle pokłady oraz ażurowe międzypokłady w ładowni nr 1 i 2 i częściowo pełny w maszynowni.

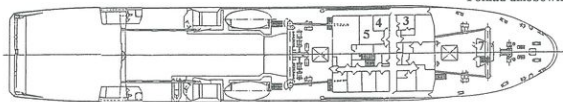
Trawler dysponował dwoma kabinami apartamentowymi (salon, sypialnia i łazienka) dla kapitana i starszego mechanika, dwoma kabinami jednoosobowymi z łazienką, trzynastoma kabinami jednoosobowymi (bez łazienek) oraz 32 kabinami dwuosobowymi. Statek wyposażono w ambulatorium, szpital (z dwoma miejscami) oraz izolatkę. Mesa załogowa liczyła 40 miejsc, a oficerska 16 miejsc.

Napęd trawlera stanowił silnik czterosurowy, nienawrotny średnioobrotowy z doładowaniem turbinowym, zbudowany przez ZUT „Zgoda” na licencji firmy „Sulzer” o mocy 3198 kW.

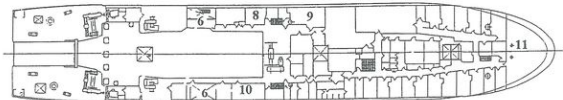
Do wytwarzania energii elektrycznej zamontowano dwa zespoły prądotwórcze napędzane wysokoprężnymi silnikami spalinowymi typu 6A25 o mocy 1100 KM przy 750 obr./min.



Pokład dziobówki

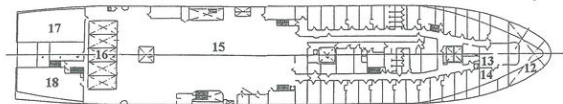


Pokład górny



- 1 – sterownia,
- 2 – kabina nawigacyjna,
- 3 – izolatka,
- 4 – szpital,
- 5 – ambulatorium,
- 6 – szyb maszynowy,
- 7 – pomieszczenie wentylatorów,
- 8 – stacja CO₂,
- 9 – pomieszczenie spalarki,
- 10 – pomieszczenie agregatu awaryjnego,
- 11 – magazyn bosmański,
- 12 – skrajnik dziobowy,
- 13 – pralnia,
- 14 – suszarnia,
- 15 – przetwórnia ryb,
- 16 – zbiornik na ryby,
- 17 – ładownia nr 4,
- 18 – magazyn sieci,

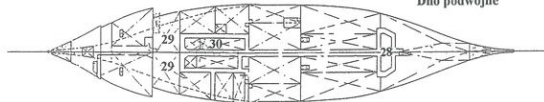
Pokład dolny



Międypokład



Dno podwójne



- 19 – zbiornik paliwa,
- 20 – zbiornik wody słodkiej,
- 21 – wytwórnia mączki rybnej,
- 22 – ładownia nr 3,
- 23 – CMK,
- 24 – siłownia,
- 25 – maszynownia chłodnicza,
- 26 – ładownia nr 2,
- 27 – ładownia nr 1,
- 28 – pomieszczenie echosondy,
- 29 – zbiornik paliwa ciężkiego,
- 30 – zbiornik oleju smarowego,
- 31 – zbiornik paliwa ciężkiego – balast

Rys. 55. Plan ogólny trawlera-przetwórnicy typu B-408(wg dokumentacji Stoczni Gdańskiej)

Dodatkowo w nadbudówce na górnym pokładzie zainstalowano awaryjny zespół prądotorczy prądu zmiennego, produkcji ZMiN Warszawa typ 21ZPMA-39HB o mocy 112 kVA (90 kW).

Do obsługi zestawów trałowych włoka trawler dysponował:

– dwoma jednobębnowymi wciągarkami trałowymi z napędem elektrycznym, produkcji „Towimor”, o uciagu 200/125 kN (20/12,5 T) na średnicy odpowiadającej połowie długości liny trałowej i prędkości wybierania liny 75/120 m/min. Pojemność bębna wciągarki wynosiła 3500 m liny o średnicy 32 mm;

– sześciobębnową wciągarką włoka z napędem elektrycznym, produkcji „Towimor”, o uciagu bębnowych – wyciągowych podczas pracy jednym bębniem 200 kN (20 T), a podczas pracy dwoma bębnami 2x100 kN (2x10 T) przy prędkości wybierania liny 30 m/min. Pojemność bębna wyciągowego wynosiła 100 m liny o średnicy 36 mm. Uciag każdego z pozostałych czterech bębnowych (skrzydłowych) podczas pracy jednym bębniem wynosił 100 kN (10 T), podczas pracy dwoma bębnami 2x50 kN (2x5 T) przy prędkości wybierania liny 62 m/min. Pojemność bębna skrzydłowego wynosiła 600 m liny o średnicy 26 mm;

– jednobębnową wciągarką sieciową z napędem elektrycznym, produkcji „Towimor”, o uciagu (na połowie długości liny) 2x135 kN (2x13,5 T) przy prędkości wybierania 50 m/min. Pojemność bębna wynosiła 2x500 m liny o średnicy 28 mm, a pojemność części sieciowej 18 m³;

Na rufie trawlera dla szybkiej wymiany rozpornic pelagicznych na denne lub odwrotnie zainstalowano dwa obrotowe żurawiki produkcji ZAWO, o udźwigu po 3 T.

Złowione ryby poprzez pięć luków pokładu górnego wysypywano do pięciu schładzanych zbiorników o pojemności po około 12 m³. Ze zbiorników ryby wysypywane były samoczynnie przez otwory otwierane hydraulicznie. Ryby posortowane na gatunki były kierowane na:

– linię filetowania ryb dorszowatych o długości od 30 do 70 cm, na której pracowała fileciarka „Baader 184” i odgławiarka „Baader 424”;

– linię filetowania ryb (dorsz, czarniak, plamiak) o długości od 33 do 66 cm i morszczuków o wymiarach od 37 do 70 cm, na której pracowała fileciarka „Baader 190”, odgławiarka „Baader 424” i odskórzarka „Baader 51”;

– linię filetowania ryb dorszowatych o długości od 25 do 42 cm, na której pracowała odgławiarko-fileciarka „Baader 181” z przystawką do obróbki morszczuka oraz odskórzarka „Baader 51”;

– linię filetowania śledzi i makreli o długości od 20 do 38 cm, na której pracowała fileciarka „Baader 33”.

Stoły w linii „Baader 184”, „Baader 190” i „Baader 181” wyposażono w prześwietlarki filetów.

Mrożenie produktów rybnych odbywało się w pięciu zamrażarkach poziomych płytowych produkcji firmy „Klimor” poprzez bezpośrednie odparowanie freonu R22 w płytach, w obiegu pompowym. Tace aluminiowe miały wymiary 484x254x60 mm z pokrywami. Ogólna przepustowość urządzeń przetwórstwa rybnego trawlera typu B-408 wynosiła do 110 ton ryb, z których po obróbce mrożone były filety, tusze z ryb patroszonych i bez głów oraz ryby całe. Wytwórnia mączki rybnej firmy FM Wronki przerabiała na dobę około 45-50 ton surowca, który stanowiły odpady z przetwórnicy oraz przyłów. Dodatkowo wytwarzano tran techniczny.

Maszynownię chłodniczą wyposażono w:

– dwie dwustopniowe sprężarki śrubowe typu S3-900/S3-315, produkcji NRD, z napędem elektrycznym o mocy po około 200 kW przy temperaturze $-40^{\circ}/+38^{\circ}\text{C}$;

– jedną jednostopniową sprężarkę śrubową typu S3-900 z ekonomizerem produkcji NRD, z napędem elektrycznym o mocy około 160 kW przy temperaturze $-38^{\circ}\text{C}/+38^{\circ}\text{C}$, przeznaczoną do chłodzenia ładowni nr 1 i 2 oraz ładowni mączki rybnej;

– jedną jednostopniową sprężarkę śrubową typu S3-900 produkcji NRD, z napędem elektrycznym, przeznaczoną do urządzenia wstępnego schładzania ryb w zbiornikach o mocy około 420 kW przy temperaturze $-10^{\circ}\text{C}/+38^{\circ}\text{C}$;

– jedną jednostopniową sprężarkę tłokową z napędem elektrycznym typu 10W92SR produkcji polskiej o mocy około 370 kW przy temperaturze $+5^{\circ}\text{C}/+38^{\circ}\text{C}$, przeznaczoną do urządzenia klimatyzacyjnego;

– jedną sprężarkę tłokową z napędem elektrycznym typu 3W925R produkcji polskiej, o mocy około 20 kW przy temperaturze $-27^{\circ}\text{C}/+38^{\circ}\text{C}$, przeznaczoną do chłodni prowiantowej.

W ładowniach nr 1 i 2, służących do przechowania zamrażanych produktów rybnych w kartonach, utrzymywano temperaturę -28°C . Natomiast w ładowniach nr 3 i 4, przeznaczonych do składowania mączki rybnej, panowała temperatura $+12^{\circ}\text{C}$ przy wilgotności względnej powietrza poniżej 75%.

Charakterystyka techniczna tego trawlera była następująca (Krepa 1994):

Długość całkowita	94,00 m
Długość między pionami	85,00 m
Szerokość na wręgach	15,90 m
Szerokość slipu rufowego	4,00 m
Wysokość do pokładu:	
głównego	7,30 m
trałowego	10,00 m
Zanurzenie konstrukcyjne	5,60 m
Zanurzenie maksymalne	6,00 m
Przegłębienie konstrukcyjne	1,60 m
Objętość ładowni:	
nr 1 (ryby mrożone)	1500 m ³
nr 2 (mączki rybnej)	420 m ³
nr 3 (zbiornik oleju rybnego)	35 m ³
o g ó ł e m	1955 m ³
Objętość zbiorników ładunkowych ryb	5 x 12 = 60 m ³
Objętość zbiorników:	
paliwa	1300 m ³
oleju smarowego	60 m ³
wody słodkiej	243 m ³
Pojemność rejestrowa:	
brutto	3861 RT
netto	1158 RT
Nośność przy zanurzeniu 5,67 m	1796 t
Silnik typu 6 ZL 40	
przy 530 obr/min o mocy	3200 kW
Prędkość na próbie przy zanurzeniu 5,60 m	15,0 węzłów
Liczba miejsc	86 osób
Autonomiczność żeglugi	80 dni.

TRAWLERY-PRZETWÓRNIE TYPU B-673

W latach 1989-1990 Stocznia im. Komuny Paryskiej zbudowała trzy trawler-przetwornie typu B-673 dla PPDIUR „Odra” w Świnoujściu. Głównym projektantem statku był mgr inż. Jerzy Plewa. Statki były przeznaczone do połowów ryb włokiem dennym lub pelagicznym w systemie dwuwłokowym, na dowolnych łowiskach wszechoceanu, z wyjątkiem akwenów pokrytych lodem. Trawlery typu B-673 zapewniały obróbkę i zamrażanie złowionych ryb oraz ich transport do portów przeznaczenia, lub przekazanie tych produktów w morzu na statki floty pomocniczej. Trawlery zbudowano zgodnie z odpowiednimi przepisami i pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

- * KM L3 A16 (rybacki) – w odniesieniu do kadłuba i wyposażenia pokładowego,
- * PRM – w odniesieniu do wyposażenia maszynowego,
- * Ch + P – w odniesieniu do wyposażenia w urządzenia chłodnicze i zamrażalnicze.

Trawlerom nadano nazwy wcześniej wycofanych z eksploatacji trawlerów typu B-18.

Były to:

„Langusta” ŚWI 185 – zbudowany w lipcu 1989 r.,

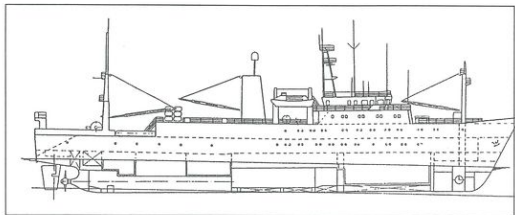
„Homar” ŚWI 186 – zbudowany w lutym 1990 r.,

„Foka” ŚWI 195 – zbudowany w listopadzie 1990 r.

Objęty plan trawlera typu B-673 przedstawiono na rysunku 56.

Kadłub całkowicie spawany z poprzecznym systemem wiązań o dwóch ciągłych pokładach. Pokłady w części rufowej równoległe do płaszczyzny podstawowej, a w części dziobowej ze wznosem równoległym do stępki. Pokład główny płaski, bez wypukłości. Pokłady nadbudówki równoległe do pokładu trałowego. Rufa pawężowa prosta ze slipem o szerokości 4,5 m. Dziób bez gruszki dziobowej ze wzmocnieniami przeciwlodowymi wg klasy L3. Dno podwójne na długości od przedniej grodzi ładowni nr 1 do rufowej grodzi przedziału maszynowego (Anon. 1989).

Pomieszczenia mieszkalne, służbowe i ogólnobytowe rozmieszczono na pokładzie głównym, w dziobowce nad pokładem trałowym i w dwukondygnacyjnej nadbudowce nad pokła-



Rys. 56. Trawler-przetwornia typu B-673 (wg prospektu Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni)

dem dziobówki. Dla załogi przewidziano kabiny jedno- i dwuosobowe, z tym że kapitan i starszy mechanik dysponowali kabinami apartamentowymi. Dodatkowo na statku były dwie dwuosobowe kabiny rezerwowe. Trawler miał też ambulatorium, izbę chorych oraz izolatkę.

Trawler był napędzany silnikiem średnioobrotowym, nawrotnym, 8-cylindrowym produkcji H. Cegielski typu 8 L 35 MC o mocy 2574 kW/3360 KM przy 150 obr./min. Silnik napędzał czteroskrzydłową śrubę napędową o skoku stałym oraz podwieszoną prądnicę prądu przemiennego o mocy 1500 kVA. W czasie trałowania silnik pracował na wyższych obrotach (do 164 obr./min), gdy odłączono prądnicę podwieszoną, moc wzrasta do 3350 kW.

Urządzenia prądotwórcze stanowiły:

- jedna prądnica podwieszona do silnika głównego o mocy 1200 kW (1500 kVA),
- dwa zespoły prądotwórcze utworzone z silników spalinowych produkcji H. Cegielski-Sulzer typu 5 AT 25 H oraz prądnic synchronicznych, samowzbudnych o mocy 640 kW (800 kVA),
- jeden zespół awaryjny napędzany silnikiem spalinowym o mocy 90 kW (112 kVA).

Trawler był przystosowany do połowów włokiem pelagicznym i dennym w systemie dwuwłokowym oraz do połowów kalmarów techniką haczykową. Do połowów trałowych statek dysponował:

- dwoma hydraulicznymi, jednobębnowymi wciągarkami trałowymi o uciagu dwustopniowym 200/125 kN i pojemności bębnow po 3 500 m liny o średnicy 32/28 mm, usytuowanymi w części rufowej pokładu trałowego;

- jedną hydrauliczną, jednobębnową wciągarką sieciową o uciagu dwustopniowym 110/55 kN i pojemności bębna sieciowego 8 m³, usytuowaną na pokładzie trałowym przy nadbudówce w osi symetrii statku,

- dwoma hydraulicznymi, dwubębnowymi wciągarkami dla słomiaków i bobin o uciagu 110 kN na pierwszej warstwie przy prędkości wybierania 120 m/min. Pojemność bębna słomiaków wynosiła 600 m liny o średnicy 28 mm, a pojemność bębna dla bobin – 150 m podbory o średnicy 28 mm. Wciągarki zamontowano na pokładzie łodziowym;

- jedną hydrauliczną, jednobębnową wciągarką służącą do podciągania worka włoka o uciagu 230 kN na czwartej warstwie przy prędkości wybierania 25 m/min i pojemności bębna 125 m liny o średnicy 41 mm. Wciągarkę usytuowano na pokładzie łodziowym przy nadbudówce;

- dwoma hydraulicznymi żurawikami obrotowymi, służącymi do wymiany rozpornic o udźwigu 5/10 kN i wysięgu 2,3 m – zamontowanymi na bramie rufowej.

Na bramie rufowej znajdowały się bloki trałowe, przesuwane siłownikami hydraulicznymi. Trawler mógł prowadzić połowy do głębokości 1300 m przy prędkości trałowania od 5 do 10 węzłów.

Do połowów kalmarów statek dysponował :

- oświetleniem wabiącym, montowanym pomiędzy masztem śródokręcia a masztem rufowym;
 - 20 dwubębnowymi wciągarkami automatycznymi;
 - zestawem przenośników taśmowych o regulowanej prędkości do transportu kalmarów
- Wyposażenie przetwórcze stanowiły:
- 4 zbiorniki na rybę, schładzane wodą morską o temperaturze +2°C, o pojemności po około 13,5 m³ z podnoszonym dnem i transporterem czerpakowym;
 - 3 przenośniki taśmowe do podawania ryb ze zbiorników na stanowiska ręcznego sortowania i obróbki ręcznej;
 - 2 przenośniki taśmowe do awaryjnego opróżniania zbiorników;

- przenośniki taśmowe na pokładzie trałowym oraz przenośnik ślimakowy do transportu lodu łuskowego z magazynku lodu do zbiorników;
 - zespół urządzeń do produkcji tuszek;
 - dwie odgławiarki: „Gryf” i „Baader 424”;
 - dwie fileciarki „Baader 190” i „Baader 182”;
 - dwie odskórzarki „Baader 51”;
 - dwie fileciarki „Baader 53”;
 - zespół urządzeń do ręcznego tubowania kalmarów;
 - wytwornię mączki rybnej o przerobie 70 ton surowca na dobę;
 - agregat do produkcji oleju rybnego.
- Do zamrażania ryb i kalmarów zainstalowano:
- 5 zamrażarek płytowych, poziomych o łącznej wydajności około 60 t/dobę w blokach o wymiarach 760x250x55 lub 484x254x60 mm;
 - 4 wózki z napędem elektrycznym do załadunku i rozładunku zamrażarek.
- Instalacja chłodnicza przy maksymalnych i średnich obciążeniach pracowała w systemie dwustopniowym, a przy małych obciążeniach w systemie jednostopniowym.

Charakterystyka techniczna trawlerów-przetwórní typu B-673 była następująca:

Długość całkowita	93,45 m
Długość między pionami	84,60 m
Szerokość na wręgach	16,00 m
Szerokość pochylni połowowej	4,00 m
Wysokość do pokładu:	
głównego	7,40 m
trałowego	9,90 m
Zanurzenie konstrukcyjne	5,50 m
Przegłębienie konstrukcyjne	1,70 m
Zanurzenie maksymalne	6,00 m
Objętość ładowni:	
nr 1	1130 m ³
nr 2	505 m ³
nr 3	440 m ³
o g ó ł e m	2075 m ³
Objętość zbiorników:	
paliwa opałowego	879 m ³
paliwa napędowego	233 m ³
oleju smarowego	41,6 m ³
oleju rybnego	54 m ³
wody słodkiej	157 m ³
Pojemność:	
brutto	3633 RT
netto	908 RT
Nośność	1530 t
Silnik typu 6 ZA 40s o mocy	3360 kW/4570 KM
Prędkość	14,4 węzłów
Załoga	82 osoby
Autonomiczność żeglugi	80 dni.

TRAWLERY-PRZETWÓRNIE TYPU B-671

Stocznia Gdańska S.A. w Gdańsku w latach 1989-1991 zbudowała cztery trawlerzy-przetwórnice typu B-671 dla PPDiUR „Dalmor” w Gdyni. Głównym projektantem tych trawlerów był mgr inż. H. Lasociński. Były to rufowe trawlerzy przeznaczone do połowów włokiem dennym lub pelagicznym we wszystkich strefach wszechoceanu, z wyjątkiem tych, w których warunki lodowe nie odpowiadały przyjętym wzmocnieniom przeciwlodowym kadłuba. Trawler zbudowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

- * KM L3 A16 (rybacki) – dla kadłuba i wyposażenia maszynowego,
- * Ch + P – dla urządzeń i mechanizmów wyposażenia chłodniczego.

Zbudowano następujące statki:

„Atria” GDY 307, zbudowany w grudniu 1989 r.,

„Acrux” GDY 308, zbudowany w maju 1990 r.,

„Acamar” GDY 309, zbudowany w lipcu 1990 r.,

„Alphard” GDY 311, zbudowany w lipcu 1991 r.,

Ogólny plan trawlerza typu B-671 przedstawiono na rysunku 57.

Kadłub statku z gruszką dziobową o poprzecznym układzie wiązań wytrzymałościowych stanowił konstrukcję całkowicie spawaną. Trawler miał dwa pokłady ciągłe, dolny i górny, przechodzący w części rufowej w pochylnię rufową, którą wydawano i wybierano zestaw trawłowy. Rufę wyposażono w dyszę Korta, a w dziobie wmontowano ster strumieniowy. Dno podwójne rozciągało się na długości pomiędzy wręgami nr 12 do 107 (Anon. 1991).

Napęd statku stanowił dwusuwowy, wolnoobrotowy silnik nienawrotny doładowywany turbosprężarką krajowej produkcji H. Cegielski na licencji MAN/B&W przy 164 obr./min, o mocy 3680 kW. Nastawna, czterostopniowa śruba napędowa, której producentem był Zamech ABB, została wykonana z brązu o podwyższonej wytrzymałości. Zdalne sterowanie skokiem śruby było możliwe z dwóch stanowisk, tj. sterowni i kabiny CMK.

Wytwarzanie energii elektrycznej zapewniały:

– dwa zespoły prądotwórcze składające się z silnika spalinowego produkcji H. Cegielski typu 5 ATL 25 przy 750 obr./min o mocy 690 kW i prądnicy z automatyczną regulacją napięcia produkcji „Dolmel” typu GD8 SW-800-50/01 o mocy 640 kW;

– jedna prądnica podwieszona do przekładni głównego silnika z automatyczną regulacją napięcia o mocy 1200 kW przy 1000 obr./min;

– jeden zespół prądotwórczy awaryjny, utworzony z silnika spalinowego produkcji ZMiN-Wola typu H6 i prądnicy o mocy 90 kW.

Urządzenia i maszyny przetwórcze stanowiły:

– cztery zbiorniki do podchładzania złowionych ryb, o pojemności po 12,5 m³,

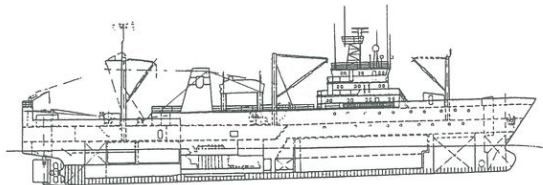
– fileciarka do śledzi, makreli i ostroboków o długości od 23 do 42 cm („Baader 32”), o przepustowości do 150 ryb/min,

– odgławiarka dorszy („Baader 424”),

– fileciarka dorszy („Baader 190” i „Baader 182”),

– odskórzarka dorszy o długości od 27 do 45 cm („Baader 51”), przepustowość do 120 ryb/min,

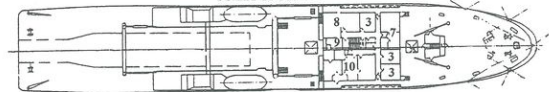
– wytwórnia mączki rybnej o przepustowości surowca do 50 t/dobę.



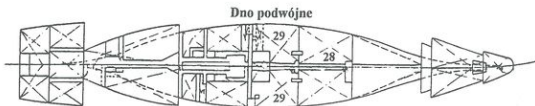
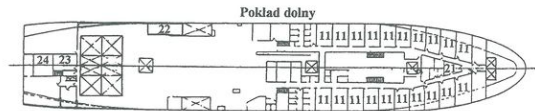
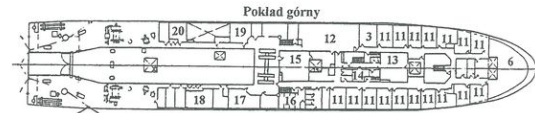
Pokład nawigacyjny



Pokład dziobówki



- 1 – sterownia,
- 2 – kabina nawigacyjna,
- 3 – kabina oficerów,
- 4 – kabina kapitana,
- 5 – radiokabina,
- 6 – magazyn,
- 7 – kabina starszego mechanika,
- 8 – mesa oficerów,
- 9 – pentra,
- 10 – blok szpitalny,
- 11 – kabina 2-osobowa,
- 12 – mesa załogi,
- 13 – kantyna,
- 14 – maszynownia chłodnicza,
- 15 – kuchnia,
- 16 – prysznic, WC,
- 17 – agregat awaryjny,



- 18 – maszynownia,
- 19 – centrala CO₂,
- 20 – magazyn butli freonowych,
- 21 – pralnia,
- 22 – przetwórnia ryb,
- 23 – silniki hydrauliczne,
- 24 – maszyna sterowa,
- 25 – warsztaty,
- 26 – wytwórnia mączki rybnej,
- 27 – zbiornik wody pitnej,
- 28 – zbiornik oleju dieslowego,
- 29 – zbiornik paliwa ciężkiego,
- 30 – zbiornik oleju rybnego

Rys. 57. Plan ogólny trawlera-przetwórnicy typu B-671-II (wg Anon. 1991)

Dla zabezpieczania wytworzonych produktów rybnych, na trawlerze zainstalowano następujące urządzenia chłodnicze:

- dwie dwustopniowe sprężarki śrubowe typu F2MS3-900 o mocy po 200 kW przy temperaturze $-40^{\circ}/+38^{\circ}\text{C}$,
- jedną sprężarkę śrubową typu FM S3-900 o mocy 160 kW przy temperaturze $-38^{\circ}/+38^{\circ}\text{C}$,
- dwie jednostopniowe sprężarki śrubowe typu FM S3-315 o mocy po 220 kW przy temperaturze $-5^{\circ}/+38^{\circ}\text{C}$.

Charakterystyka techniczna trawlerów typu B-671 była następująca:

Długość całkowita	95,00 m
Długość między pionami	85,00 m
Szerokość na wręgach	15,60 m
Szerokość pochylni połowowej	4,00 m
Wysokość do pokładu:	
głównego	7,10/7,30 m
trałowego	9,70 m
Zanurzenie konstrukcyjne	5,60 m
Przegłębienie konstrukcyjne	1,60 m
Zanurzenie maksymalne	6,00 m
Prędkość na próbie	
przy zanurzeniu 5,60 m	27,8 km/h
Objętość ładowni:	
ryb mrożonych	1500 m ³
mączki rybnej	500 m ³
Pojemność zbiorników:	
paliwa ciężkiego	883,5 m ³
paliwa dieslowego	104,4 m ³
oleju smarowego	41,6 m ³
oleju rybnego	65,4 m ³
wody słodkiej	218,3 m ³
wody balastowej	497,5 m ³
Pojemność:	
brutto	3700 RT
netto	1120 RT
Nośność przy zanurzeniu 5,60 m	1850 t
Silnik przy 164 obr./min o mocy	3680 kW
Liczba miejsc	86 osób
Autonomiczność żeglugi	120 dni.

TRAWLER-PRZETWÓRNIA TYPU B-672

Ostatnim trawlerem zbudowanym w XX w. przez polską stocznice dla krajowego armatora dalekomorskiego był trawler-przetwórnia typu B-672. Trawler o nazwie „Sagran” – SZN 062 zbudowała Stocznia Gdyniska SA w Gdyni w czerwcu 1993 r. dla PPDiUR „Gryf” w Szczecinie – w lipcu 2001 r. został sprzedany do Hong-Kongu. Głównym projektantem statku był mgr inż. S. Strzebratowski. Trawler zbudowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

- * KM L4 MP-RFS sr/sp – w odniesieniu do kadłuba i wyposażenia pokładowego,
- * KM PRM – w odniesieniu do wyposażenia maszynowego,
- * KM CH + P – w odniesieniu do urządzeń chłodniczych i zamrażalniczych.

Statek został przeznaczony do połowów systemem dwuwłokowym zestawem trałowym włoka dennego lub pelagicznego na dowolnych łowiskach wszechoceanu, z wyjątkiem rejonów pokrytych lodami. Ogólny plan trawlera typu B-672 przedstawiono na rysunku 58.

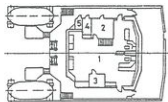
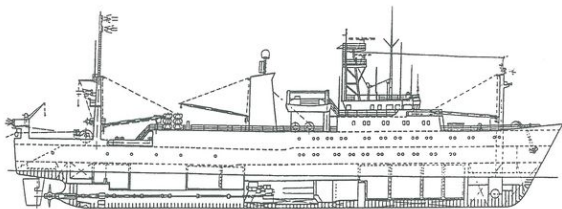
Kadłub z dziobem bez gruszki dziobowej zaopatrzone we wzmocnienia lodowe klasy L4. Dno statku na całej długości podwójne. Wszystkie węzły wytrzymałościowe oparte zostały na mieszanym poprzeczno-wzdłużnym systemie wiązań. Trawler miał dwa ciągle pokłady – główny i trałowy. Kapitan i starszy mechanik zajmowali pomieszczenia apartamentowe, starsi oficerowie kabiny jednoosobowe, a dla wszystkich pozostałych członków załogi przewidziano kabiny dwuosobowe (Anon. 1991).

Napęd trawlera stanowił wysokoprężny, średnioobrotowy, nienawrotny silnik spalinowy produkcji Zgoda-Sulzer typu 6 ZA 40s o mocy 3360 kW (4570 KM) przy 510 obr./min. Czteroskrzydłowa śruba napędowa o skoku nastawnym typu BM 128 została wyprodukowana przez Zamech. Prąd przemienny 3x400 V był wytwarzany przez:

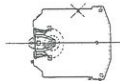
- jedną prądnicę główną, samowzbudną o mocy 1200 kW (1500 kVA),
- dwa zespoły prądowców składające się z jednego silnika spalinowego typu 5 ATL 25 H, produkcji H. Cegielski, o mocy 690 kW (940 KM) przy 750 obr./min wraz z prądnicą synchroniczną, samowzbudną o mocy 640 kW (800 kVA) przy 750 obr./min,
- awaryjny zespół prądowców (zamontowany w odrębnym pomieszczeniu na pokładzie trałowym) typu 21 ZPMA-39 H6 stanowił silnik typu Wola o mocy 90 kW (122 kVA) przy 1500 obr./min i prądnicą synchroniczną o mocy 112 kVA (82 KM).

W skład linii połowowej wchodziły wciągarki o napędzie hydraulicznym, z wyjątkiem żurawików, które miały napęd elektryczny:

- dwie jednobębnowe wciągarki trałowe zamontowane w części rufowej pokładu trałowego o uciagu po 200 kN (20T) przy prędkości wybierania 75 m/min i wydawania 190 m/min. Pojemność bębnow po 3 500 m liny trałowej o średnicy 32 mm;
- jedna wciągarka sieciowa, zamontowana przy nadbudówce na pokładzie trałowym o uciagu 100 kN (10T) przy prędkości wybierania 60 m/min, prędkość wydawania 108 m/min. Pojemność bębna 8 m³;
- cztery wciągarki wodzy o uciagu 70 kN (7T) przy prędkości wybierania 60 m/min, pojemność bębnow 600 m liny o średnicy 28 mm;
- dwie wciągarki podciągowe o uciagu 70 kN (7T) i pojemności bębna 80 m liny o średnicy 28 mm;
- jedna jednobębnowa wciągarka worka włoka, usytuowana na pokładzie nadbudówki; o uciagu 200 kN (20T) przy prędkości wybierania 26 m/min i pojemności bębna 80 m liny o średnicy 40 mm;



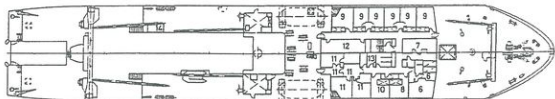
Pokład nawigacyjny



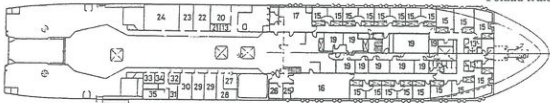
Pokład namiarowy

- 1 – sterownia,
- 2 – radiokabina,
- 3 – kabina nawigacyjna,
- 4 – kabina radarowa,
- 5 – akumulatory,
- 6 – kabina kapitana,
- 7 – kabina starszego mechanika,
- 8 – kabina armatora,
- 9 – kabina oficcerska,
- 10 – kabina lekarza,
- 11 – blok szpitalny,
- 12 – centrala klimatyzacyjna,
- 13 – łazienka, WC
- 14 – stanowisko sterowania wciągarek lądunkowych,
- 15 – kabina załogi,
- 16 – mesa załogi,
- 17 – mesa oficerców,
- 18 – kuchnia,
- 19 – chłodnia prowiantowa,
- 20 – magazyn butli CO₂,
- 21 – sprzęt przeciwpożarowy,
- 22 – magazyn chłodniczy,
- 23 – warsztat spawalniczy,
- 24 – agregat awaryjny,
- 25 – pentra,
- 26 – przebiecalnia załogi,
- 27 – biuro pokładowe,
- 28 – magazyn farb,
- 29 – magazyn maszynowni,
- 30 – rozdzielnice przetwornice,
- 31 – magazyn specjalny,
- 32 – akumulatory,

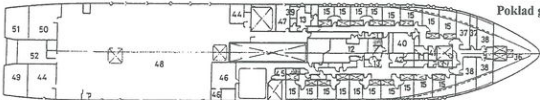
Pokład nadbudówki



Pokład tralowy



Pokład główny



- 33 – butle tlenu,
- 34 – butle acetylenu,
- 35 – butle freonu,
- 36 – magazyn bosmański,
- 37 – magazyn bielizny,
- 38 – magazyn gospodarczy,
- 39 – suszarnia,
- 40 – pralnia,
- 41 – aparatura elektryczna,
- 42 – szatnia załogi maszynowej,
- 43 – magazyn maszynowy,
- 44 – warsztat elektryczny,
- 45 – pomieszczenie prób wtłokiwaczy,
- 46 – warsztat i magazyn mechaników,
- 47 – spalarnia odpadów,
- 48 – warsztat i magazyn przetwórci,
- 49 – magazyn sprzętu połowowego,
- 50 – agregaty przetwórci,
- 51 – magazyn sieci,
- 52 – maszyna sterowa

Rys. 58. Plan ogólny trawlera-przetwórci typu B-672 (wg Anon. 1991a)

- jedna jednobębnowa wciągarka pomocnicza o uciagu 50 kN (5T) przy prędkości wybierania 45 m/min i pojemności bębna 120 m liny o średnicy 25 mm;
 - trzy jednobębnowe wciągarki pomocnicze o uciagu 30 kN (3T) przy prędkości wybierania 50 m/min i pojemności bębnow po 40 m liny o średnicy 18 mm;
 - dwa żurawiki o udźwigu po 20 kN (2T) do obsługi rozpornic trałowych.
- W przetwórni zainstalowano następujące urządzenia do obróbki ryb:
- cztery zbiorniki do wstępnego schładzania ryb do temperatury +2°C, o pojemności użytkowej po 12 m³;
 - linię obróbki ryb o długości od 33 do 70 cm, składająca się z fileciarki „Baader 190”, odskórzarki „Baader 51” oraz odgławiarki „Gryf”;
 - linia obróbki ryb białych o długości od 27 do 52 cm, składająca się z zasobnika „Baader 522, fileciarki „Baader 182” i odskórzarki „Baader 51”;
 - urządzenia do osuszania i układania w tace w linii „Baader 182” i „Baader 190”;
 - zespół urządzeń do zamrażania filetów w tacach typu duńskiego;
 - wytwórnia mączki rybnej z odpadów poprodukcyjnych i przyłowy o przepustowości 70 ton surowca na dobę;
 - urządzenie do odzyskiwania oleju rybnego.

Urządzenia chłodnicze zapewniały zamrażanie obrobionych produktów rybnych i utrzymywanie w ładowniach wymaganych temperatur (w ładowniach nr 1 i 2 do -27°C, a w ładowni nr 3 temperatury +12°C), niezależnie od utrzymywania określonych temperatur w komorach prowiantowych oraz chłodzenia powietrza w pomieszczeniach służbowych i kabinach mieszkalnych. Urządzenia chłodnicze pracowały w systemie bezpośredniego odparowania freonu R22 jako czynnika chłodniczego.

Charakterystyka techniczna trawlera typu B-672 była następująca:

Długość całkowita	93,65
Długość między pionami	84,60 m
Szerokość na wręgach	16,00 m
Wysokość do pokładu:	
głównego	7,40 m
trałowego	9,90 m
Zanurzenie konstrukcyjne (średnie)	5,50 m
Zanurzenie maksymalne (rufa)	6,35 m
Objętość ładowni	
nr 1	127 m ³
nr 2	567 m ³
nr 3	101 m ³
Pojemność zbiorników	
oleju opałowego	921 m ³
oleju napędowego	180 m ³
oleju smarowego	54 m ³
wody słodkiej	78 m ³
wody technicznej	18 m ³
wody kotłowej	17 m ³
oleju rybnego	73 m ³
Pojemność rejestrowa	
brutto	3988 RT
netto	1196 RT

Nośność przy zanurzeniu 5,50 m	1523 t
Silnik typu 6 ZA 40s o mocy	3360 kW/ 4570 KM
Prędkość przy zanurzeniu 5,50 m	14,4 węzłów
Liczba miejsc na statku	85 osób
Autonomiczność żeglugi	70 dni.

Stan polskiej floty dalekomorskiej, niezależnie od innych przyczyn i okoliczności zmniejszył się w 2001 r., ponieważ wycofano z eksploatacji trawlerzy PPDiUR „Gryf” ze Szczecina, które ogłosiło upadłość z dniem 21 marca 2001 r.

POŁOWY W LATACH 1945-2000

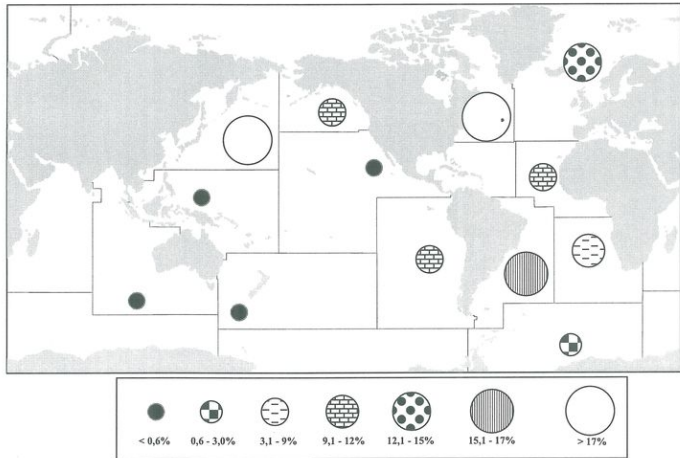
Wyniki połowów uzyskiwanych przez polskie rybołówstwo morskie w latach 1945-2000 zawarto w tabeli 9. W pierwszym roku po II wojnie światowej połowy prowadzono wyłącznie na Morzu Bałtyckim. W kolejnych latach, w miarę pozyskiwania większych jednostek łowczych, rozpoczęto ponownie połowy na łowiskach Morza Północnego, kanału La Manche i eksperymentalnie na Morzu Barentsa. Wyraźny wzrost połowów dalekomorskich osiągnięto w latach 50., po rozpoczęciu połowów ekspedycyjnych. Dalsze, systematyczne powiększanie wyników połowowych było związane z wprowadzaniem do eksploatacji, budowanych przez polski przemysł stoczniowy, nowych typów konstrukcji trawlerów, charakteryzujących się coraz wyższą zdolnością połowową i przerobową złowionych ryb lub kalmarów.

Ograniczenia połowów wynikające z wprowadzenia w latach 70. limitów połowowych oraz ustanowienia 200-milowych stref ekonomicznych spowodowały, że polskie trawlerzy oceaniczne musiały przejść na odleglejsze łowiska. W 1972 r. polskie trawlerzy rozpoczęły połowy poza Atlantykiem, na wodach południowo-wschodniego Pacyfiku, a w 1974 r. część polskiej floty dalekomorskiej została skierowana na wody półkuli północnej na łowiska północno-wschodniego Pacyfiku. Od 1977 r. rozpoczęto (po wcześniejszych badaniach naukowych) również połowy na wodach antarktycznych i nieco później na Oceanie Indyjskim. Rejony wszech-oceanu, w których polskie trawlerzy dalekomorskie prowadziły działalność połowową, a statki Morskiego Instytutu Rybackiego badania naukowe, przedstawiono na rysunku 59.

Poczynając od 1979 r. na wodach południowo-zachodniego Atlantyku rozpoczęto połowy kalmarów techniką haczykową (Błady 1994). W latach 1982-1985 polskie rybołówstwo zajmowało drugie po Japonii miejsce w światowych połowach tej grupy głowonogów. W tym okresie Polska uzyskiwała ponad 100 tys. ton kalmarów rocznie. Pół miliona ton ryb morskich polskie rybołówstwo uzyskało na początku lat 70., a najwyższy wynik wynoszący 816,7 tys. ton ryb osiągnięto w 1975 r., w tym połowy bałtyckie stanowiły 213,7 tys. ton. Należy dodać, że cytowane wyniki połowowe zaczerpnięto z oficjalnych statystyk rybackich publikowanych przez Morski Instytut Rybacki (Morska Gospod. Ryb. PRL 1989, Gospodarka ryb. w latach 1990-1992 do 2000), a te w niektórych latach nie pokrywają się z danymi Głównego Urzędu Statystycznego. Na przykład według MIR nasze rybołówstwo morskie maksymalny wynik uzyskało w 1975 r., natomiast według GUS było to w 1979 r., gdy złowiono 803 tys. ton ryb (Rocznik Statystyczny 1982).

Tabela 9. Wyniki połowowe polskiego rybołówstwa morskiego w latach 1945-2000 [tys. t]

Rok	Połowy bałtyckie	Dalekomorskie	Ogółem
1945	2 606	-	2 606
1946	22 213	1 165	23 378
1947	33 464	6 036	39 500
1948	38 330	8 786	47 116
1949	43 739	13 495	57 234
1950	58 083	7 744	65 827
1951	64 159	7 582	71 741
1952	72 767	14 050	86 817
1953	66 671	22 766	89 437
1954	70 389	29 047	99 436
1955	65 010	42 275	107 285
1956	73 535	48 986	122 521
1957	72 368	53 368	125 736
1958	67 532	60 282	127 814
1959	69 547	76 615	146 162
1960	82 806	85 541	168 347
1961	72 357	96 982	169 339
1962	77 043	86 996	164 039
1963	92 583	117 108	209 691
1964	81 513	162 864	244 377
1965	84 601	195 496	280 097
1966	104 652	211 826	316 478
1967	106 912	214 015	320 927
1968	127 860	257 671	385 531
1969	126 399	260 455	386 854
1970	146 647	304 645	451 292
1971	144 222	354 967	499 189
1972	158 239	368 519	526 758
1973	160 521	435 001	595 522
1974	181 736	540 071	721 807
1975	213 665	603 023	816 688
1976	200 298	576 020	776 318
1977	170 046	539 389	709 435
1978	174 520	481 360	655 880
1979	207 645	586 592	794 237
1980	221 785	559 886	781 671
1981	208 893	423 582	632 475
1982	200 369	379 388	579 757
1983	174 538	540 072	714 610
1984	190 702	489 723	680 425
1985	178 757	472 755	651 512
1986	157 424	457 493	614 917
1987	137 781	503 061	640 842
1988	126 496	492 598	619 094
1989	118 722	412 431	531 153
1990	110 620	319 180	429 800
1991	102 493	307 526	410 019
1992	103 626	359 764	463 390
1993	102 000	259 448	361 448
1994	116 500	292 673	409 173
1995	129 569	275 601	405 170
1996	155 817	164 415	320 232
1997	176 979	157 695	334 674
1998	117 143	111 673	228 816
1999	128 093	93 754	221 847
2000	141 151	58 988	200 139



Rys. 59. Lokalizacja połowów polskiego rybołówstwa w poszczególnych rejonach wszechoceanu w latach 1945-1998 (wg B. Draganika)

W latach 80. notowano powolne obniżanie się polskich wyników połowowych zarówno w rybołówstwie dalekomorskim, jak i bałtyckim. Natomiast, w dekadzie lat 90. nastąpiło bardzo radykalne zmniejszanie wyników połowowych, co było związane z redukcją nakładu połowowego i coraz większymi trudnościami w uzyskiwaniu praw do prowadzenia połowów na atrakcyjnych łowiskach.

FLOTA POMOCNICZA

W Polsce po II wojnie światowej istniało duże zapotrzebowanie na białko z ryb, jednak dostęp polskiego rybołówstwa do zasobów ryb był ograniczony, gdyż dysponowano wówczas statkami pochodzącymi z okresu przedwojennego, które uzyskano z dostaw UNRRA lub zakupiono na przełomie lat 40. i 50. minionego wieku. Flotę tę skierowano w rejon Morza Północnego, głównie na połowy śledzi, ponieważ wieloletnie przyzwyczajenia konsumentów powodowały, że na polskim rynku utrzymywało się znacznie większe zapotrzebowanie na śledzie solone niż na ryby dorszowate. Warto jednak przypomnieć, że inne były wówczas możliwości techniczne statku, pozwalające na zabezpieczenie złowionego surowca rybnego.

W latach 50. zwiększono połowy dzięki zastosowaniu form połowów ekspedycyjnych, w których uczestniczyły statki-bazy. Ten rodzaj połowów w światowym rybołówstwie morskim zaczęto najpierw stosować we flocie wielorybniczej. Jednakże na dużą skalę tę formę połowów niektóre kraje wprowadziły dopiero po II wojnie światowej. Na przykład w byłym ZSRR, dysponującym ogromną flotą połowową, w latach 50. organizowano wyprawy na Morze Barentsa około 100 trawlerów, które współpracowały z sześcioma statkami-bazami. Rybołówstwo USA, wykorzystując inicjatywę władz państwowych, zastosowało w eksperymentalnych połowach halibutów i krabów na Zatoce Alaski przebudowany na statek-bazę frachtowiec „Pacific Explorer”, który współpracował z dziesięcioma statkami łowczymi. Powszechnie znane są dokonania w tym zakresie Japonii, której flota rybacka po II wojnie światowej penetrowała wody wszystkich oceanów.

W polskim rybołówstwie morskim wykorzystanie adaptowanych jednostek pływających jako statki-bazy, zapoczątkowały „Morska Wola” w 1952 r. oraz „Fryderyk Chopin” w 1954 r. Oba te statki obsługiwały polską flotę łowczą na Morzu Północnym podczas sezonowych połowów śledzi.

Ponieważ mimo podejmowanych przez stocznie wysiłków, aby w najszerszym zakresie przystosować statek do nowych zadań eksploatacyjnych, nie udało się uzyskać optymalnych rozwiązań konstrukcyjnych, zaprojektowano nowe, specjalne statki spełniające wszystkie wymogi naszego rybołówstwa. Było to tym bardziej pilne i konieczne, że w II połowie lat 70. kraje przybrzeżne wprowadziły 200-milowe strefy ekonomiczne, co w zasadniczy sposób zmieniło sytuację w światowym rybołówstwie (Netzel i Polański 1978). Takie kraje jak Polska, aby prowadzić połowy na dalszych łowiskach, niezależnie od konieczności wykupu licencji połowowych, musiały dysponować flotą odbierającą od statków łowczych złowione ryby. Ograniczona autonomiczność pływania trawlerów (60-70 dni) oraz duże odległości łowisk od kraju (ponad 3500 Mm – płn. zach. Atlantyk, ponad 6 tys. Mm – rejon pld. Afryki i aż ponad 9 tys. Mm – łowiska płn.-wsch. Pacyfiku) spowodowały, że połowy autonomiczne stały się nieopłacalne (Kokot 1977), gdyż poza przelotami, na połowy zostawało nie więcej niż 25-30 % ogólnego bilansu czasu rejsu.

Nowa sytuacja prawna na morzach przyspieszyła budowę przez polskie stocznie różnych statków dla floty pomocniczej do obsługi naszej floty dalekomorskiej. Wraz z postępem technicznym wprowadzono na kolejnych typach statków nowocześniejsze urządzenia, pracujące na czynniku chłodniczym freon R-22, a nie, jak wcześniej, amoniak lub freon R-1. Dwa ostatnie, nowoczesne chłodniowce zbudowano w 1990 i 1991 r.

STATKI-BAZY I ŁĄCZNIKOWCE

Pierwszą jednostką polskiej floty pomocniczej był należący do Polskich Linii Oceanicznych statek handlowy „Morska Wola” (ex „Rio Negro-39”), który zarządzeniem Ministra Żeglugi z dnia 24 czerwca 1952 r. przekazano jako statek-bazę Przedsiębiorstwu Połowów Dalekomorskich „Dalmor” w Gdyni (Ropelewski 1992). Statek ten zbudowano w Stoczni Friedricha Kruppa A.G. w Kilonii w Niemczech w 1924 r. Całkowita długość tej jednostki wynosiła 96,4 m, szerokość 14,54 m, pojemność brutto 3338 RT, pojemność netto 1495 RT, moc głównego silnika wynosiła 1400 KM, załoga liczyła 30 osób. Adaptację statku do nowych funkcji, w tym zbudowanie dodatkowych kabin dla 120 członków załóg statków rybackich, przeprowadziła Stocznia Remontowa w Gdyni. Przebudowę statku „Morska Wola” realizowano według koncepcji opracowanych w Instytucie Morskim w Gdańsku. Na rysunku 60 przedstawiono „Morską Wolę” po adaptacji na statek-bazę (Grzywaczewski i in. 1959).

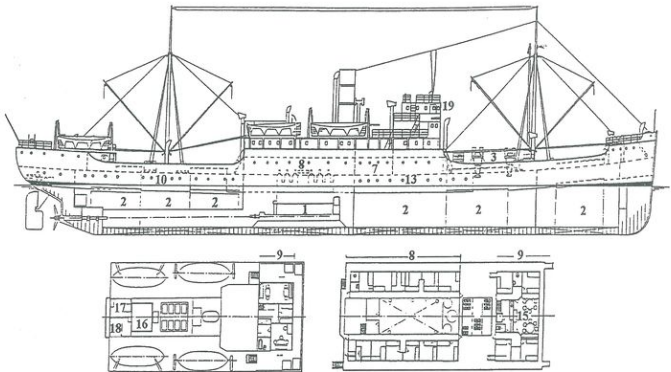
Pierwszy próbny rejs statku-bazy odbył się w dniach od 22 do 27.07.1952 r. w rejonie łowisk zachodniego Bornholmu. W dniu 9 sierpnia 1952 r. „Morska Wola” wypłynęła na Morze Północne, by obsługiwać polską flotę łowczą, która prowadziła połowy śledzi. Pierwszy ładunek beczek solonych śledzi z lugrotrawiera typu B-11 – „Drop” przeladowano w dniu 16 sierpnia 1952 r. Natomiast pierwszy rozładunek beczek z rybami z kutra typu SKS-240 przeprowadzono 19 lipca 1953 r. Pierwszym kutrem, który dobił do „Morskiej Woli”, był WŁA 70. Tego samego dnia do bazy przycumowały jeszcze następne trzy kutry (GDY 149, WŁA 23 i WŁA 71), wszystkie z PPIUR „Arka”, Władysławowo.

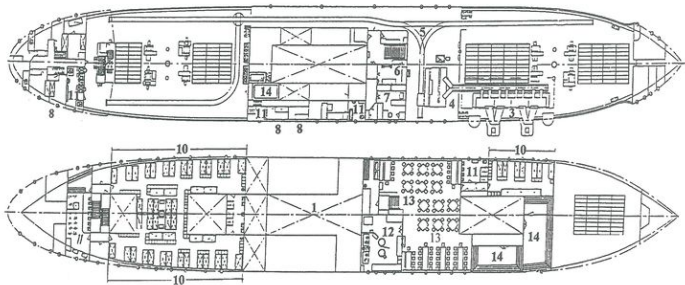
Rosnące potrzeby eksploatacyjne polskiego rybołówstwa dalekomorskiego w sezonie śledziowym 1953 r. spowodowały, że z PLO wyczarterowano transportowiec „Lechistan”, który dostarczył na Morze Północne zaopatrzenie dla „Morskiej Woli”, a do kraju przywiózł około 15 tys. beczek solonych śledzi. „Lechistan” (ex Hemland-36), zbudowany w 1929 r. w Stoczni Eriksbergs M/V A/B, Gothenburg (USA), charakteryzował się następującymi podstawowymi parametrami: długość całkowita 93,0 m, szerokość 13,12 m, pojemność brutto 1958 RT, zanurzenie 5,23 m, moc głównego silnika 2000 KM.

W styczniu 1954 r. PPD „Dalmor” przejął z PLO statek handlowy „Fryderyk Chopin” z przeznaczeniem na drugi statek-bazę. Powiększenie tej grupy floty było niezbędne, gdyż niezbyt wielki statek-baza, jakim była „Morska Wola”, wraz z wieloma innymi okresowo czarterowanymi statkami polskimi i zagranicznymi, nie był w stanie sprawnie obsługiwać systematycznie rosnącej floty naszych trawlerów, lugrotrawlerów i kutrów. „Fryderyk Chopin” (ex „Wisconsin-52”) został zbudowany w 1929 r. w Stoczni Bremer Vulkan w Vegesack w Niemczech.

Statek ten charakteryzowały następujące parametry techniczne:

Długość całkowita	150,5 m,
Długość między pionami	144,29 m
Szerokość	18,65 m,
Głębokość	8,38 m
Pojemność:	
brutto	8280 RT
netto	3976 RT
Nośność	10021 t
Moc maszyny parowej	6200 KM.





- 1 – siłownia, 2 – ładownia, 3 – urządzenie przeladunkowe solarni, 4 – solarnia, 5 – tor kolejki pokładowej, 6 – sala operacyjna, 7 – szpital,
 8 – kabiny załogowe, 9 – kabiny oficerskie, 10 – pomieszczenia robotników, 11 – pomieszczenia sanitarne, 12 – kuchnia, 13 – mesa,
 14 – magazyny prowiantowe, 15 – salon oficerski, 16 – kabina meteorologiczna, 17 – kabina radiooficera, 18 – radiostacja, 19 – sterownia

Rys. 60. Ogólny plan pierwszej polskiej bazy rybackiej „Morska Wola” (po przebudowie)
 (wg Z. Grzywaczewskiego i in.)

Po adaptacji przez warsztaty „Dalmoru” nowy statek-baza z 210-osobową załogą stałą i załogą brygad przeładunkowych – 21 kwietnia 1954 r. wypłynął w pierwszy rejs, aby obsługiwać polskie statki rybackie na Morzu Północnym. W 1957 r. nazwę „Fryderyk Chopin”, zgodnie z życzeniami opinii publicznej, zmieniono na s. s. „Kaszuby”. Oba statki-bazy w układzie wahadłowym odbierały ryby ze statków łowczych, a przekazywały puste beczki, sól, paliwo, żywność, wodę i sprzęt połowowy. Ponadto statki te wypełniały inne funkcje na morzu, np. usługi medyczno-sanitarne, rozrywkowe, pocztowe itp. (Lampasiak 1972).

W 1955 r. w PPD „Dalmor” w Gdyni wszedł do eksploatacji nowo zbudowany łącznikowiec m. s. „Jastarnia”, którego zadaniem było dostarczanie zaopatrzenia dla statków rybackich i transport ryb do kraju. Zbudowany przez Stocznię im. Komuny Paryskiej w Gdyni statek charakteryzował się następującymi parametrami technicznymi:

Długość całkowita	57,65 m,
Długość między pionami	53,68 m,
Szerokość	9,07 m,
Zanurzenie	4,16 m
Wysokość boczna	4,75 m
Pojemność:	
brutto	610 RT
netto	280 RT
Nośność	866 t
Silnik 8-cyl. firmy MAK. o mocy	640 KM.

Z polskich statków najczęściej współpracowały z flotą rybacką: „Rysy” – tankowiec, zaopatrujący statki w płynne paliwo, a „Noteć” w stałe paliwo (węgiel), „Rataj” – głównie beczki, sól; „Jedność Robotnicza” – beczki z rybami; „Nogat” – beczki. Z obcych statków czarterowano przede wszystkim statki holenderskie (np. „Marian H.”, „Stientie Meusinga”); niemieckie (np. „Tita Schmidt”, „Ursula Parchman”) fińskie („Satu”), szwedzkie, duńskie itd. W tej sytuacji, gdy bardzo często powstawały przestoje statków łowczych w oczekiwaniu na rozładunek ryb na bazę, Minister Żeglugi decyzją z maja 1957 r. spowodował przekazanie rybołówstwu s/s „Olsztyn” (ex „Feodosia-47”) jako trzeci statek-bazę. Statek ten został zbudowany w 1944 r. w stoczni Werft de Noord w Alblasserdam. Charakterystyka techniczna statku s.s. „Olsztyn” była następująca:

Długość całkowita	91,83 m
Długość między pionami	87,72 m
Szerokość	13,53 m
Wysokość boczna	5,69 m
Głębokość	4,84 m
Zanurzenie	5,48 m
Pojemność:	
brutto	1877 RT
netto	882 RT
Nośność	3138 t
Maszyna parowa Rheinmetall-Borsig	
o mocy	1200 KM
Prędkość	9,0 węzłów.

Natomiast w połowie czerwca 1957 r. PPD „Dalmor” wyczarterował z PŻM s. s. „Kołobrzeg” (ex „Horncap”), który służył jako statek pomocniczy do systematycznego transportu na łowisko pustych beczek i węgla. Statek ten zbudowano w 1921 r. w niemieckiej stoczni Schiffs. H. Koch w Lübecke.

Charakterystyka techniczna s. s. „Kołobrzeg” była następująca:

Długość całkowita	94,15 m
Długość między pionami	90,10 m
Szerokość	12,98 m
Wysokość boczna	6,70 m
Głębokość	6,03 m
Zanurzenie	6,23 m
Pojemność:	
brutto	2878 RT
netto	2059 RT
Nośność	4318 t
Maszyna parowa Ottensener Masch.	
o mocy	900 KM
Prędkość	8,5 węzłów.

Tak duża flota pomocnicza była konieczna do obsługi coraz liczniejszej polskiej floty połowowej. Na przykład, w 1958 r. na Morzu Północnym połowy prowadziło około 160 różnych polskich statków. Najliczniejszą flotę miała „Arka” (ok. 50 kutrów), „Odra” dysponowała 34 jednostkami, „Gryf” posiadał około 20 statków, „Dalmor” powyżej 35 statków, a „Szkuner” prawie 10 kutrów.

W dalszym ciągu jednak w polskim rybołówstwie dalekomorskim poszukiwano innych rozwiązań organizacyjnych usprawniających eksploatację coraz większej floty łowczej. W lipcu 1957 r. uruchomiono lądową bazę rybacką „Arki” w Cuxhaven (NRF), a w czwartym kwartale 1957 r. bazę w Ostendzie (Belgia), do której jako pierwszy w dniu 26 listopada wpłynął z rybami trawler „Poprad”. Baza w Ostendzie spełniała swą rolę przede wszystkim w okresie jesiennych połowów śledzi na łowiskach kanału La Manche oraz w okresie letnich szczytów połowowych na Morzu Północnym. Dwa lata później (26 lipca 1959 r.) uruchomiono interwencyjną bazę lądową w Sunderlandzie, a później w North Shields (Anglia).

W dniu 27 listopada 1957 r. Minister Żeglugi i Gospodarki Wodnej wydał zarządzenie w sprawie przekazania przez PPD „Dalmor” statków stanowiących flotę pomocniczą jednostek łowczych do PPDiUR „Gryf” w Szczecinie, który dysponował bardzo dużą flotą ługrotrawlerów, korzystająca ze statków-baz podczas połowów śledzi na łowiskach Morza Północnego.

Na początku 1959 r. „Morska Wola” po kolizji w cieśninach duńskich została wycofana z eksploatacji i w listopadzie 1959 r. przekazana na złom. W tej sytuacji, aby utrzymać niezbędne minimum, tj. dwa statki-bazy do obsługi floty łowczej, prowadzącej połowy na Morzu Północnym, w marcu 1959 r. PLO przekazały dla PPDiUR „Gryf” w Szczecinie statek „Pułaski” (ex „Kuźma-Minin-47”), który po przebudowie w Gdańskiej Stoczni Remontowej miał zastąpić „Morską Wolę”. „Pułaski” został zbudowany w 1928 r. w stoczni „Flensburger Schiffbau Gesellschaft”, a w 1948 r. zmodernizowany przez stocznię „Mercantile & Graving Dock” w Antwerpii.

Podstawowe parametry techniczne tego statku (dane wg PRS) były następujące:

Długość całkowita	147,52 m
Długość między pionami	140,91 m
Szerokość	18,6 m
Wysokość boczna	9,21 m
Zanurzenie	7,98 m
Pojemność:	
brutto	7083 RT
netto	4274 RT
Nośność	10 105 t
Maszyna parowa Allgemeine Elec. Ges.	
o mocy	5400 KM
Prędkość	13,0 węzłów.

Pierwszy etap przebudowy „Pułaskiego”, polegający na wykonaniu niezbędnych prac, umożliwił jego wejście do eksploatacji rybackiej z dniem 18 lipca 1959 r. W pierwszy rejs statek wypłynął z Gdyni w dniu 28 lipca 1959 r. (Buczkowski 1960). Dalszą przebudowę statku PPDiUR „Gryf” planował przeprowadzić podczas dwóch kolejnych okresów zimowych.

W pierwszym etapie prac statek podwyższono o jedną kondygnację na rufie i śródkrećciu. W nowej rufowce znalazły się pomieszczenia załogowe (kabiny dwu- oraz czteroosobowe), świetlica, łaźnia dla rybaków ze statków łowczych oraz warsztat bednarski. W podwyższonej średniowce umieszczono szpital i ambulatorium, radiostację serwisową i ciąg kabin dwu- i czteroosobowych.

Zabudowano ładownię nr 3, modyfikując ją na cztery zbiorniki wody pitnej o ogólnej pojemności około 800 m³. W międzypokładzie zaplanowano magazyn prowiantowy, a w międzypokładzie ładowni nr 3 i 4 zbudowano kabiny załogowe, pomieszczenia magazynowe, pentrę, dwie masy, kino, fryzjernię, pralnię i suszarnię. Zabudowano także dwie kondygnacje skrzydeł pomostu nawigacyjnego, tworząc jednoosobowe kabiny oraz radiostację.

Po przebudowie s. s. „Pułaski” mógł pomieścić ogółem 240 osób, załadować 40 000 beczek, 1140 ton ropy, 1250 ton oleju ciężkiego, 1600 ton wody pitnej. Zainstalowano rurociągi służące do wydawania ropy i wody pitnej na dobijające statki łowcze.

Gdańska Stocznia Remontowa wykonała około 60% prac związanych z przebudową, a pozostałe prace zlecono Stoczni Szczecińskiej (konstrukcja stalowa średnicówki), Gdyńskiej Stoczni Remontowej (przezwrojenie silników, meble), Spółdzielni Budowy Kotłów (rufówka), brygadzie remontowej przedsiębiorstwa „Gryf” (instalacja sanitarna i centralnego ogrzewania), Spółdzielni „Port Service” (oczyszczenie zbiorników kadłubowych), Stoczni Marynarki Wojennej (elementy konstrukcji stalowej), Mikołowskiej Fabryce Budowy Maszyn (remont agregatów prądotwórczych).

W 1960 r. nastąpiła kolejna zmiana armatora floty pomocniczej – powstało specjalistyczne przedsiębiorstwo o nazwie Dalekomorskie Bazy Rybackie (DBR) w Szczecinie, które przejęło statki floty pomocniczej z PPDiUR „Gryf”. Od tego momentu, wzorem „Dalmoru”, i „Odry”, PPDiUR „Gryf” mógł się skoncentrować wyłącznie na połowach.

Rozpoczęcie połowów przez polskie statki na łowiskach północno-zachodniego Atlantyku stało się kolejnym wyzwaniem dla floty pomocniczej. Dostosowanie floty łowczej do tego rejonu było możliwe dzięki wprowadzeniu na miejsce wycofanych w 1969 r. statków łącznikowych „Oksywie” i „Jastarnia” i statku-bazy „Pułaski”, dwóch większych łącznikowców „Piastr” oraz „Harmattan”, a przede wszystkim dzięki zbudowaniu przez Stocznnię Gdańską im. Lenina w Gdańsku dwóch baz przetwórci typu B-67 dla Dalekomorskich Baz Rybackich w Szczecinie. Łącznikowiec „Piastr” został zbudowany przez Stocznnię Burmeister & Wain w Kopenhadze w lutym 1951 r.

Charakterystyka techniczna tego statku była (dane wg PRS) następująca:

Długość całkowita	102,89 m
Długość między pionami	97,59 m
Szerokość	14,34 m
Wysokość boczna	8,94 m
Zanurzenie	6,27 m
Pojemność	
brutto	3184 RT
netto	1716 RT
Nośność	2844 t
Prędkość	15,0 węzłów
Silnik główny 10-cyl. Burmeister&Wain	
typ DE o mocy	4200 KM.

Drugi łącznikowiec „Harmattan” (ex „Pagensand-72”) zbudowano w stoczni Schlichting Werft & Co, Lübeck-Travemünde w październiku 1966 r.

Charakterystyka techniczna tego statku była (dane wg PRS) następująca:

Długość całkowita	88,67 m
Długość między pionami	84,01 m
Szerokość	5,94 m
Wysokość boczna	6,80 m
Zanurzenie	5,21 m
Pojemność:	
brutto	1733 RT
netto	924 RT
Silnik 8-cyl. typu 8MU551AK	
o mocy	2750 KM
Prędkość	15,5 węzłów.

Na mocy zarządzenia Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z 26 czerwca 1975 r. – w wyniku połączenia Centrali Handlowej Zbytu Ryb z Pionem Floty Pomocniczej PPDiUR „Gryf” – utworzono Przedsiębiorstwo Przemysłowo-Uslugowe Rybołówstwa Morskiego „Transocean”. Nowe przedsiębiorstwo z siedzibą w Szczecinie rozpoczęło działalność z dniem 1 lipca 1975 r. (Małkowski 1978). „Transocean” świadczył usługi dla floty dalekomorskiej, przede wszystkim zajmował się:

- zakupem i sprzedażą ryb i produktów rybnych,
- usługami zaopatrzeniowymi, remontowymi, przewozowymi itp.,
- gromadził rezerwy towarowo-surowcowe.

Taka struktura „Transoceanu” trwała około 20 lat. Na początku drugiej połowy lat 90. PPURM „Transocean” w Szczecinie przekształcił się w Chłodnicze Przewozy Morskie „Transocean” S.A. w Szczecinie. Od tego momentu firma ta nie świadczyła żadnych usług dla polskiego rybołówstwa dalekomorskiego.

BAZY-PRZETWÓRNIE TYPU B-67

Projekt pierwszego dla polskiego rybołówstwa statku-bazy opracowano w Centralnym Ośrodku Konstrukcyjno-Badawczym Przemysłu Okrętowego w Gdańsku na podstawie założeń armatora, tj. Dalekomorskich Baz Rybackich. Projektantem tych statków był mgr inż. Edward Słomski z COKB w Gdańsku. Zbudowano dwie następujące bazy-przetwornie:

„Gryf Pomorski”, zbudowany w lutym 1966 r. – wycofany z eksploatacji w 1992 r.,

„Pomorze”, zbudowany w kwietniu 1967 r. – wycofany z eksploatacji w 1992 r.,

Oba statki zbudowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków otrzymały klasę:

* P $\frac{4}{\downarrow}$ R L3 W w odniesieniu do kadłuba,

* PRM w odniesieniu do siłowni.

Plan ogólny bazy przetworni typu B-67 „Gryf Pomorski” przedstawiono na rysunku 61.

W pierwszy dalekomorski rejs „Gryf Pomorski” został skierowany w styczniu 1967 r. na łowiska Labradoru w towarzystwie 9 trawlerów burtowych, po trzy z każdego przedsiębiorstwa (z PPDiUR „Odra” były to statki typu B-20, z „Dalmoru” typu B-10, a z „Gryfu” trawlerzy typu B-14). Pierwszy około 40-dniowy rejs „Pomorze” odbyło na Bałtyku, odbierając z lugrotrawlerów i kutrów szproty poławiane na łowiskach gotlandzkich.

Statek typu B-67 był jednośrubowcem motorowym z pięcioma ładowniami chłodzonymi do temperatury -25°C , w których składowano kartony z mrożoną rybą przejętą z trawlerów.

Bazy typu B-67 eksploatowano przez cały rok, stosując stały nadzór stoczniowy podczas postojów międzyrejsowych. Cykl eksploatacyjny pierwszych baz („Kaszuby” i „Pułaski”) na Morzu Północnym wynosił przeciętnie tylko siedem miesięcy w roku.

W kadłubie statku oprócz połączenia mocnicy burtowej z pokładem i czołowej ściany pokładówki rufowej z pokładem górnym, które były nitowane, pozostałe części konstrukcji były spawane. Statek o dwóch ciągłych pokładach i z ciągiłą nadbudówką. Pokład główny w części rufowej przechodził w pochylnię rufową, która była usytuowana asymetrycznie do płaszczyzny symetrii statku. Pochylnia służyła do przyjmowania ze statków łowczych worków sieciowych ze świeżą rybą. Kadłub podzielony dziewięcioma grodziami wodoszczelnymi. Podział grodziowy uwzględniał jednoprzediałową niezatapialność. Przy projektowaniu statku typu B-67 przyjęto założenie, że będzie on operować także w rejonach, w których występuje zagrożenie górami lodowymi, a więc kadłub tego statku miał wzmocnienia przeciwlodowe.

Pomieszczenia dla załogi statku w kabinach jedno-, dwu- i czteroosobowych usytuowano w nadbudówce rufowej nad siłownią i w nadbudówce dziobowej między ładowniami nr 1 oraz nr 2. Wszystkie kabiny i pomieszczenia ogólnego użytku były klimatyzowane. Na stat-

kach zamontowano silnik wysokoprężny H. Cegielski Burmeister & Wain typu 662 VT2BF-140, 6-cylindrowy, dwusuwowy, bezpośrednio nawrotny o mocy 7200 KM przy 139 obr./min. Dla zwiększenia zdolności manewrowych baza „Gryf Pomorski” została wyposażona w dziobowy ster strumieniowy, natomiast na „Pomorzu” zainstalowano ster aktywny Pleugera, napędzany silnikiem o mocy 500 KM.

Do wytwarzania energii elektrycznej zainstalowano:

- sześć zespołów prądowórczych, składających się z czterosuwowego silnika spalinowego z doładowaniem, produkcji H. Cegielski-Sulzer typu 8BAH22, o mocy 480 KM przy 500 obr./min i prądnicę prądu zmiennego o napięciu 3x400 V i mocy 400 kVA,
- jeden zespół awaryjny z czterosuwowym silnikiem spalinowym o mocy 70 KM przy 1500 obr./min oraz z prądnicą prądu zmiennego 3x400 V o mocy 52 kVA.

Do wybierania worków z rybą, zainstalowano:

- jeden koziół rufowy ze zblozmem wraz z niezbędnym osprzętem,
- dwie windy o napędzie elektrycznym, pracujące w układzie Ward-Leonarda, o uciagu 10/5/3 T.

Na bazach typu B-67 zainstalowano następujące urządzenia przetwórcze (Lewenstein 1966):

- linię filetowania dorszy o długości od 35 do 70 cm „Baader 188”,
- linię filetowania dorszy o długości od 40 do 70 cm „Baader 338”,
- linię filetowania karmazyna o długości od 30 do 55 cm „Baader 150”,
- linię obróbki makreli – „Arenco CIS”,
- linię tusz – „Baader 413” i ryb całych,
- wytwórnię mączki rybnej, krajowej produkcji „FM 2x50” o przepustowości 100 ton surowca na dobę,
- wytwórnię tranu z wątrób dorszowych o przepustowości 5 ton na dobę.

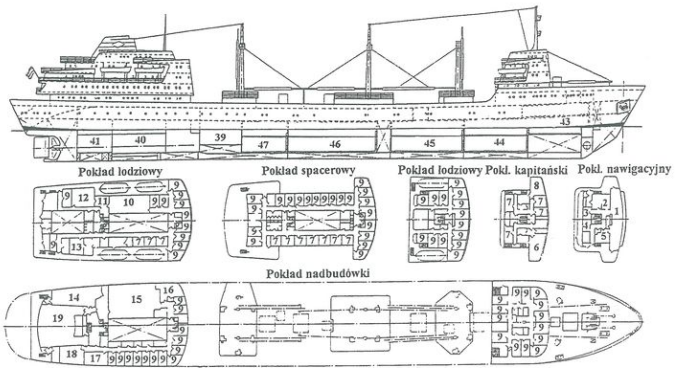
Na statkach zainstalowano urządzenie chłodnicze amoniakalne, sprężarkowe z bezpośrednim chłodzeniem dwóch tuneli zamrażalniczych o powietrznym systemie mrożenia o wydajności 45 ton na dobę i temperaturze -37°C oraz z pośrednim chłodzeniem (solanką) ładowni do temperatury -25°C i komór prowiantowych o temperaturze od -15°C do $+12^{\circ}\text{C}$.

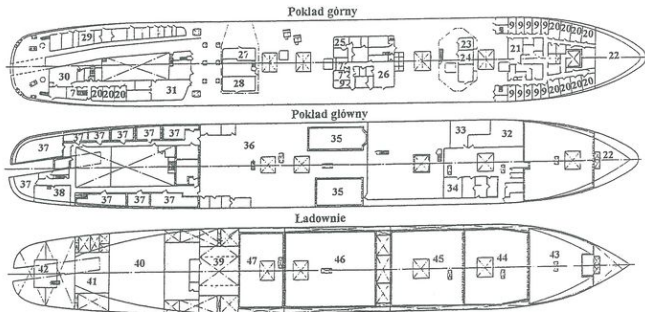
Urządzenie chłodnicze składało się z:

- czterech dwustopniowych sprężarek o wydajności po 210 000 kcal na godzinę przy $-40/+35^{\circ}\text{C}$,
- trzech dwustopniowych sprężarek o wydajności po 110 000 kcal na godzinę przy $-40/+35^{\circ}\text{C}$,
- dwóch jednostopniowych sprężarek o łącznej wydajności 285 000 kcal na godzinę, przy $-15/+35^{\circ}\text{C}$.

Charakterystyka techniczna baz typu B-67 była następująca (Słomski 1967):

Długość całkowita	164,00 m
Długość między pionami	148,82 m
Szerokość na wręgach	21,30 m
Wysokość boczna:	
do pokładu głównego	9,45 m
do pokładu górnego	12,60 m
Zanurzenie	7,80 m
Nośność	9645 t





- 1 – sterownia, 2 – radiokabina, 3 – kabina radiooficera, 4 kabina pilota, 5 – kabina nawigacyjna, 6 – kabina kapitana, 7 – kabina 1-osobowa, 8 – kabina kierownika rejsu, 9 – Kabina 2-osobowa, 10 – mesa oficerów, 11 – pentra, 12 – mesa kapitańska, 13 – kabina starszego mechanika, 14 – mesa załogi okrętowej, 15 – mesa załogi przemysłowej, 16 – kabina ochmistrza, 17 – czytelnia, 18 – świetlica, 19 – kino, 20 – kabina 4-osobowa, 21 – pralnia, 22 – magazyn sieci, 23 – butle amoniaku, 24 – pomieszczenie ciecisk, 25 – ambulatorium, 26 – szpital, 27 – wytwórni lodu luskowego, 28 – butle CO₂, 29 – biuro głównego technologa, 30 – kuchnia, 31 – warsztat mechaniczny, 32 – magazyn odzieży, 33 – magazyn techniczny, 34 – warsztat bednarski, 35 – tunel zamrażalniczy, 36 – przetwórnia ryb, 37 – magazyny prowiantowe, 38 – piekarnia, 39 – wytwórnia mączki rybnej, 40 – siłownia, 41 – kotłownia, 42 – maszyna sterowa, 43 – ładownia nr 1, 44 – ładownia nr 2, 45 – ładownia nr 3, 46 – ładownia nr 4, 47 – ładownia nr 5

Rys. 61. Plan ogólny statku-bazy typu B-67 „Gryf Pomorski”
(wg Słomskiego)

Pojemność rejestrowa:	
brutto	13 872 RT
netto	6 444 RT
Pojemność ładowni chłodzonych	
ładownia nr 1	848 m ³
międzypokład nr 1	912 m ³
ładownia nr 2	973 m ³
międzypokład nr 2	1173 m ³
ładownia nr 3	1020 m ³
międzypokład nr 3	1167 m ³
ładownia nr 4	1314 m ³
międzypokład nr 4	1302 m ³
ładownia nr 5	680 m ³
międzypokład nr 5 (mączka ryb)	716 m ³
Całkowita pojemność ładowni	10 105 m ³
Pojemność zbiorników	
oleju dieslowego	3414 m ³
oleju opałowego	1278 m ³
oleju smarnego	207 m ³
wody słodkiej	1902 m ³
oleju rybnego	235 m ³
Ogólna pojemność zbiorników	7036 m ³
Całkowita pojemność	
komór prowiantowych	739 m ³
Silnik typu 662 VT2BF-140	
przy 139 obr/min o mocy	7200 KM
Prędkość na próbach	15,84 węzła
Czasokres przebywania w morzu	80 dni
Liczba miejsc sypialnych	261.

Baza typu B-67 w zależności od rejonu operowania była przewidziana do pełnienia następujących funkcji:

w okresie połowów śledzi:

- odbiór beczek z solonymi śledziami i składowanie ich w temperaturze do -5°C (możliwość zmagazynowania ok. 40 tys. stulitrowych beczek);
- odbiór świeżych śledzi, sortowanie i zamrażanie w blokach;
- obróbka makreli i mrożenie w blokach.

podczas połowów ryb dennych:

- odbiór kartonów z blokami mrożonych ryb ze statków łowczych i składowanie ich w ładowniach do temperatury -25°C ;
- odbiór świeżej ryby, filetowanie, zamrażanie w blokach ryb całych patroszonych i filetów;
- wytwarzanie tranu z wątrób dorszowych.

W odniesieniu do połowów śledziowych a także pozostałych ryb – produkcja mączki rybnej i ewentualnie oleju z uzyskanych odpadów i przyłowu.

zaopatrywanie statków łowczych w:

- kartony na mrożoną rybę lub beczki;
- paliwo i wodę słodką;
- prowiant;
- sprzęt rybacki.

inna działalność:

- udzielanie pomocy techniczno-remontowej;
- opieka medyczna.

CHŁODNIOWCE TYPU B-433

W latach 1971-1972 Stocznia Gdańska im. Lenina w Gdańsku zbudowała trzy chłodniowce typu B-433 przeznaczone głównie do przewozu mrożonych ryb lub mączki rybnej, ładunków odbieranych na morzu ze statków łowczych lub statków-baz z łowisk do portów przeznaczenia. W drodze na łowisko statek mógł dowozić opakowania, prowiant, członków załóg innych statków pewne ilości paliwa dla floty połowowej. Przed oddaniem do eksploatacji tych statków polskie rybołówstwo musiało korzystać z chłodniowców czarterowanych przeważnie z Francji, Hiszpanii oraz ZSRR („Irkuck” i „Antarctic”).

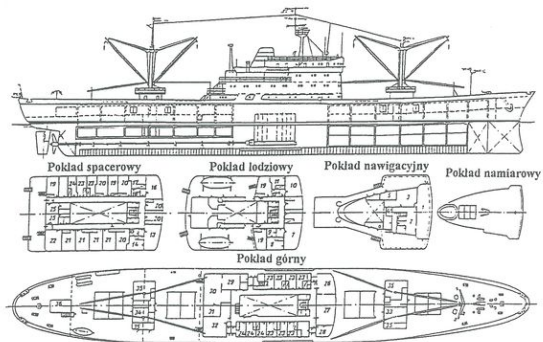
Prototypowym chłodniowcem zbudowanym w polskich stoczniach dla krajowego armatora był statek o nazwie „Halniak”, przekazany do eksploatacji 7 marca 1972 r. Głównym konstruktorem tych statków był mgr inż. Edward Słomski. Chłodniowce były budowane pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

- * P $\frac{4}{\downarrow}$ RL2 W w odniesieniu do kadłuba
- * PRM w odniesieniu do siłowni,
- * PRCH w odniesieniu do urządzeń chłodniczych,

Plan ogólny chłodniowca typu B-433 przedstawiono na rysunku 62.

Zbudowano trzy chłodniowce typu B-433 dla PPDiUR „Gryf” w Szczecinie, były to: „Halniak”, zbudowany w sierpniu 1971 r., sprzedany na złom w 1994 r., „Lewanter”, zbudowany w lutym 1972 r., wycofany z eksploatacji w 1990 r., „Buran”, zbudowany we wrześniu 1972 r., sprzedany na złom w 1994 r.

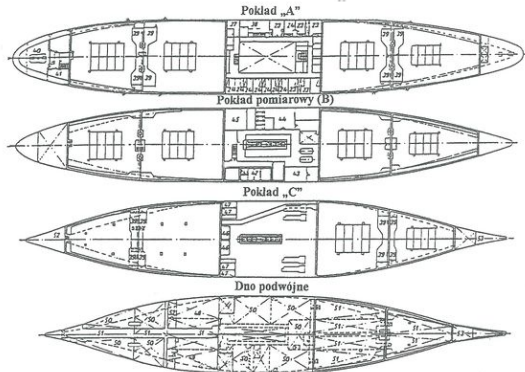
Montaż kadłuba pierwszego polskiego chłodniowca rozpoczęto w marcu 1971 r. Statek miał dwa ciągle pokłady (górný i pomiarowy) oraz dwa ciągle pokłady rusztowe. Kadłub z gruszkowatym dziobem wyposażono we wzmocnienia przeciwlodowe dla klasy L2. Do przewozu ryb i ich produktów służyły cztery ładownie, podzielone na osiem oddzielnych komór. Maszynownię statku zlokalizowano na śródkręciu. Kabiny załogowe, jedno- i dwuosobowe z klimatyzacją oraz pomieszczenia służbowe rozmieszczono na śródkręciu w 4-kondygnacyjnej nadbudówce. W celu zapewnienia załodze możliwie najwyższego komfortu przewidziano świetlicę, pomieszczenie do gier oraz basen na rufie górnego pokładu.



- 1 – sterownia, 2 – kabina nawigacyjna, 3 – kabina radiowa, 4 – pomieszczenie radaru, 5 – przetwornice, 6 – akumulatory, 7-9 – kabina kapitana, 10 – kabina I oficera, 11-12 – kabina starszego oficera, 13-15 – kabina starszego mechanika, 16-18 – kabina I oficera, 19 – kabiny oficerów pokładowych, 20 – kabiny oficerów maszynowych, 21 – kabiny pasażerów, 22 – salon pasażerów, 23 – kabiny załogi pokładowej, 24 – kabina załogi maszynowej, 25 – szpital, 26 – salon oficerski, 27 – mesa oficerów, 28 – pentra oficerów, 29 – świetlica żłogi, 30 – mesa załogi, 31 – pentra załogi, 32 – kuchnia, 33 – pomieszczenie butli CO₂, 34 – pomieszczenie butli freonu, 35 – pomieszczenie wentylatorów, 36 – basen kąpielowy, 37 – pralnia, 38 – łazienka,

39 – pomieszczenie chłodnic powietrza, 40 – pomieszczenie maszyny sterowej, 41 – pomieszczenie agregatu p. poż., 42 – prowiantownia, 43 – warsztat elektryczny, 44 – warsztat mechaniczny, 45 – centrala manewrowo-kontrolna chłodni, 46 – zbiorniki wody pitnej, 47 – zbiorniki osadowe i rozchodowe paliwa, 48 – pomieszczenie aparatów chłodniczych, 50 – zbiorniki paliwa, 51 – zbiorniki paliwowo-balastowe, 52 – woda sanitarna, 53 – zbiorniki balastowe

Rys. 62. Ogólny plan chłodniowca typu B-433
(wg Kamińskiego i Wrońskiego)



Napęd statku stanowił 7-cylindrowy silnik bezpośrednio nawrotny produkcji Stoczni Gdańskiej – Burmeister & Wain typu 762VT2BF-140 o mocy 8 400 KM przy 139 obr./min. Po raz pierwszy na polskim statku zastosowano prototypowe urządzenie krajowej produkcji do zdalnego sterowania silnikiem głównym z mostku.

Do wytwarzania energii elektrycznej zamontowano cztery zespoły prądotwórcze na prąd zmienny 3x400 V, składające się z silnika Cegielski-Sulzer typu 8BAH22 o mocy 500 KM przy 500 obr./min i prądnicy o mocy 400 kVA.

Zestaw urządzeń przeładunkowych tworzyło:

- osiem bomów zmechanizowanych o udźwigu po 3 T,
- osiem elektrycznych wciągarek ładunkowych o uciagu po 3 lub 1,5 T,
- osiem elektrycznych wciągarek topenanty o uciagu 3,2/1,0 T.

Tak duża liczba urządzeń przeładunkowych pozwalała na sprawne prowadzenie przeładunków lub załadunków z obu burt chłodniowca.

Urządzenie chłodnicze o systemie pośrednim, dwustopniowym pracowało na czynniku chłodniczym freon R-22. Trzy zespoły sprężarkowe o wydajności po około 100 000 kcal/h przy temperaturze $-40/+40^{\circ}\text{C}$ umożliwiały uzyskanie w ładowniach temperatury -25°C . Ładownia do przewozu mączki rybnej miała zabezpieczenie przeciw zawilgoceniu lub zapaleniu ładunku. Pokrywy lukowe produkcji Zamech-Mac Gregor typu folding miały napęd hydrauliczny. Większość urządzeń chłodniczych wyprodukowano w Polsce.

Charakterystyka techniczna tych statków były następująca (Kamiński i Wroński, 1972):

Długość całkowita	119,70 m
Długość między pionami	110,00 m
Szerokość na węgach	17,00 m
Wysokość do pokładu:	
górnego	11,20 m
towarowego	6,55 m
Zanurzenie do znaku ładunkowego	7,30 m
Ogólna pojemność ładowni	5460 m ³
Pojemność:	
brutto	5126 RT
netto	2492 RT
Nośność	4500 t
Silnik typu 762VT2BF-140	
przy 139 obr./min. o mocy	8400 KM
Prędkość	18,0 węzłów
Załoga	56 osób + 1 pilot
Zasięg pływania	10 000 Mm.

W 1973 r. z eksploatacji został wycofany statek-baza „Kaszuby”, przejęła go PŻM i przeznaczyla na Liceum Morskie w Szczecinie.

TRANSPORTOWCE RYBACKIE TYPU B-68

W latach 1975-1981 Stocznia Gdańska im. Lenina w Gdańsku zbudowała cztery transportowce rybackie typu B-68. Projektantami statku byli mgr inż. Stanisław Paszkowski i mgr inż. Edmund Bramski z Biura Projektowo-Konstruktoryjnego Stoczni Gdańskiej. Podstawowym zadaniem tych statków był odbiór ze statków łowczych:

- beczek z solonymi śledziami i ich przewożenie w temperaturze od +5 do -5°C,
- kartonów z mrożoną rybą i ich przewóz w ładowniach chłodzonych w temperaturze -28°C,
- oleju rybnego i mączki rybnej i przewożenie w temperaturze od +15 do +20°C

Drugą równie ważną funkcją tych statków było:

- zaopatrywanie jednostek połowowych w opakowania, prowiant, paliwo, sprzęt połowowy,
- otaczanie opieką lekarską załogi statków łowczych,
- przeprowadzanie drobnych remontów.

Zbudowano cztery transportowce rybackie typu B-68; były to:

„Żuławy” – zbudowane w lutym 1975 r. dla PPDiUR „Gryf” w Szczecinie, sprzedane na złom w 1994 r.,

„Kaszuby II” – zbudowane w listopadzie 1975 r. dla PPURM „Transocean” w Szczecinie, wycofane z polskiej eksploatacji w 1994 r.,

„Winieta” – zbudowana w lipcu 1975 r. dla PPURM „Transocean” w Szczecinie wycofana jak „Kaszuby II”,

„Mazury” – zbudowane w sierpniu 1981 r. dla PPURM „Transocean” w Szczecinie, wycofane jak „Kaszuby II”.

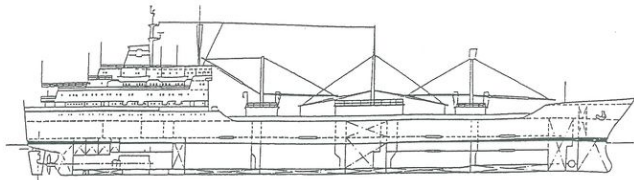
Transportowce zbudowano według przepisów i pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

- * KM L2 (chłodn. transp.) w odniesieniu do kadłuba i jego wyposażenia,
- * Ch + w odniesieniu do urządzeń chłodniczych.

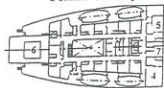
Ogólny plan transportowca typu B-68 przedstawiono na rysunku 63.

Kadłub statku całkowicie spawany z gruszkowatym dziobem, rufą pawężową oraz dodatkowymi wzmocnieniami przeciwlodowymi dla klasy L2. Statek miał niezatapialność jednoprzeglądową. Cztery chłodzone ładownie znajdowały się przed siłownią statku. Statek miał dwa ciągle pokłady stalowe i jeden pokład rusztowy. Pomieszczenia mieszkalne i służbowe znajdowały się w nadbudówce i na pokładzie górnym. Na statku były tylko kabiny jedno- i dwuosobowe, wszystkie kabiny i inne pomieszczenia były klimatyzowane. Statek dysponował kinem, biblioteką, świetlicą, salą gier, pracownią dla hobbystów i basenem ulokowanym na rufie pokładu łodziowego. Aby maksymalnie wyciszyć pomieszczenia mieszkalne, agregaty prądotwórcze zostały zamontowane na platformie pływającej. Dla ułatwienia manewrów statku zainstalowano dziobowy ster strumieniowy o mocy 500 KM.

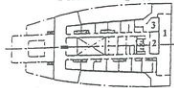
Do napędu transportowca zamontowano dwa silniki Zgoda-Sulzer typu 8ZB40/48, każdy o mocy 4800 KM przy 500 obr./min, które poprzez przekładnię redukcyjną, produkcji Zamech-Renk typu ASL2, napędzały 4-skrzydłową śrubę nastawną firmy Zamech-Liaaen. Sterowanie pracą silników i skokiem śruby odbywało się ze sterowni.



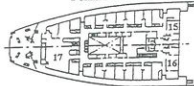
Pokład łodziowy



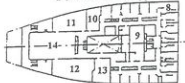
Pokład nawigacyjny



Pokład rufówki



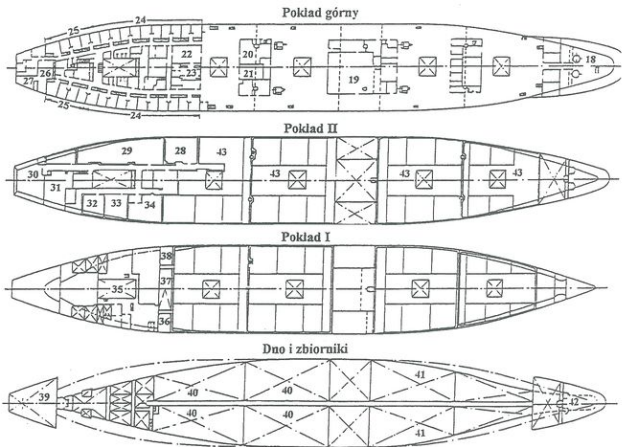
Pokład rekreacyjny



- 1 – sterownia, 2 – kabina nawigacyjna,
- 3 – kabina radiowa, 4 – kabina kapitana,
- 5 – kabina starszego mechanika, 6 – basen,
- 7 – kabina I radioofficera, 8 – kabina II mechanika,
- 9 – sala gier, 10 – palarnia-czytelnia,
- 11 – mesa załogi przemysłowej,
- 12 – mesa załogi podstawowej,
- 13 – mesa oficerów, 14 – kino, świetlica,
- 15 – kabina armatorska, 16 – kabina I oficera,
- 17 – kuchnia, 18 – magazyn sprzętu rybackiego,
- 19 – maszynownia chłodnicza, 20 – warsztat mechaniczny,
- 21 – agregat awaryjny, 22 – ambulatorium,
- 23 – szpital, 24 – kabina 2-osobowa rybaków,
- 25 – kabina 2-osobowa pracowników przeladunkowych,
- 26 – pralnia, 27 – suszarnia,
- 28 – komora suchego prowiantu,
- 29 – komora ziemniaków, 30 – maszyna sterowa,
- 31 – centrala klimatyzacyjna, 32 – komora nabiału,
- 33 – komora wędlin, 34 – komora mięsa,

35 – zbiornik oleju smarnego, 36 – zbiornik oleju opałowego, 37 – zbiornik wody słodkiej, 38 – zbiornik oleju rybnego, 39 – skrajnik rufowy, 40 – zbiornik balastowy lub oleju opałowego, 41 – zbiornik oleju napędowego, 42 – skrajnik dziobowy, 43 – ładownia

Rys. 63. Ogólny plan chłodniowca-transportowca typu B-68 (wg Paszkowskiego 1976)



Wytwarzanie energii elektrycznej zapewniały trzy zespoły prądotwórcze Cegielski-Sulzer typu 6A25, każdy o mocy 800 kVA.

Do prac przeładunkowych statek wyposażono w:

- 12 bomów o unosie 5 T i wysięgu 8,5 m;
- 12 elektrycznych wciągarek ładunkowych o uciążu 3/1,5 T przy prędkości podnoszenia 60/120 m/min,
- 12 elektrycznych wciągarek topenantowych.

Urządzenia przeładunkowe, współpracując z bomami ładunkowymi statku obsługiwane, mogły pracować czterema renerami przy stanie morza 5^oB. Ładownie statku były przystosowane do pracy elektrycznymi sztaplarkami o udźwigu 1 tony.

Statek dysponował czterema ładowniami chłodzonymi dla ryb mrożonych, śledzi solonych i mączki rybnej. Do chłodzenia ładowni, po raz pierwszy w polskim przemyśle okrętowym, zastosowano pięć wysokosprawnych sprężarek śrubowych firmy „Stal”, pracujących na czynniku chłodniczym freon R-22. Ogólna wydajność sprężarek wynosiła 1 750 000 kcal/h przy temperaturze -10/+40°C.

Charakterystyka techniczna tego statku była następująca:

Długość całkowita	151,35 m
Długość między pionami	140,00 m
Szerokość na wręgach	20,60 m
Wysokość do pokładu	
górnego	12,80 m
głównego	8,90 m
Zanurzenie konstrukcyjne	7,40 m
Pojemność ładowni	
chłodzonych	10 639 m ³
mączki rybnej	746 m ³
Ogólna pojemność ładowni	11 938 m ³
Pojemność zbiorników	
mączki rybnej	399 m ³
oleju rybnego	154 m ³
paliwa	4860 m ³
wody słodkiej	650 m ³
Pojemność komór prowiantowych	840 m ³
Pojemność rejestrowa:	
brutto	8110 RT
netto	3800 RT
Nośność przy zanurzeniu 7,40 m	8500 t
Silniki typu 8ZB40/48	
przy 500 obr./min o mocy	2x4 800 KM
Prędkość przy zanurzeniu 7,40 m	17,8 węzła
Liczba miejsc załogi	179 (65 osób załogi), 4 dla remontów, 107 załogi przemysłowej, 1 pilot, 2 miejsca armatorskie
Zasięg pływania	120 dni, w tym 26 na dojazdy.

CHŁODNIOWCE TYPU B-361

W latach 1982-1985 Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni zbudowała cztery chłodniowce typu B-361 dla Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybołówstwa Morskiego „Transocean” w Szczecinie. Projektantem statku był inż. Zbigniew Sankowski z Biura Projektowo-Konstrucyjnego Stoczni Gdyńskiej. Były to następujące statki:

- „Zonda” – zbudowany w czerwcu 1982 r., sprzedany armatorowi litewskiemu w 1994 r.,
- „Terral” – zbudowany w czerwcu 1982 r., wycofany z eksploatacji jw.,
- „Solano” – zbudowany w styczniu 1985 r., wycofany z polskiej eksploatacji w 1994 r.,
- „Tornado” – zbudowany w październiku 1985 r., wycofany jak „Solano”.

Statek typu B-361 był jednosilnikowym, jednośrubowym, uniwersalnym chłodniowcem do przewozu ryb mrożonych w kartonach, mączki rybnej w workach, a także przewozu warzyw i różnych owoców (głównie bananów). Statek mógł pływać w żegludze nieograniczonej i w dowolnej strefie klimatycznej. Statek został zbudowany według przepisów i pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków i otrzymał znak klasy:

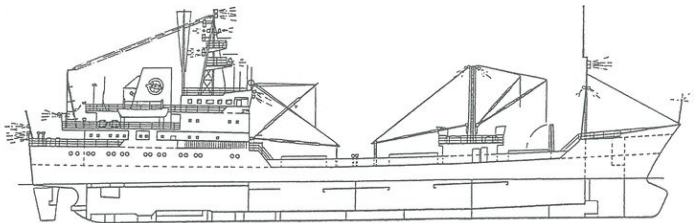
- * KM L2 (chłodniowiec transportowy) w odniesieniu do kadłuba i jego wyposażenia,
- * Ch w odniesieniu do urządzeń chłodniczych.

Kadłub statku o poprzecznym układzie wiązań wytrzymałościowych. Kadłub z gruszkowatym dziobem wyposażono we wzmocnienia przeciwlodowe klasy L2. Statek miał dwa ciągle pokłady, pokład górny i międzypokład. Pokład górny miał wypukłość w płaszczyźnie symetrii wynoszącą 200 mm. Międzypokład bez wypukłości. Pokład dziobówki równoległy do pokładu górnego. Od tylnej grodzi kolizyjnej do przedniej grodzi ładowni nr 1 kadłub miał dno podwójne, które było wykorzystywane na zbiorniki paliwa, wody balastowej i wody słodkiej. Siłownia została zlokalizowana na rufie, a maszynownię chłodniczą umieszczono na wysokości międzypokładu pomiędzy siłownią a ładownią nr 3. Pomieszczenia służbowe i mieszkalne usytuowano w rufowce i 3-kondygnacyjnej nadbudowce ponad rufówką. Kapitan i starszy mechanik zajmowali kabiny apartamentowe. Dla oficerów przewidziano jednoosobowe kabiny z łazienką, a pozostali członkowie załogi zajmowali jednoosobowe kabiny bez węzłów sanitarnych. Plan ogólny statku typu B-361 przedstawiono na rysunku 64 (Anon. 1981).

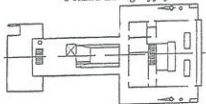
Napęd statku stanowił silnik spalinowy, wysokoprężny, czterosurowy, średnioobrotowy, nienawrotny produkcji Zgoda-Sulzer typu 6 ZL 40/48, o mocy 3090 kW (4200 KM) przy 530 obr./min. Śruba napędowa, czteroskrzydłowa o skoku nastawnym produkcji Zamech. Silnik główny i zmiana skoku śruby dokonywana była zdalnie ze sterowni.

Do wytwarzania energii elektrycznej prądu przemiennego 3x400 V zamontowano trzy silniki spalinowe produkcji H. Cegielski-Sulzer typu 6 AL 20/24, każdy o mocy po 420 kW (570 KM) przy 750 obr./min i współpracujące z nimi trzy prądnice, każda o mocy 400 kW (500 kVA).

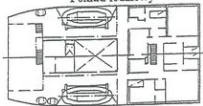
Na statkach zamontowano sześć zespołów żurawi bomowych o unosie 30 kN (3,0 T) i wysięgu zaburtowym 6,0 m, które zapewniały samowystarczalność operacji przeładunkowych w morzu oraz w porcie. Każdy żuraw dysponował własną wciągarką ładunkową i topebantową. Cztery żurawie bomowe znajdowały się na maszcie ładunkowym, a pozostałe dwa na przedniej ścianie nadbudówki. Wciągarki ładunkowe produkcji Towimor, typu WŁ 315 z 38 miały uciąg po 30 kN (3,0 t) przy prędkości podnoszenia ładunku do 60 m/min. i wciągarki

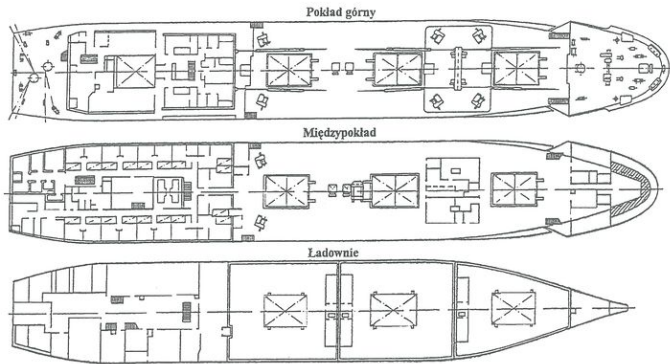


Pokład nawigacyjny



Pokład łodziowy





Rys. 64. Ogólny plan chłodniowca typu B-361
(wg Anon. 1981)

topenantowe produkcji Fama typu BLS 32-10-z, o uciążu 32 kN (3,2 T). Obie grupy wciągarek miały napęd elektryczny. Pokrywy łukowe na górnym pokładzie były typu zębnicowego, strugoszczelne produkcji Zamech, a na międzypokładzie typu bezzębnicowego uszczelnione profilem gumowym – otwierane i zamykane za pomocą siłowników hydraulicznych.

Trzy ładownie chłodzone, przedzielone międzypokładem, podzielono na sześć oddzielnych komór. W każdej z komór chłodzonych można było utrzymywać różne temperatury od +15 do -28°C z tolerancją $\pm 1^\circ\text{C}$ dla ładunków z mrożoną rybą lub $\pm 0,25^\circ\text{C}$ przy przewozie bananów. Domrażanie ryb w ładowni do temperatury -28°C odbywało się w czasie nie dłuższym niż 40 godzin.

Komory ładunkowe oszalowane były blachą aluminiową. Na podłogach 5 mm grubości blacha stalowa umożliwiała prace sztauerskie z użyciem sztaplerek.

Podstawowe urządzenie chłodnicze tego statku do chłodzenia powietrza w komorach ładunkowych tworzyły trzy zespoły sprężarek śrubowych produkcji Howden (W. Brytania) typu WRV 163/14526, każdy o mocy 72,1 kW przy temperaturze -37/+40°C z silnikami elektrycznymi o mocy po 120 kW.

Charakterystyka techniczna statków typu B-361 była następująca:

Długość całkowita	90,95 m
Długość między pionami	83,45 m
Szerokość na wręgach	13,40 m
Wysokość do pokładu	
górnego	7,20 m
drugiego (międzypokład)	4,25 m
Zanurzenie do znaku ładunkowego	5,35 m
Nośność przy zanurzeniu 5,35 m	1927 t
Pojemność rejestrowa:	
brutto	2297 RT
netto	1095 RT
Objętość trzech ładowni	2373 m ³
Pojemność zbiorników	
paliwa ciężkiego	359 m ³
paliwa dieslowego	162 m ³
oleju smarowego	30 m ³
wody słodkiej	67 m ³
wody pitnej	30 m ³
wody balastowej	295 m ³
Silnik główny typu 6 ZL 40/48	
przy 530 obr./min o mocy	3090 kW/4200 KM
Prędkość przy 85% mocy SG	15,4 węzłów
Liczba miejsc	24 dla załogi + 3 zapasowe
Zasięg pływania	7000 Mm.

CHŁODNIOWCE TRANSPORTOWE TYPU B-364

W latach 1986-1988 Stocznia Gdańska im. Lenina w Gdańsku zbudowała cztery chłodniowce transportowe typu B-364-I. Statki zostały zaprojektowane przez mgr inż. St. Paszkowskiego, a dwa ostatnie chłodniowce typu B 364-II, których głównym projektantem był mgr inż. W. Żylicz, zbudowano w latach 1990-1991 już w Stoczni Gdańskiej S.A. w Gdańsku. Zarówno pod względem wielkości, rozwiązań konstrukcyjnych, jak i wyposażenia technicznego były to różne statki. Wszystkie tego typu statki miały nazwy geograficznych regionów Polski. Chłodniowce typu B-364 jako uniwersalne statki o nieograniczonym zasięgu pływania wypełniały wszystkie funkcje transportowo-zaopatrzeniowe w polskiej flocie dalekomorskiej we wszystkich rejonach wszechoceanu, a prócz tego były przystosowane do przewozu bananów, owoców cytrusowych, produktów nabiałowych i mięsa. Przewidziano także możliwość przewozu do ośmiu kontenerów typu 1 CC, chłodzonych na pokrywach lukowych górnego pokładu.

CHŁODNIOWCE TRANSPORTOWE TYPU B-364-I

Stocznia Gdańska im. Lenina w Gdańsku w latach 1986-1988 zbudowała dla PPURM „Transocean” w Szczecinie cztery chłodniowce:

„Kociewie” – zbudowany w grudniu 1986 r. dla PPURM „Transocean” w Szczecinie, w 1994 r. przekazany spółkom, pływa pod obcą banderą,

„Powiśle” – zbudowany w grudniu 1987 r. dla PPURM „Transocean” w Szczecinie, od 1994 r. eksploatacja jak „Kociewie”,

„Kurpie” – zbudowany w kwietniu 1988 r. dla PPURM „Transocean” w Szczecinie, w 1991 r. przekazany do spółki „Transocean Fruits” Co. Ltd. Limassol (Cypr),

„Podlasie” – zbudowany w grudniu 1988 r. dla PPURM „Transocean” w Szczecinie.

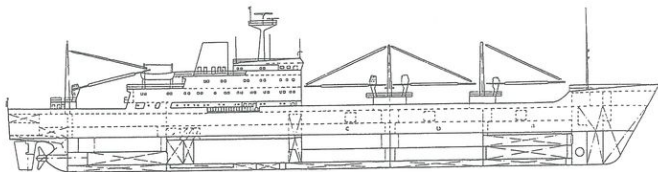
Ogólny plan chłodniowca-transportowca typu B-364-I przedstawiono na rysunku 65.

Statki te zbudowano według przepisów i pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

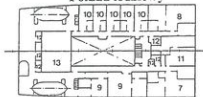
* KM L1 (chłodniowiec transportowiec) w odniesieniu do kadłuba i jego wyposażenia,

* Ch + w odniesieniu do urządzeń wyposażenia chłodniczego.

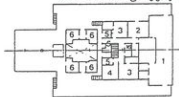
Kadłub statku całkowicie spawany z blach stalowych, okrętowych o normalnej jakości. System wiązań wytrzymałościowych mieszany. Dno podwójne na całej długości od rufowej do przedniej grodzi kolizyjnej, o wiązaniach wzdłużnych. Pozostałe pokłady i poszycie burtowe o wiązaniach poprzecznych. Statek ma trzy pokłady ciągle bez wznosu dziobowego lub rufowego i bez wyoblenia, z wyjątkiem pokładu górnego, który ma 400 mm wyoblenia. Dziób bez gruszki dziobowej z krótką dziobówką. Rufa pawężowa prosta nieznacznie wychylona, bez rufówki. Kabiny załogowe i pomieszczenia ogólnobytowe i służbowe rozmieszczono w 4-kondygnacyjnej nadbudówce na górnym pokładzie. Kapitan i starszy mechanik zajmowali kabiny apartamentowe, oficerowie – kabiny wraz z węzłem sanitarnym, a pozostali członkowie załogi kabiny z węzłem sanitarnym wspólnym dla dwóch osób.



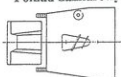
Pokład lodziowy



Pokład nawigacyjny



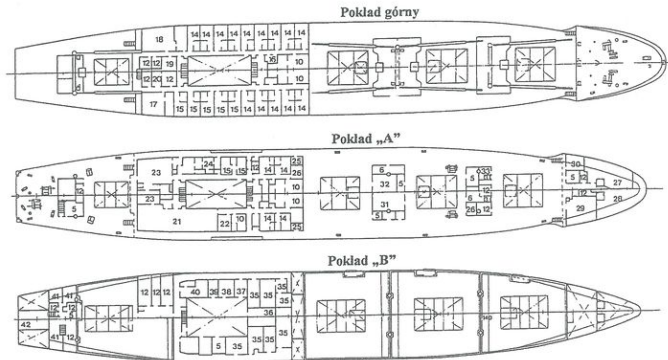
Pokład namiarowy



- 1 – sterownia, 2 – kabina radiowa, 3 – kabina oficerska, 4 – kabina pilota, 5 – pomieszczenie sprzętu elektrycznego, 6 – wentylatory, 7 – kabina kapitana, 8 – kabina starszego mechanika, 9 – blok szpitalny, 10 kabina oficerska, 11 – kabina armatorska, 12 – magazyn, 13 – centrala klimatyczna, 14-15 – kabiny załogowe, 16 – WC, 17 – biblioteka i czytelnia, 18 – mesa oficerska, 19 – kantyna, 20 – pomieszczenia dla hobbystów, 21 – mesa załogowa, 22 – kabina projekcyjna, 23 – kuchnia, 24 – przebieralnia, 25 – stacja bunkrownia, 26 – biuro, 27 – magazyn stolarski, 28 – magazyn pokładowy, 29 – sala gimnastyczna, 30 – magazyn farb, 31 – pomieszczenie zespołu awaryjnego, 32 – stacja CO₂, 33 – warsztat spawalniczy, 34 – magazyn,

35 – magazyn prowiantowy, 36 – maszynownia chłodnicza, 37 – warsztat maszynowy, 38 – warsztat elektryczny, 40 – stacja prób wtryskiwaczy,
 40 – pomieszczenie spalarni odpadów, 41 – pralnia, suszarnia, 42 – maszyna sterowa

Rys. 65. Ogólny plan chłodniowca transportowego typu B-364-I
 (wg Anon. 1986)



Napęd statku stanowił silnik spalinowy, wolnoobrotowy, dwusuwowy, nawrotny, z doładowaniem, produkcji MAN Burmeister & Wain-Cegielski, typu 10 L 45 GFCA, o mocy 7257 kW przy 175 obr./min. Śruba napędowa pięcioskrzydłowa z brązu o podwyższonej wytrzymałości została wykonana przez Zamech.

Dla ułatwienia manewrów statku zainstalowano dziobowy ster strumieniowy z elektrycznym silnikiem o mocy 590 kW, produkcji Zamech.

Energię elektryczną wytwarzają:

- cztery zespoły prądotwórcze, składające się z silnika spalinowego produkcji H. Cegielski-Sulzer, typu 6 AL 25/30, każdy o mocy 800 kW oraz prądnicy o mocy 950 kVA,
- jeden zespół awaryjny, utworzony z silnika spalinowego produkcji ZMiN Warszawa i prądnicy o mocy 70 kW.

Każdą ładownię obsługuje para żurawi bomowych o unosie po 50 kN (5 T) i wysięgu zaburtowym 8,5 m. Każdy bom obsługuje wciągarka ładunkowa o uciagu 30/15 kW (3.0/1,5 T) przy prędkości podnoszenia 60/120 m/min. Do obrotu żurawi służą wciągarki o uciagu po 32 kN (3,2 T) przy prędkości wybierania 20 m/min.

Pokrywy luków ładunkowych o konstrukcji wodoszczelnej produkcji Zamech na licencji Mc Gregor otwierane i zamykane hydraulicznie.

Na statku są cztery ładownie podzielone na siedem przedziałów jednotemperaturowych i 13 komór ładunkowych. W przedziałach ładunkowych można utrzymywać temperaturę od +20 do -28°C.

Charakterystyka techniczna tego statku jest następująca (Anon. 1986):

Długość całkowita	139,80 m
Długość między pionami	130,00 m
Szerokość na wręgach	20,00 m
Wysokość do pokładu:	
górnego	7,20 m
„A”	9,90 m
„B”	7,10 m
„C”	4,48 m
Zanurzenie konstrukcyjne	7,40 m
Nośność przy zanurzeniu 7,20 m	5500 t
Objętość ładowni	8832 m ³
Pojemność rejestrowa:	
brutto	8900 RT
netto	2700 RT
Objętość zbiorników	
oleju ciężkiego	1890 m ³
oleju napędowego	1175 m ³
oleju smarowego	65 m ³
wody słodkiej	370 m ³
wody balastowej	715 m ³
oleju rybnego	295 m ³
Silnik o mocy	7257 kW
Prędkość przy 90% mocy SG	33,3 km/h
Liczba miejsc	44
Załoga	37 osób
Zasięg pływania	26 000 km.

CHŁODNIOWCE TRANSPORTOWE TYPU B-364-II

Na zamówienie PPURM „Transocean”, Szczecin zbudowano w Stoczni Gdańskiej S.A. dwa chłodniowce:

„Warmię”, w maju 1990 r.,

„Roztocze”, w lutym 1991 r.

Statki budowano zgodnie z przepisami i pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

* KM L3 (chłodniowiec transportowy) w odniesieniu do kadłuba i urządzeń maszynowych,

* Ch + w odniesieniu do urządzeń chłodniczych.

Plan ogólny chłodniowca typu B 364-II przedstawiono na rysunku 66 (Anon. 1989).

Chłodniowce typu B-364-II są statkami uniwersalnymi, motorowymi z jednym silnikiem o nieograniczonym zasięgu pływania. Przeznaczono je do wypełniania różnych niezbędnych funkcji w polskiej flocie dalekomorskiej lub mogą przewozić banany, owoce cytrusowe, mięso, produkty nabiałowe itp. Dodatkowo przewidziano możliwość przewozu na górnym pokładzie do ośmiu kontenerów typu 1 CC o autonomicznym chłodzeniu.

Kadłub i nadbudówka całkowicie spawane z mieszanym systemem wiązań wytrzymałościowych. Dno podwójne kadłuba, rozciągające się od dziobowej grodzi kolizyjnej do grodzi rufowej, ma wzdłużną konstrukcję wiązań. Poszycie burtowe wzmocnione do klasy lodowej L3 oraz dostosowane do cumowania trawlerów przy stanie morza 5°B. W ładowniach pokłady dostosowane do pracy sztaplarek o masie 5 ton i unosie 1,2 tony ładunku.

Statek o trzech ciągłych pokładach bez wznosu dziobowego i rufowego. Wyoblenie o wysokości 200 mm tylko pokładu górnego. Wychylony dziób z gruszką dziobową i wydłużoną dziobówką. Rufa pawężowa nieznacznie wychylona, prosta i długa rufówka. Jednoosobowe kabiny załogowe, pomieszczenia ogólnobytowe i służbowe zlokalizowano w rufowce i pięciokondygnacyjnej nadbudowce.

Napęd statku stanowi silnik spalinowy, dwusuwowy, bezpośrednio nawrotny z doładowaniem, produkcji MAN Burmeister & Wain-Cegielski, typu 6 L 50 MCE o mocy 5520 kW (7500 KM) przy 133 obr./min. Czteroskrzydłowa śruba napędowa o skoku stałym została wykonana z brązu o podwyższonej wytrzymałości. Śrubę wyprodukowano w Zamechu.

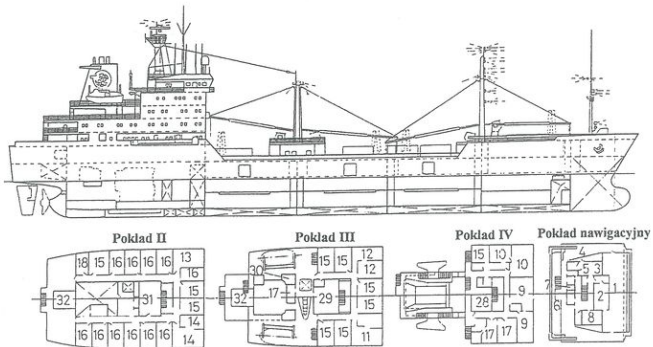
Energię elektryczną prądu przemiennego wytwarzały:

– trzy zespoły prądowców, składające się z wysokoprężnego silnika spalinowego produkcji H. Cegielski-Sulzer, typu 6 AL 25/30 o mocy 810 kW przy 750 obr./min. oraz prądnicy synchronicznej o mocy 760 kW (950kVA);

– jeden zespół awaryjny, składający się z silnika produkcji ZMiN, typu Wola H6 i prądnicy o mocy 100 kW (112,5 kVA).

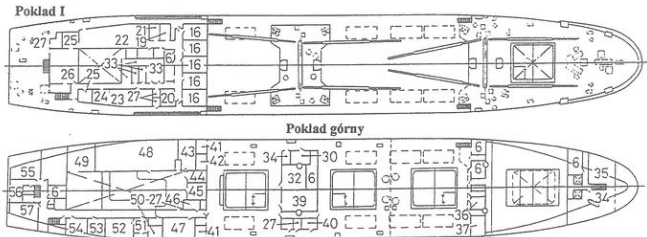
Każdą ładownię obsługuje jedna para żurawi bomowych produkcji Towimoru, o unosie po 50 kN (5 T) przy pracy pojedynczej lub 25 kN (2,5 T) przy pracy sprzężonej i wysięgu zaburtowym 7,5 m. Z kolei każdy żuraw bomowy miał napęd dzięki:

– elektrycznej, jednobębnowej wciągarnie ładunkowej typu Ez 3B-2 o uciagu 32/15 kN przy prędkości podnoszenia 60/120 m/min,



- 1 – sterownia, 2 – kabina nawigacyjna, 3 – kabina radiowa, 4 – nadajniki radiowe, 5 – akumulatory, 6 – aparatura elektryczna, 7 – rakiety, 8 – kabina pilota, 9 – kabina kapitana, 10 – kabina starszego mechanika, 11 – kabina starszego oficera, 12 – kabina armatorska, 13 – kabina mechanika chodni, 14 – kabina starszego elektryka, 15 – kabina oficera, 16 – kabina załogi, 17 – blok szpitalny, 18 – biuro ochmistrza, 19 – biuro maszynowe, 20 – biuro pokładowe, 21 – kantyna, 22 – mesa, 23 – świetlica, 24 – pomieszczenie dla hobbystów, 25 – pentra, 26 – blok kuchenny, 27 – magazyn, 28 – centrala wyciągowa, 29 – centrala klimatyzacyjna, 30 – wentylatory, 31 – sala gimnastyczna, 32 – basen pływacki, 33 – blok pralniczy, 34 – magazyn bosmański, 35 – warsztat ciesielski, 36 – spawalnia, 37 – magazyn sprzętu awaryjnego, 38 – butle CO₂, 39 – awaryjny zespół prądotwórczy, 40 – sprężarka powietrza, 41 – pompy hydrauliczne, 42 – stacja bunkrowania, 43 – warsztat elektryczny, 44 – stacja prób wtryskiwaczy, 45 – magazyn maszynowy, 46 – butle freonu, 47 – CMK chłodni, 48 – CMK maszynowni, 49 – CMK centrali klimatyzacyjnej, 50 – ryby, 51 – rozmrażalnia, 52 – mięso, 53 – nabiał, 54 – warzywa i owoce, 55 – suchy prowiant, 56 – ziemniaki, 57 – napoje

Rys. 66. Ogólny plan chłodniowca transportowego typu B-364-II
(wg Anon. 1989a)



- jednej elektrycznej wciągarki gajoprofenderowej typu WGP 32-16z o uciążu 10/10 kN przy prędkości 32 m/min,
- jednej elektrycznej wciągarki szkuner-gajowej typu WGS 10-1010z o uciążu 10/10 kW przy prędkości 32 m/min.

Wszystkie pokrywy lukowe na pokładach zewnętrznych typu strugoszczelnego. Otwieranie i zamykanie pokryw lukowych za pomocą siłowników hydraulicznych.

Na statku są cztery ładownie o dwunastu komorach podzielonych na osiem przedziałów jednotemperaturowych. W każdym przedziale można utrzymywać inną temperaturę. System chłodzenia ładowni działa na zasadzie bezpośredniego odparowania freonu R 22 i składa się ze sprężarek śrubowych firmy Kühlaumat (NRD). Ogólna maksymalna wydajność trzech zespołów sprężarek wynosi 2 100 000 W.

Charakterystyka techniczna statku jest następująca:

Długość całkowita	124,50 m
Długość między pionami	115,20 m
Szerokość na węgach	19,20 m
Wysokość do pokładu:	
górnego	10,50 m
„A”	7,54 m
„B” w ładowniach 2, 3, i 4	4,66 m
w ładowni 1	4,17 m
Zanurzenie konstrukcyjne	7,20 m
Nośność przy zanurzeniu 7,20 m	6100 t
Pojemność	
brutto	7404 RT
netto	2714 RT
Objętość ładowni	8194 m ³
Pojemność zbiorników	
oleju opałowego	803 m ³
oleju napędowego	260 m
oleju smarowego	49 m ³
wody balastowej	1212 m ³
Silnik typu 6 L 50 MCE o mocy	5520 kW/7500 KM
Prędkość przy zanurzeniu 7,2 m	
i 90% mocy silnika	31,1 km/h (16,8 węzłów)
Liczba miejsc	33
Załoga	30 osób.

POLSKIE STATKI DO BADAŃ RYBACKO-NAUKOWYCH W LATACH 1923-2001

Rozwojowi polskiego rybołówstwa morskiego towarzyszyło wprowadzanie różnych statków pełniących funkcje badawcze. Początkowo, a więc w latach 20. minionego wieku, gdy nasze rybołówstwo ograniczało swe połowy wyłącznie do wód Bałtyku, do celów badawczych używano małych jednostek, które okresowo udostępniał Morski Urząd Rybacki. W większości przypadków badania dotyczyły wód rejonów przybrzeżnych.

Po II wojnie światowej badania stref przybrzeżnych były prowadzone głównie w rejonie Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego oraz Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego. W rejonie Bałtyku oprócz małych jednostek używano także większych statków, takich jak np.: „Michał Siedlecki” (ex „Aleksy” – kuter budowany w Anglii), „Michał Siedlecki II” – kuter typu B-25s, „Doktor Lubecki” i ostatnio r. v. „Baltica” – nowoczesny statek badawczy.

Wraz z rozwojem polskiego rybołówstwa dalekomorskiego następował także rozwój bazy badawczej. Pierwszym w tej grupie statków był adaptowany lugrotrawler typu B-11 „Birkut”, który z racji uwarunkowań technicznych ograniczał swą działalność do Bałtyku i obrębu Morza Północnego. R. v. „Wieczno” – burtowy trawler typu B-20 prowadził przez wiele lat badania na wodach Oceanu Atlantyckiego. Dwa największe statki badawcze Morskiego Instytutu Rybackiego, czyli „Profesor Siedlecki” i „Profesor Bogucki”, prowadziły badania w różnych rejonach wszechoceanu, ze szczególnym ukierunkowaniem na wody Antarktyki.

Chronologiczny wykaz statków, które prowadziły badania rybacko-naukowe na rzecz polskiego rybołówstwa morskiego w latach 1923-2001 obejmuje 23 jednostki (Lubecki 1930, Sprawozdanie MUR 1931-1936, Anon. 1971, Ropelewski 2001).

„Tryton”

Morskie Laboratorium Rybackie w Helu do badań w strefie przybrzeżnej Zatoki Gdańskiej od 1923 r. sporadycznie (jeden dzień w tygodniu) wykorzystywało statek dozorczy „Tryton”, należący do Morskiego Urzędu Rybackiego. Była to drewniana jednostka o długości 12,70 m i mocy silnika 15 KM.

„Gazda”

Do końca 1926 r. oprócz „Trytona” Morskie Laboratorium Rybackie wykorzystywało również statek dozorczy Morskiego Urzędu Rybackiego „Gazda”, którego długość wynosiła 14,1 m, a moc silnika 40 KM.

„Zorza”

W czerwcu 1927 r. Morskie Laboratorium Rybackie otrzymało wyremontowany, ponemiecki kuter żaglowo-motorowy „Zorza”, który był wykorzystywany przez Morski Urząd Rybacki. Statek ten o budowie jachtu miał długość 9,2 m, a silnik o mocy 6 KM. Z uwagi na swą konstrukcję stwarzał wiele trudności w prowadzeniu badań, jednakże może być uznany, jak proponuje A. Ropelewski, za pierwszy statek badawczy pracujący dla polskiego rybołówstwa morskiego. W 1931 r. „Zorzę” wycofano z eksploatacji.

„Ewa”

W 1929 r. Stowarzyszenie Morski Instytut Rybacki zakupiło w Danii dwa nowe kutry. Pierwszym statkiem do badań otwartych wód Bałtyku był kuter „Ewa”. Nazwa statku nawiązywała do imion córek prof. M. Siedleckiego i dr. Fr. Lubeckiego. Kuter z drewna dębowego zbudowano w duńskiej stoczni Andersena w Friedrikssundzie. Główne parametry techniczne statku „Ewa” były następujące:

Długość	16,32 m
Szerokość	5,15 m
Zanurzenie	1,91 m
Pojemność brutto	78,84 m ³
Silnik 2-cyl.firmy Tuxham	
o mocy	60 KM
Załoga	5 osób
Miejsc dla ekipy naukowej	4
Ożaglowanie pomocnicze typu kecz o powierzchni	160 m ² .

Pomieszczenia dla załogi i ekipy naukowej były usytuowane pod pokładem. Sterówka kutra została dobudowana już po wejściu do eksploatacji.

W 1939 r., po stwierdzeniu poważnych uszkodzeń kadłuba, statek „Ewa” sprzedano Antoniemu Budziszowi z Gdyni. Z uwagi na wyjątkowo długą żywotność tej jednostki warto podać kilka faktów dotyczących jej dalszych losów. Po remoncie w 1942 r. została zarejestrowana jako „Putzig 2” i prowadziła połowy na Bałtyku. W 1945 r. grupa Niemców uciekła nim z Helu do Kilonii. Po zakończeniu wojny została odzyskana w 1946 r. i przejęta przez Spółdzielnię „Rybak” w Pucku. Po likwidacji spółdzielni kuter odkupił Leon Budzisz, który prowadził nim połowy do 1955 r., po czym sprzedał statek SPRM „Gryf” we Władysławowie, gdzie był zarejestrowany jako WŁA 17. W 1958 r. po kolejnym remoncie kuter ponownie zmienił armatora (dwaj rybacy indywidualni) i pływał jako kuter ZAG 9, bazując w Górkach Zachodnich.

W 1985 r. przeznaczony do kasacji kuter ZAG 9 odkupił Grzegorz Woźniak z Gdyni. Po dziewięciu latach różnych prac konstrukcyjnych powstał dwumasztowy żaglowiec o kaszubskiej nazwie „Norda”, który można oglądać w Basenie Jachtowym im. M. Zaruskiego w Gdyni.

„Starnia”

Drugi zakupiony przez MIR w 1929 r. kuter o nazwie „Starnia”, także z drewna dębowego, został zbudowany w stoczni w Rønne na Bornholmie. Statek służył do próbnych połowów i szkolenia rybaków. Podstawowe parametry tego kutra były następujące:

Długość	15,39 m
Szerokość	4,84 m
Zanurzenie	2,00 m
Pojemność brutto	80,71 m ³
Silnik firmy Tuxham o mocy	40 KM

Kuter dysponował ładownią złowionych ryb, a ponadto miał pomieszczenie do przewożenia żywych ryb.

„Meduza”

W kwietniu 1936 r. Stacja Morska zakupiła do badań przybrzeżnych zbudowaną w Turku (Finlandia) motorówkę „Meduza” o długości 10,2 m, szerokości 2,8 m i silniku Diesla o mocy 15 KM. Zatopiona w 1945 r. w Basenie Południowym portu Gdynia, została wydobyta w 1948 r. i służyła do badań w Morskim Laboratorium Rybackim, a później w Morskim Instytucie Rybackim w Gdyni. Zatonęła 25 sierpnia 1950 r. podczas sztormu po uszkodzeniu kadłuba w Basenie Jachtowym im. M. Żaruskiego w Gdyni. Po remoncie została skierowana w 1956 r. na Jezioro Drużno i była wykorzystywana przez zespół rybacki Piotrowo z Tczewa.

„Ewa II”

Od połowy czerwca 1949 r. Morskie Laboratorium Rybackie mogło korzystać przez siedem dni w miesiącu z rybackiego kutra o nazwie „Ewa II” ex „Lyngvik”, którego armatorem był Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego. Statek „Ewa II” zakupiony w Danii miał długość 18 m i silnik o mocy 90 KM. Statek wycofano z eksploatacji w 1967 r.

„Michał Siedlecki”

Ex „Aleksy” – GDY 119, kuter drewniany, angielskiego typu MFV-75 (Motor Fish Vessel) o długości 75 stóp, zbudowany w stoczni James V. Hepburn & Co, Ltd, Montrose (W. Brytania). Statek ten w 1947 r. otrzymał PPD „Dalmor” w Gdyni w ramach dostaw UNRRA. W lipcu 1948 r. został przejęty przez Morskie Laboratorium Rybackie w Gdyni. Prace adaptacyjne na tym statku przeprowadziła Stocznia Remontowa w Gdyni. Po remoncie 6 listopada 1948 r. statek przyjął nazwę „Michał Siedlecki”. Był to statek do badań otwartych wód Bałtyku (Miłośki i Kolicki 1962, Ropelewski 2001).

Sylwetka tego kutra była podobna do przedstawionej na rysunku 14 (kuter „Hilary”), a jego charakterystyka techniczna była następująca:

Długość między pionami	22,9 m
Szerokość	5,8 m
Zanurzenie	ok. 2,5 m
Pojemność:	
brutto	85 RT
netto	30 RT
Silnik 4-cyl. Petters o mocy	200 KM
Prędkość	8 węzłów
Załoga	6-8 osób.

W 1956 r. „Michała Siedleckiego” zastąpiła w MIR nowa jednostka „Michał Siedlecki II”. Po wycofaniu z funkcji badawczych został sprzedany J. Niegrybowskiemu – prywatnemu rybakowi z Gdyni i prowadził połowy, nosząc znak rejestracyjny GDY 119. Kuter GDY 119 zatonął na Morzu Północnym 22 lipca 1961 r.

„Stynka”

Laboratorium Ichtiologiczne MIR w Trzebieży w 1950 r. otrzymało motorówkę, którą nazwano „Stynka”. Na „Stynce” prowadzono różne badania wód Zalewu Szczecińskiego. Motorówka miała następujące parametry techniczne:

Długość	8,0 m
Szerokość	2,8 m

Wysokość boczna	1,75 m
Zanurzenie	1,0 m
Silnik o mocy	30 KM.

„Michał Siedlecki II” – GDY 145

Kuter typu B-25s, zbudowany przez Gdyńską Stocznnię Remontową w Gdyni w 1956 r. miał kompozycyjną konstrukcję kadłuba – wręgi stalowe, poszycie burt drewniane. Został przekazany Morskiemu Instytutowi Rybackiemu w grudniu 1956 r., by zastąpić starszą jednostkę „Michał Siedlecki”. Nowy kuter poddano adaptacji, w trakcie której część ładowni statku przystosowano na pomieszczenia dla ekipy naukowej. Wejście do tych pomieszczeń prowadziło bezpośrednio z lewej strony pokładu, przed windą trałową. Statek prowadził badania naukowe zarówno na Bałtyku, jak i na Morzu Północnym (w okresie letnim).

Charakterystyka techniczna tej jednostki była następująca:

Długość całkowita	24,1 m
Szerokość	6,4 m
Wysokość boczna	3,4 m
Zanurzenie	2,4 m
Pojemność	
brutto	82 RT
netto	21 RT
Silnik 3-cyl. Völund o mocy	225 KM
Prędkość	7-9 osób
Załoga	9 osób
Liczba miejsc dla ekipy	4-5
Ożaglowanie pomocnicze	45 m ² .

W 1968 r. został wycofany i zastąpiony przez „Doktora Lubeckiego”.

„Sieja”

Kuter drewniany o długości 9,4 m i silniku o mocy 30 KM był własnością oddziału MIR w Świnoujściu od końca 1952 r. Była to druga jednostka oprócz „Stynki” do badań na Zalewie Szczecińskim i Zatoce Pomorskiej. „Sieję” wycofano z eksploatacji w 1956 r.

„Birkut” – GDY 201

Lugrotrawler typu B-11, zbudowany przez Stocznnię Północną w Gdańsku w grudniu 1952 r. dla PPD „Dalmor” w Gdyni, w marcu 1953 r. został przydzielony Morskiemu Instytutowi Rybackiemu z przeznaczeniem na statek naukowo-badawczy. Ogólny plan statku i jego charakterystykę techniczną omówiono w rozdziale o lugrotrawlerach typu B-11.

Po przeprowadzeniu różnych prac adaptacyjnych na statku prowadzono badania z zakresu biologii, oceanografii i techniki połowu nie tylko na Bałtyku, ale także w obrębie Morza Północnego, Zatoki Biskajskiej i wód północno-zachodniej Afryki. W maju 1982 r. wycofano „Birkuta” z eksploatacji.

„TOL 60”

Łódź zakawa, którą od 1954 r. do połowy lat 60. dysponowała Pracownia Zakładu Sprzętu Rybackiego i Techniki Połowów MIR w bazie terenowej w Tolkmicku. Długość łodzi wynosiła około 7 m.

„ŚWI 29”

Łódź rybacka z drewna dębowego zbudowana w 1957 r., (dł. 7,2 m, szer. 1,8 m, silnik Callesen o mocy 20 KM) była wykorzystywana do różnych prac badawczych prowadzonych na Zalewie Szczecińskim przez Oddział MIR w Świnoujściu. 9 marca 1963 r. zatonięła w porcie.

„GDY 5”

Łódź z drewna dębowego zbudowana w Warsztatach Pogotowia Kutrowego PPIUR „Szkuner” we Władysławowie w sierpniu 1961 r. Jednostka służyła w MIR do prac hydrologicznych i ichtiologicznych w przybrzeżnej strefie Zatoki Gdańskiej. Łódź GDY 5 miała następujące parametry techniczne:

Długość	9,95 m
Szerokość	2,9 m
Wysokość boczna	1,5 m
Zanurzenie	0,8 m
Silnik o mocy	45 KM.

„Wieczno” – GDY 202

Trawler burtowy typu B-20 zbudowany w październiku 1961 r. przez Stocznnię im. Komuny Paryskiej w Gdyni dla PPDiUR „Odra” w Świnoujściu. Rysunek i pełną charakterystykę techniczną tego statku podano w rozdziale o trawlerach typu B-20.

Dnia 1 stycznia 1966 r. trawler ten przekazano Morskiemu Instytutowi Rybackiemu na statek badawczy. Po przeprowadzeniu koniecznych prac adaptacyjnych, między innymi zbudowaniu laboratorium w dziobówce, przebudowie pomieszczeń mieszkalnych w części rufowej – statek odbył wiele rejsów naukowych, głównie na wody Oceanu Atlantyckiego. R. v. „Wieczno” wycofano z eksploatacji w 1989 r.

„Doktor Lubecki” – GDY 100

Statek badawczy „Doktor Lubecki”, nazywany najpierw MIR-1, został zaprojektowany przez Biuro Konstrukcyjne Taboru Morskiego w drugiej połowie lat 60. na podstawie konstrukcji kutra typu B-25s. Głównym projektantem statku był mgr inż. Bolesław Grzybowski. „Doktor Lubecki” zbudowany przez Gdynią Stocznnię Remontową w Gdyni i przekazany armatorowi w 1968 r. – zastąpił w badaniach, poszerzając jednocześnie ich zakres, kuter „Michał Siedlecki II” (Suska 1985). Statek prowadził na Bałtyku i Morzu Północnym badania biologiczno-rybackie, hydrograficzne i techniki rybackiej.

Ekipy naukowe dysponowały następującymi pomieszczeniami:

- centralną kabiną pomiarową,
- laboratorium do badań hydrograficznych, ichtiologicznych i hydroakustycznych,
- magazynem sprzętu naukowego, który wykorzystywano do drobnych napraw i testowania aparatury kontrolno-pomiarowej.

Statek był wyposażony w następujące punkty i stanowiska pomiarowe:

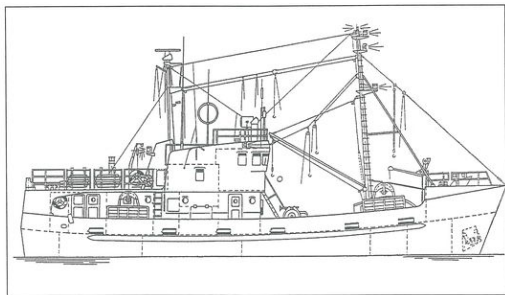
- punkt hydrologiczny z hydrauliczną wciągarką hydrograficzną,
- punkt meteorologiczny, m.in. ze stacją GM 49,
- punkt biologiczny z hydrauliczną wciągarką planktonową,
- punkt pomiaru prędkości statku z logiem Kempfa,
- stanowisko wciągarki echosondy sieciowej z hydrauliczną wciągarką.

- stanowisko telewizji podwodnej,
- stanowisko przy wciągarni tralowej do pomiaru prędkości i sił w linach,
- dwa stanowiska w siłowni do pomiaru obrotów i mocy głównego silnika i agregatów pomocniczych oraz temperatury paliwa, oleju i wody chłodzącej.

Podstawowe parametry techniczne „Doktora Lubeckiego” były następujące:

Długość	24,60 m
Szerokość	6,57 m
Wysokość boczna	3,38 m
Zanurzenie	2,42 m
Silnik Völund	
przy 375 obr./min o mocy	225 KM
Prędkość	10,0 węzłów
Załoga	9 osób
Liczba miejsc dla ekipy	7
Zasięg pływania	18 dni.

Wszystkie wciągarki miały napęd hydrauliczny zaprojektowany przez PROREM. Statek wyposażono w śrubę napędową nastawną. Sylwetkę statku „Doktor Lubecki” – GDY 100 przedstawiono na rysunku 67. Statek eksploatowano w MIR do 1987 r., po czym sprzedano Instytutowi Morskiemu, który przejął statek 9 marca 1988 r.



Rys. 67. Statek badawczy Morskiego Instytutu Rybackiego „Doktor Lubecki”
(wg Grzybowskiego)

„Profesor Siedlecki”

„Profesor Siedlecki”, oceaniczny statek badawczy typu B-424 został zbudowany dla Morskiego Instytutu Rybackiego przez Stocznnię im. Lenina w Gdańsku w 1972 r. Położenie stępki odbyło się 4 kwietnia 1970 r., a wodowanie i nadanie nazwy nastąpiło 31 października 1970 r. Budowa statku była możliwa dzięki przyznaniu Polsce w czerwcu 1967 r. dotacji z programu rozwoju ONZ. Budowę tego największego polskiego i jednego z najnowocześniejszych na świecie statku badawczego poprzedziły kilkuletnie prace studialne, prowadzone przez Morski Instytut Rybacki i Centralny Ośrodek Konstrucyjno-Badawczy Przemysłu Okrętowego w Gdańsku, którego zespół pod kierownictwem mgr inż. Włodzimierza Piltza wykonał projekt statku. Statek zbudowano według przepisów Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

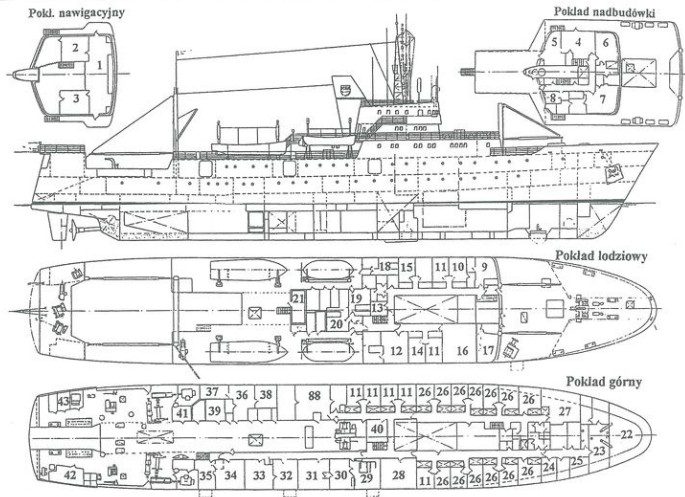
- * P $\frac{4}{3}$ R \uparrow L2 W w odniesieniu do kadłuba,
- * PRM w odniesieniu do siłowni.

Plan ogólny „Profesora Siedleckiego” przedstawiono na rysunku 68. „Profesor Siedlecki” był uniwersalną jednostką umożliwiającą prowadzenie badań we wszystkich dziedzinach rozwijającego się rybołówstwa, a także dla przemysłu okrętowego (Woźniak 1971, Piltz 1973). Badania obejmowały między innymi:

- biologię rybacką,
- technikę połowu,
- technologię przetwórstwa,
- hydrochemię,
- biochemię i fizjologię,
- hydroakustykę,
- prowadzenie zwiadu rybackiego,
- dynamikę statku,
- technologię materiałów,
- wytrzymałość ustrojów okrętowych,
- drgania, hałasy i korozję.

Kadłub statku był konstrukcją stalową ze wzmocnieniami przeciwlodowymi w części dziobowej, a w części rufowej z pochylnią o szerokości 3,2 m do wydawania i wybierania zestawów trałowych. Kadłub podzielono na osiem przedziałów wodoszczelnych, które zapewniały niezatapialność jednoprzędziałową. Statek miał dwa ciągle pokłady, nadbudówkę w części środkowej oraz długą dziobówkę. Załoga statku i ekipa naukowa zajmowała kabiny jedno- i dwuosobowe. Kapitan, starszy mechanik i kierownik naukowy dysponowali kabinami apartamentowymi. Kabiny mieszkalne znajdowały się na pokładzie głównym, górnym i w nadbudówce. Na statku były: dwie mesy, palarnia-czytelnia, sala konferencyjna, biblioteka, pomieszczenie aparatury kinowej i szpital z dwoma łóżkami, izolatka, ambulatorium z komorą dekompresyjną.

Napęd statku tworzył układ spalinowo-elektryczny prądu stałego z pętlą o stałym napięciu prądu. Trzy silniki spalinowe firmy Fiat typu A 238 V SS, każdy o mocy 1230 KM przy 175 obr./mi. i dwa silniki elektryczne prądu stałego, produkcji Dolmel, każdy o mocy 1150 KM przy 175 obr./min. Poprzeczny napęd zapewniały, zamontowane w części dziobowej i rufowej statku, stery strumieniowe firmy Pleuger o mocy po 350 KM. Do napędu statku zastosowano pięcioskrzydłową śrubę napędową o stałym skoku, o średnicy 3,3 m.



1 – sterownia, 2 – kabina hydrolokacyjna, 3 – kabina nawigacyjna, 4 – kabina radiowa, 5 – kabina meteorologiczna, 6 – kabina kierownika naukowego, 7 – kabina kapitana, 8 – kabina pilota, 9 – kabina I oficera, 10 – kabina lekarza, 11 – kabina 1-osobowa, 12 – kabina starszego mechanika, 13 – biblioteka, 14 – kabina oficera-nawigatora, 15 – kabina radioofficera, 16 – palarnia-czytelnia, 17 – sala konferencyjna, 18 – izolatka, 19 – szpital, 20 – ambulatorium, 21 – wentylatory, 22 – magazyn bosmański, 23 – pralnia, 24 – magazyn bielizny czystej, 25 – magazyn oceanograficzny, 26 – kabina 2-osobowa, 27 – laboratorium geologiczne, 28 – laboratorium hydrochemii, 29 – stanowisko poboru prób hydrologicznych, 30 – stacja próbek – inkubatory, 31 – laboratorium biochemii, 32 – stanowisko poboru prób bentosu, 33 – laboratorium bentosu, 34 – laboratorium planktonowe, 35 – stacja poboru planktonu, 36 – pracownia sprzętu połowowego, 37 – laboratorium metrologiczne, 38 – laboratorium sprzętu połowowego, 39 – butle CO₂, 40 – centrala wyciągowa, 41 – kabina połowowa, 42 – wentylator, 43 – magazyn sprzętu pokładowego, 44 – zespół awaryjny, 45 – pomieszczenie badań akustycznych, 46 – wentylatory i centrala klimatyzacyjna, 47 – mesa załogi, 48 – kuchnia, 4 – nadajniki inercyjne, 50 – laboratorium bakteriologii, 51 – laboratorium radiochemii, 52 – laboratorium ichtiologii suchej, 53 – kantyna, 54 – pracownia mechanizacji, 55 – laboratorium technologii ryb, 56 – rozdzielnia elektryczna, 57 – magazyn sieci, 58 – magazyn lodu, 59 – magazyn maszynowy, 60 – warsztat mechaniczny, 61 – pomieszczenie mechanika siłowni, 62 – CMK, 63 – kabina opracowania wyników, 64 – warsztat mechaniki precyzyjnej, 65 – centrala klimatyzacyjna, 66 – laboratorium fotochemiczne, 67 – pomieszczenie aparatury CRPD, 68 – laboratorium centralne, 69 – wzorcownia aparatury, 70 – pracownia formaliny, 71 – magazyn preparatów, 72 – akwaria, 73 – wytwórnia mączki rybnej, 74 – komora nr 1, 75 – komora nr 2, 76 – komora nr 3, 77 – pomieszczenie wciągarki impulsatora, 78 – pomieszczenie aparatury impulsatora, 79 – maszyna sterowa, 80 – siłownia, 81 – maszynownia chłodni, 82 – magazyny prowiantowe, 83 – ładownia mączki rybnej, 84 – zbiornik oleju napędowego, 85 – zbiornik oleju napędowego lub balast wodny, 86 – laboratorium biologii mokrej, 87 – konserwiarnia, 88 – mesa oficerów i naukowców

Rys. 68. Plan ogólny statku naukowo-badawczego „Profesor Siedlecki”
(wg Piltza 1973)

Linie połowową dla włoka dennego lub pelagicznego, pracujących w systemie dwuwłokowym, na pokładzie trałowym o długości 32 m tworzyły:

- dwie jednobębnowe wciągarki trałowe firmy „Towimor”, z napędem elektrycznym o uciągu 8 T przy prędkości wybierania 120 m/min na średniej warstwie liny trałowej. Pojemność bębnowy wynosiła 3500 m liny o średnicy 26 mm;

- jedna czterobębnowa wciągarka włoka firmy „Towimor” z napędem elektrycznym o uciągu na bębnach zewnętrznych po 4 T i na bębnach wewnętrznych po 8 T lub 16 T przy pracy jednego bębna; bębny zewnętrzne do wybierania skrzydeł włoka o pojemności 4x150 m liny o średnicy 26 mm, bębny wewnętrzne (do wybierania włoka z rybami) – 2x80 m liny o średnicy 36 mm;

- jedna wciągarka ładunkowa o napędzie elektrycznym, o udźwigu 5/3 T i prędkości podnoszenia 35/60 m/min;

- jedna wciągarka ładunkowa o napędzie elektrycznym, o udźwigu 1,5 T przy prędkości podnoszenia 40 m/min;

- urządzenie z napędem elektrycznym do przesuwu zbloczy trałowych nad pomostem rufowym;

- dwie wciągarki elektryczne o uciągu 0,5 T do prac pomocniczych;

- dwa żurawiki obrotowe o napędzie hydraulicznym o udźwigu po 2 T, służące do wymiany rozpornic trałowych;

- elektryczna wciągarka impulsatora do nawijania kabla o pojemności 2500 m kabla o średnicy 26-28 mm do połowów elektrycznych.

W dwóch pierwszych rejsach „Profesor Siedlecki” miał dwie łodzie motorowe (długość 11,3 m) zbudowane w Stoczni „Ustka” w Ustce, które 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.

Statek dysponował nowoczesnym sprzętem komputerowym, z centralną jednostką firmy Elliott, która umożliwiała centralną rejestrację i przetwarzanie danych (CRPD). System ten zapewniał w czasie rzeczywistym informacje o około 190 wielkościach mierzalnych z różnych dziedzin. Dzięki takiemu urządzeniu na statku po raz pierwszy w rybołówstwie światowym wykorzystano wieloczułnikowy układ pomiarowy (WUP) do podwodnych badań zestawów trałowych. Drugim bardzo nowoczesnym zestawem badawczym był hydroakustyczny system firmy „Simrad”. Część tego zestawu zamontowano na stabilizowanej platformie z żyrokompasem Brown.

Na statku znajdowało się wiele specjalistycznych laboratoriów, między innymi: laboratorium centralne, kabina opracowywania wyników, pomieszczenie komputera statkowego firmy Elliott 905, laboratorium fototechniczne, pomieszczenie wag, wzorcownie aparatury, pomieszczenia mechaniki precyzyjnej. Do prowadzenia podwodnych obserwacji statek dysponował dwoma wziernikami burtowymi (na prawej burcie) o średnicy 350 mm. Przez jeden wziernik można było prowadzić obserwacje, a w drugim zainstalowano reflektor.

Powierzchnia pomieszczeń naukowych na statku wynosiła łącznie 900 m², w tym około 630 m² zajmowało 21 pracowni.

Statek dysponował następującymi stanowiskami poboru prób:

- geologicznych, w skład którego wchodziły: wychyłany podest zaburtowy, dwubębnowa wciągarka z napędem elektrycznym o pojemności bębnowy 4400 m liny o średnicy 11 mm i prędkości wybierania 50/90 m/min,

– hydrologicznych, w skład którego wchodziły: furta burtowa (otwierana hydraulicznie), wysięgnik z blokami linowymi, wciągarka dwubębnowa (z napędem elektrycznym) o pojemności 5 000 m liny o średnicy 5 mm i 1 400 m kabla o średnicy 6,35 mm do podwieszania sondy Bisset-Bermana oraz stojaki na butle Nansena,

– bentosu, wyposażone w hydraulicznie otwieraną furtę burtową, wysuwany wysięgnik z blokiem linowym, opuszczany podest zaburtowy, wciągarkę hydrograficzną typu „Lerok” o uciagu 1,2 T, pojemności 5 000 m liny o średnicy 6,3 mm i prędkości wybierania 100/240 m/min;

– planktonu, wyposażone w hydraulicznie otwieraną furtę burtową i opuszczany zaburtowy podest, hydrograficzną wciągarkę typu „Lerok” o uciagu 1,2 T i pojemności 5000 m liny o średnicy 6,3 mm oraz bom z blokiem do opuszczania czerpaków planktonowych.

Statek dysponował również stanowiskiem do znakowania ryb, wyposażonym w cztery zbiorniki o pojemności 4 m³ oraz stanowiskiem do badania metrologicznego materiałów sieciowych.

Charakterystyka techniczna statku była następująca:

Długość całkowita	89,34 m
Długość między pionami	80,00 m
Szerokość na wręgach	15,00 m
Wysokość boczna do pokładu	
górnego	9,10 m
głównego	6,80/6,60 m
Zanurzenie	
konstrukcyjne	5,30 m
maksymalne	5,50 m
Nośność maksymalna	1106 t
Pojemność rejestrowa	
brutto	2798 RT
netto	997 RT
Pojemność zbiorników	
paliwa	800 m ³
wody słodkiej	175 m ³
oleju smarowego	23 m ³
tranu	13 m ³
stabilizacyjnych	89 m ³
Pojemność komór mrożonych	97 m ³
Pojemność ładowni mączki rybnej	168 m ³
Silniki spalinowe o mocy	3x1230 KM
Silnik elektryczny napędu	2300 KM
Prędkość na próbie	14 węzłów
Załoga	53 osoby
Miejsc dla ekipy naukowej	33
Zasięg pływania	80 dni.

„Profesor Siedlecki” w rejsie antarktycznym na przełomie 1988/1989, w wyniku awarii wału, stał się niezdolny do odbywania długich rejsów oceanicznych i z dniem 1 stycznia 1991 r.

został wyłączony z eksploatacji. W dniu 24 lutego 1992 r. po sprzedaniu kontrahentowi niemieckiemu statku na złom symbolicznie opuszczono banderę. Po odbyciu ostatniej podróży 15 kwietnia 1992 r. „Profesor Siedlecki” został skierowany na płyciznę w Zatoce Cambay na północ od Bombaju (Ropelewski 1992).

Łódź motorowa GDY-151

Łódź motorowa zbudowana w lipcu 1972 r. jako łódź robocza dla „Profesora Siedleckiego”. Długość łodzi wynosiła 11,33 m, szerokość 3,32 m, a silnik Volvo-Penta A/B o mocy 80 KM. Po zdjęciu łodzi z „Profesora Siedleckiego” w 1973 r. była ona wykorzystywana przez Morski Instytut Rybacki do prac badawczych w rejonie Zatoki Puckiej i Gdańskiej. W listopadzie 1996 r. łódź kupił Ferdynand Struck – rybak z Jastarni.

„Stynka II”

Oddział MIR w Świnoujściu w 1975 r. otrzymał nowo zbudowaną przez Stocznnię Jachtową w Gdańsku łódź motorową – „Stynka II”. Statek ten służy do prowadzenia różnych badań na Zalewie Szczecińskim i Zatoce Pomorskiej. Główne parametry techniczne tej jednostki są następujące:

Długość	12,17 m
Szerokość	3,98 m
Zanurzenie	1,85 m
Silnik o mocy	92 KM.

„Profesor Bogucki”

1 października 1977 r. Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni zakończyła budowę i przekazała Morskiemu Instytutowi Rybackiemu statek przemysłowo-badawczy typu B-417, któremu na cześć prof. dr. Mieczysława Boguckiego, dyrektora Stacji Morskiej w Helu i późniejszego Morskiego Laboratorium Rybackiego w Gdyni w latach 1932-1939 i 1945-1948, nadano imię „Profesor Bogucki”. Statek budowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

- * KM L3 przemysłowy badawczy – w odniesieniu do kadłuba,
- * PRM – w odniesieniu do urządzeń maszynowych,
- * Ch P – w odniesieniu do wyposażenia w urządzenia chłodnicze i zamrażalnicze.

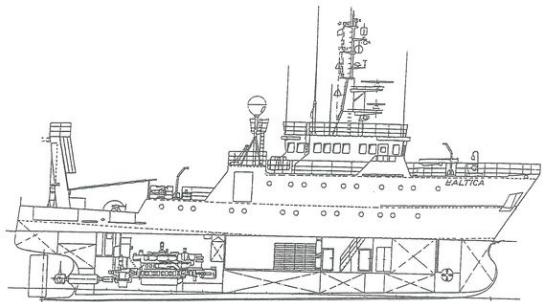
Był to dziesiąty z kolei, a zarazem ostatni statek z serii trawlerów-przetwórnicy typu B-417. „Profesor Bogucki”, podobnie jak pozostałe statki tego typu, był trawlerem rybackim, który przystosowano do prowadzenia na wodach oceanicznych prac badawczych i eksperymentalnych z zakresu techniki połowów i przetwórstwa rybnego (Ropelewski 1978). W okresie bardzo dużego rozwoju polskiego rybołówstwa dalekomorskiego uznano za potrzebne posiadanie drugiego oceanicznego statku badawczego. „Profesor Bogucki” wypłynął z Gdyni 5 listopada 1977 r. w pierwszy swój rejs w ramach III polskiej ekspedycji antarktycznej.

Plan ogólny „Profesora Boguckiego” i jego charakterystyka techniczne były analogiczne jak trawlerów-przetwórnicy typu B-417 (patrz rys. 51).

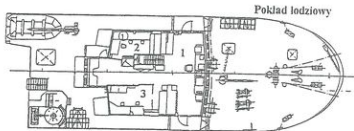
Po pięciu latach, 2 listopada 1982 r. statek sprzedano do PPDiUR „Dalmor” w Gdyni.

„Baltica” – GDY 100

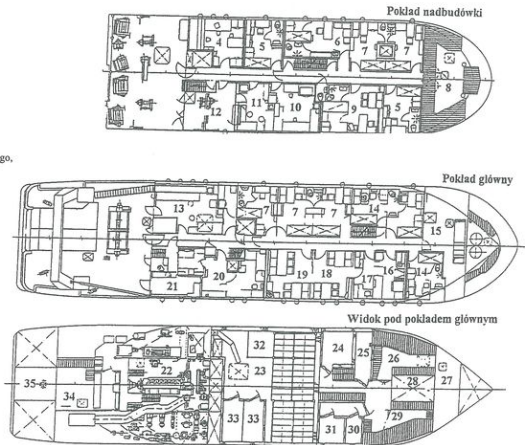
Jest najnowszym statkiem badawczym typu BSB-40 zbudowanym przez Stocznnię „Nauta” w Gdyni w 1993 r., na którym podniesiono banderę 31 maja 1993 r. Budowę statku sfinansował Komitet Badań Naukowych dla Morskiego Instytutu Rybackiego oraz Oddziału Morskie-



- 1 – sterówka,
- 2 – kabina meteorologiczna,
- 3 – stanowisko hydroakustyczne,
- 4 – laboratorium fizyczne,
- 5 – kabina 2 oficerów,
- 6 – kabina kapitana,
- 7 – kabina 2 naukowców,
- 8 – magazyn bosmański,
- 9 – kabina kierownika rejsu,
- 10 – laboratorium chemiczne,
- 11 – laboratorium mokre,
- 12 – stanowisko poboru prób,
- 13 – laboratorium ichtiologiczne,
- 14 – kabiny 2-osobowe,



- 15 – centrala klimatyzacyjna,
- 16 – kuchnia,
- 17 – pentra,
- 18 – mesa załogi,
- 19 – mesa naukowców,
- 20 – laboratorium biologiczne,
- 21 – stanowisko poboru planktonu,
- 22 – siłownia,
- 23 – ładownia,
- 24 – magazyn jarzyn i owoców,
- 25 – magazyn suchego prowiantu,
- 26 – magazyn sprzętu badawczego,
- 27 – pomieszczenie steru strumieniowego,
- 28 – zbiornik wody pitnej,
- 29 – magazyn części zapasowych,
- 30 – magazyn nabiału,
- 31 – magazyn mięsa,
- 32 – lód,
- 33 – komora zamrażalnicza,
- 34 – sieciownia,
- 35 – pomieszczenie maszyny sterowej



Rys. 69. Plan ogólny statku badawczego „Baltica”(wg Szwałka)

go Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Gdyni. Na podstawie założeń opracowanych przez oba instytuty projekt statku wykonał zespół konstruktorów pod kierunkiem mgr inż. J. Matryby ze Stoczni „Nauta”. Statek zbudowano pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków dla klasy:

* KM I L3 statek rybacki-badawczy – w odniesieniu do kadłuba, żegluga po Morzu Północnym i innych morzach otwartych w odległości do 200 Mm od miejsca schronienia, a na Morzu Bałtyckim do 400 Mm,

* PRM – w odniesieniu do urządzeń maszynowych.

Napęd statku stanowił silnik produkcji ZPM H. Cegielski 8-cylindrowy typu 8S20D o mocy 1040 kW przy 900 obr./min. Śruba napędowa, nastawna o średnicy 2,7 m. Poprzeczny napęd zapewniał ster strumieniowy typu S 1.0 - 150. Do wytwarzania energii elektrycznej zamontowano zespół spalinowy „Caterpillar” o mocy 160 kVA i prądnicę wałową produkcji zakładów Żychlin o mocy 200 kVA.

Wszystkie wciągarki połowowe i oceanograficzne wraz z systemem ich sterowania zostały wykonane w Zakładach Mechanizmów Okrętowych FAMA w Gniewie.

Statek został przystosowany do połowów trałowych i prowadzenia prac naukowych w zakresie:

- badań oceanograficznych i biologiczno-rybackich;
- badań nad funkcjonowaniem ekosystemu Bałtyku;
- badań fizycznych i chemicznych parametrów środowiska morskiego;
- prowadzenia międzynarodowych monitoringów stanu środowiska morskiego i jego zanieczyszczeń;
- badań narzędzi połowu i ich selektywności.

Statek dysponował następującymi pomieszczeniami i urządzeniami badawczymi:

- laboratorium biologiczne (25 m²),
- laboratorium chemiczne (20 m²),
- laboratorium ichtiologiczne (18 m²),
- laboratorium fizyczne (12 m²),
- kabina meteorologiczna,
- automatyczna stacja meteo MILOS-500,
- stanowisko hydroakustyki,
- pomieszczenie poboru prób z furtą burtową i żurawikiem wyjezdny,
- siedem stanowisk pokładowych, pomiarowych i połowowych, wyposażonych w lino-kablowe windy hydrograficzne i trałowe,
- rufowa brama wychylna o udźwigu 3 T,
- wymienna, specjalistyczna aparatura pomiarowo-badawcza, laboratoryjna i zaburtowa, do badań fizycznych, chemicznych, biologicznych, meteorologicznych oraz szacowania zasobów i techniki połowowej,
- sieć komputerowa do sterowania procesami pomiarowymi oraz do rejestracji przetwarzania danych pomiarowych.

Ogólny plan r. v. „Baltica” przedstawiono na rysunku 69.

Charakterystyka techniczna statku była następująca (Szwalek 1993):

Długość całkowita	41,08 m
Długość między pionami	35,50 m
Szerokość	9,00 m
Wysokość do pokładu głównego	4,50 m
Zanurzenie	3,50/4,45 m
Pojemność:	
brutto	614 RT
netto	184 RT
Nośność	242 t
Ładownia	130 m ³
Silnik główny przy 900 obr/min o mocy	1040 kW
Prędkość	11,5 węzłów
Załoga	10 osób
Miejsc dla ekipy naukowej	12
Autonomiczność pływania	30 dni

Łódź motorowa ŁM-MIR-1

Łódź motorowa ŁM-MIR-1 (ponton) zakupiona przez Morski Instytut Rybacki w 1997 r. z Przedsiębiorstwa Zagranicznego „Sportis”, Bojano. Jednostka o długości całkowitej 4,50 m, szerokości 2,15 m, napędzana silnikiem spalinowym typu Johnson o mocy 30 KM.

Łódź ŁM-MIR-1 jest wykorzystywana do badań wód przybrzeżnych w rejonie Zatoki Gdańskiej, a w szczególności Zalewu Wiślanego.

SYMBOLE UŻYWANE PRZEZ POLSKI REJESTR STATKÓW

$P \frac{4}{\downarrow} R$ – klasa nadana na okres 4 lat. Litery „PR” w oznaczeniu klasy są skrótem od „Polski Rejestr Statków”, a znak kotwicy w mianowniku oznacza, że sprzęt kotwiczny i cumowniczy statku odpowiada przepisom.

* – kadłub statku zbudowano pod nadzorem i według przepisów PRS

* – kadłub statku zbudowano pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej

KM – zasadniczy symbol klasy statku z napędem mechanicznym zbudowanym pod nadzorem PRS

↓ – niezatapialność statku

ZZŻ – Zaświadczenie Zdolności Żeglugowej, dokument stwierdzający, że stan techniczny statku odpowiada zmniejszonym wymaganiom

L – wzmocnienia przeciwlodowe części dziobowej, poszycia burt, wału śrubowego, steru, śruby napędowej i zaworów burtowych

l – wzmocnienia przeciwlodowe części dziobowej do żeglugi w pokruszonych lodach w rejonach południowych Morza Bałtyckiego

L1, L2, L3, L4 – symbole zamiast L i l. Symbol L1 oznacza największe wzmocnienia

PRM – klasa urządzeń maszynowych. Litery „PRM” oznaczają „Polski Rejestr Statków – urządzenia maszynowe”

A z liczbą – urządzenia siłowni mogą pracować okresowo bez nadzoru załogi. Liczba za litera „A” podaje okres pracy bezwachtowej w godzinach

PRCH – klasa urządzeń chłodniczych. Litery „PRCH” oznaczają „Polski Rejestr Statków – urządzenia chłodnicze”

Ch – klasa urządzeń chłodniczych zbudowanych pod nadzorem nie PRS

D – wydajność chłodnicza urządzenia chłodniczego

P – urządzenie przeznaczone do schładzania lub zamrażania połowu, spełniające wymagania odpowiednich przepisów

R1, R2 – dodatkowy oprócz zasadniczego, symbol stwierdzający, że urządzenia chłodnicze odpowiadają właściwym wymaganiom przepisów PRS

MP – statek wyposażony w urządzenia ochrony morza

W – żegluga wielka, M – żegluga mała, P – żegluga przybrzeżna
 ktr – kuter rybacki, lgr-trw – lugrotrawler, trw – trawler
 chłodn. transp. – chłodniowiec transportowy

WYKAZ POLSKICH DALEKOMORSKICH STATKÓW
RYBACKICH, NAUKOWYCH ORAZ POMOCNICZYCH
WYMIENIONYCH W PRACY

- „Acamar” traw. B-671 s. 163
 „Acrux” traw. B-71 s. 163
 „Adam” traw. „Pomorza” s. 19
 „Admirał Arciszewski” traw. B-89 s. 144
 „Albakora” traw. B-23 s. 117
 „Alphard” traw. B-671 s. 163
 „Altair” traw. B-408 s. 155
 „Amarel” traw. B-418/III s. 131
 „Andromeda” traw. B-15 s. 111
 „Antares” traw. B-414 s. 147
 „Antlia” traw. B-15 s. 111
 „Antoniusz” lugrotr. z UNRRA s. 30
 „Apoloniusz” lugrotr. z UNRRA s. 30
 „Apus” traw. B-15 s. 111
 „Arcturus” traw. B-414 s. 147
 „Aries” traw. B-15 s. 111
 „Arkadiusz” lugrotr. z UNRRA s. 30
 „Aquaius” traw. B-407 s. 151
 „Aquila” traw. B-407 s. 151
 „Atria” traw. B-671 s. 163
 „Auriga” traw. B-15 s. 111
 „Awior” traw. B-418/III s. 131
 „Baltica” badawczy BSB-40 s. 219
 „Barakuda” traw. B-23 s. 117
 „Barbara” traw. z „Pomorza” s. 19
 „Barbata” traw. B-23 s. 117
 „Barwena” traw. B-23 s. 117
 „Basia” lugier „Mopolu” s. 16
 „Barycz” traw. B-10 s. 90
 „Bąk” lugrotr. B-11 s. 94
 „Bekas” lugrotr. B-11 s. 94
 „Belona” traw. B-23 s. 117
 „Biała” traw. B-10 s. 90
 „Biebrza” traw. B-10 s. 90
 „Birkut” lugrotr. B-11 s. 94
 „Błotniak” lugrotr. B-11 s. 94
 „Bocian” lugrotr. B-11 s. 94
 „Bogar” traw. B-418/III s. 131
 „Bonito” traw. B-418/III s. 131
 „Brda” traw. B-10 s. 90
 „Brynica” traw. B-10 s. 90
 „Buran” chłodniowiec B-433 s. 187
 „Bystrzyca” traw. B-14 s. 104
 „Bzura” traw. B-10 s. 90
 „Carina” traw. B-22 s. 115
 „Cassiopeia” traw. B-407 s. 151
 „Centaurus” traw. B-15 s. 111
 „Cetus” traw. B-15 s. 111
 „Cezary” traw. z „Pomorza” s. 19
 „Cietrzew” lugrotr. B-11 s. 94
 „Columba” traw. B-15 s. 111
 „Crater” traw. B-15 s. 111
 „Cygнус” traw. B-15 s. 111
 „Cyranka” lugrotr. B-11 s. 94
 „Czajka” lugrotr. B-11 s. 94
 „Czapla” lugrotr. B-11 s. 94
 „Czubatka” lugrotr. B-11 s. 94
 „Dalmor” traw. B-15 s. 111
 „Dalmor II” traw. B-408 s. 155
 „Delfin” traw. B-418/III s. 131
 „Delfin I” lugier z „Delfina” s. 20
 „Delfin II” lugier z „Delfina” s. 20
 „Deltra I” lugrotr. z „Delfina” s. 20
 „Deltra II” lugrotr. z „Delfina” s. 20
 „Denebola” traw. B-419 s. 135
 „Derkacz” lugrotr. B-11 s. 94
 „Dorada” traw. B-23 s. 117
 „Dorota” traw. z „Pomorza” s. 19
 „Drop” lugrotr. B-11 s. 94
 „Drozd” lugrotr. B-11 s. 94
 „Dudek” lugrotr. B-11 s. 94
 „Dzięcioł” lugrotr. B-11 s. 94
 „Eugeniusz” traw. z „Pomorza” s. 19
 „Eugeniusz” lugrotr. z UNRRA s. 30
 „Eustachiusz” lugrotr. UNRRA s. 30
 „Euzebiusz” lugrotr. z UNRRA s. 30
 „Feniks” traw. ex „Polesie” s. 26
 „Feniks” traw. B-15 s. 111

- „Finwal” traw. B-18 s. 124
 „Foka” traw. B-18 s. 124
 „Foka” traw. B-673 s. 160
 „Franciszka” traw. z „Pomorza” s. 19
 „Fryderyk Chopis” statek-baza s. 175
 „Gardno” traw. B-20 s. 107
 „Garnela” traw. B-418 s. 131
 „Gawron” lugrotr. B-17 s. 98
 „Gemini” traw. B-17 s. 135
 „Generał Rachimow” traw. B-15 s. 111
 „Gil” lugrotr. B-17 s. 98
 „Głuszec” lugrotr. B-17 s. 98
 „Gołąb” lugrotr. B-17 s. 98
 „Gopło” traw. B-20 s. 107
 „Granik” traw. B-23 s. 117
 „Grinwal” traw. B-418 s. 131
 „Gryf Pomorski” statek-baza s. 182
 „Grzywacz” lugrotr. B-17 s. 98
 „Hajduk” traw. B-418/III s. 131
 „Halina” traw. „Mopolu” s. 15
 „Halniak” chłodniowiec B-433 s. 187
 „Hańcza” traw. B-14 s. 105
 „Harmattan” łącznikowiec” s. 181
 „Homar” traw. B-18 s. 124
 „Homar” traw. B-673 s. 160
 „Humbak” traw. B-418 s. 131
 „Indus” traw. B-414 s. 147
 „Irena” lugier z „Mopolu” s. 16
 „Jamno” traw. B-20 s. 107
 „Jarząbek” lugrotr. B-17 s. 98
 „Jasień” traw. B-20 s. 107
 „Jaskółka” lugrotr. B-17 s. 98
 „Jastarnia” łącznikowiec s. 178
 „Jastrząb” lugrotr. B-17 s. 98
 „Jemiołucha” lugrotr. B-17 s. 98
 „Jowisz” traw. zakupiony w 1949 r. s. 31
 „Jowisz” traw. B-15 s. 111
 „Jupiter” traw. B-15 s. 111
 „Jupiter” traw. z UNRRA s. 26
 „Kabryl” traw. B-29s s. 127
 „Kaczawa” lugrotr. B-14 s. 105
 „Kaczor” lugrotr. B-11 s. 94
 „Kalmar” traw. B-418 s. 131
 „Kamienna” traw. B-14 s. 105
 „Kanaryjka” traw. B-29 s. 126
 „Kania” lugrotr. B-11 s. 94
 „Kantar traw. B-11 s. 126
 „Karwia” traw. B-14 s. 105
 „Kasia” lugier z „Mopolu” s. 16
 „Kassiopea” traw. zakupiony w 1951 r. s. 31
 „Kastor” traw. z UNRRA s. 26
 „Kastor” traw. B-15 s. 111
 „Kastoria” traw. z UNRRA s. 26
 „Kaszalot” traw. B-18 s. 124
 „Kaszuby” statek-baza s. 182
 „Kaszuby II” transportowiec B-68 s. 191
 „Kniażik” traw. B-29 s. 126
 „Kociewie” chłodniowiec B-364-1 s. 199
 „Koleń” traw. B-29 s. 126
 „Koliaś” traw. B-417 s. 139
 „Kołobrzeg” łącznikowiec s. 179
 „Konger” traw. B-23 s. 117
 „Korab I” z „Korabia” s. 18
 „Korab II” z „Korabia” s. 18
 „Korab III” z „Korabia” s. 18
 „Korab IV” z „Korabia” s. 18
 „Kornelia” lugier „Mopolu” s. 15
 „Korwin” traw. B-29 s. 126
 „Kos” lugrotr. B-11 s. 94
 „Krepina” traw. B-14 s. 105
 „Kulbak” traw. B-29s s. 127
 „Kulbin” lugrotr. B-11 s. 126
 „Kulik” lugrotr. B-11 s. 94
 „Kunatka” traw. B-29 s. 127
 „Kurpie” chłodniowiec B-364-1 s. 199
 „Kwiczol” lugrotr. B-11 s. 94
 „Kwisa” traw. B-14 s. 105
 „Lacerta” traw. B-29 s. 115
 „Langusta” traw. B-18 s. 124
 „Langusta” traw. B-673 s. 160
 „Laskara” traw. B-9s s. 126
 „Laterna” traw. B-29s s. 127
 „Lepus” traw. B-22 s. 115
 „Lewanter” chłodniowiec B-433 s. 187
 „Libra” traw. B-22 s. 115
 „Likodyn” traw. B-29 s. 126
 „Likomur” traw. B-29 s. 126
 „Likosar” traw. B-29s s. 127
 „Likowal” traw. B-29s s. 127
 „Lodowik” traw. B-9 s. 126
 „Lutjan” traw. B-29 s. 126
 „Luzytanka” traw. B-29s s. 127

- „Lyra” traw. B-22 s. 115
 „Ławica” traw. z „Ławicy” s. 21
 „Łeba” traw. B-10 s. 90
 „Łużyca” traw. B-10 s. 90
 „Łyna” traw. B-10 s. 90
 „Makolągwa” lugrotr. B-17 s. 98
 „Mały Wóz” traw. zakupiony w 1952 r. s. 31
 „Mamry” traw. B-20 s. 106
 „Manta” traw. B-417 s. 139
 „Marabut” lugrotr. B-17 s. 98
 „Maria” lugier „Mopolu” s. 15
 „Marlin” traw. B-417 s. 139
 „Maskonor” lugrotr. B-17 s. 98
 „Mazurek” lugrotr. B-17 s. 98
 „Mazury” tranportowiec B-68 s. 191
 „Merkury” traw. zakupiony w 1947 r. s. 31
 „Merkury” traw. B-15 s. 111
 „Mewa I” lugier z „Mewy” s. 17
 „Mewa II” lugier z „Mewy” s. 17
 „Mewa III” lugier z „Mewy” s. 17
 „Mewa IV” lugier z „Mewy” s. 17
 „Mewa V” lugier z „Mewy” s. 17
 „Mewa VI” lugier z „Mewy” s. 17
 „Mewa VII” lugier z „Mewy” s. 17
 „Mewa VIII” lugier z „Mewy” s. 17
 „Mewa IX” lugier z „Mewy” s. 17
 „Mewa X” lugier z „Mewy” s. 17
 „Mewa XI” lugier z „Mewy” s. 17
 „Mewa XII” lugier z „Mewy” s. 17
 „Mewa XIII” lugier z „Mewy” s. 17
 „Mewa XIV” lugier z „Mewy” s. 17
 „Mewa XV” lugier z „Mewy” s. 17
 „Mewa” lugrotr. B-17 s. 98
 „Miedwie” traw. B-20 s. 106
 „Mielno” traw. B-20 s. 106
 „Morąg” traw. B-20 s. 106
 „Mornel” lugrotr. B-17 s. 98
 „Mors” traw. B-418 s. 131
 „Morska Wola” statek-baza s. 175
 „Morskie Oko” traw. B-20 s. 106
 „Murena, traw. B-23 s. 117
 „Mustel” traw. B-417 s. 139
 „Mysikrólik” lugrotr. B-17 s. 98
 „Myszołów” lugrotr. B-17 s. 98
 „Narwał” traw. B-18 s. 124
 „Neptun” traw. UNRRA s. 26
 „Neptun” traw. B-15 s. 111
 „Nida” traw. B-14 s. 105
 „Nidzica” traw. B-14 s. 105
 „Nurzec” traw. B-14 s. 105
 „Obra” traw. B-14 s. 105
 „Olsztyn” statek-baza s. 178
 „Olza” traw. B-14 s. 105
 „Oława” traw. B-14 s. 105
 „Omulew” traw. B-14 s. 105
 „Opawa” traw. B-14 s. 105
 „Orcyn” traw. B-417 s. 139
 „Orion” traw. z UNRRA s. 26
 „Orka” traw. B-18 s. 124
 „Orleń” traw. B-417 s. 139
 „Osa” taw. B-14 s. 105
 „Otol” traw. B-417 s. 139
 „Parma” traw. B-418/III s. 131
 „Pegaz” traw. zakupiony w 1950 r. s. 33
 „Pegaz” traw. B-15 s. 111
 „Pelikan” lugrotr. B-11 s. 94
 „Perkoz” lugrotr. B-11 s. 94
 „Perseus” traw. B-419 s. 135
 „Perseusz” traw. zakupiony w 1950 r. s. 31
 „Pias” łącznikowiec” s. 181
 „Pingwin” lugrotr. B-11 s. 94
 „Pluton” traw. zakupiony w 1950 r. s. 31
 „Płetwał” traw. B-18 s. 124
 „Płona” traw. B-10 s. 90
 „Podlasie” traw. ex „Adam” s. 23
 „Podlasie” chłodniowiec B-364-1 s. 199
 „Podole” traw. ex „Barbara” s. 23
 „Pokucie” traw. ex „Dorota” s. 23
 „Polesie” ex „Eugeniusz” s. 23
 „Pollux” traw. zakupiony w 1953 r. s. 31
 „Pollux” traw. B-414 s. 147
 „Pomorze” statek-baza s. 182
 „Poprad” traw. B-10 s. 90
 „Powiśle” chłodniowiec B-364-1 s. 199
 „Prądnik” traw. B-10 s. 90
 „Profesor Bogucki” traw. B-417 s. 139
 „Profesor Siedlecki” traw. B-424 s. 213
 „Przemsza” traw. B-10 s. 90
 „PuchAcz” lugrotr. B-11 s. 94
 „Pułaski” statk-baza s. 179
 „Puszczyk” lugrotr. B-11 s. 94
 „Raba” traw. B-10 s. 90

- „Radomka” traw. B-10 s. 90
 „Radunia” traw. B-10 s. 89
 „Radwa” traw. B-14 s. 105
 „Ramada” traw. B-23 s. 117
 „Raróg” lugrotr. B-11 s. 98
 „Raszka” lugrotr. B-17 s. 98
 „Rawka” traw. B-10 s. 90
 „Rega” traw. B-10 s. 89
 „Regalica” traw. B-10 s. 90
 „Regulus” traw. B-414 s. 147
 „Rekin” traw. B-18/III s. 131
 „Rokietniczka” lugrotr. B-17 s. 98
 „Rogoza” traw. B-10 s. 90
 „Roztocze” chłodniowiec B-364-II s. 203
 „Rudawa” traw. B-10 s. 90
 „Rybak Morski” traw. B-89 s. 144
 „Rybitwa” traw. B-17 s. 98
 „Rybołów” lugrotr. B-17 s. 98
 „Sagitta” traw. B-414 s. 147
 „Sagran” traw. B-672 s. 167
 „Saturn” traw. z UNRRA s. 26
 „Saturn” traw. B-22 s. 115
 „Saturnia” traw. z UNRRA s. 26
 „Sejno” traw. B-20 s. 107
 „Sejwal” traw. B-18 s. 124
 „Sikora” lugrotr. B-11 s. 94
 „Sirius” traw. B-419 s. 135
 „Skawa” traw. B-14 s. 105
 „Skowronek” lugrotr. B-11 s. 94
 „Skrwa” traw. B-14 s. 105
 „Słowik” lugrotr. B-11 s. 94
 „Ślupia” traw. B-14 s. 104
 „Solano” chłodniowiec B-361 s. 195
 „Sowa” lugrotr. B-11 s. 94
 „Sójka” lugrotr. B-11 s. 94
 „Sylweryusz” lugrotr. UNRRA s. 30
 „Syriusz” traw. UNRRA s. 26
 „Szczytno” traw. B-20 s. 107
 „Szpak” lugrotr. B-11 s. 94
 „Szprotawa” traw. B-14 s. 104
 „Ślęza” traw. B-14 s. 105
 „Śniardwy” traw. B-20 s. 107
 „Świder” traw. B-14 s. 105
 „Tanew” traw. B-14 s. 105
 „Tarpon” traw. B-23 s. 117
 „Tasergal” traw. B-23 s. 117
 „Taurus” traw. B-22 s. 115
 „Tazar” traw. B-417 s. 139
 „Terral” chłodniowiec B-361 s. 195
 „Tornado” chłodniowiec B-361 s. 195
 „Tucana” traw. B-22 s. 115
 „Tunek” traw. B-417 s. 139
 „Tyśmienica” traw. B-14 s. 105
 „Uran” traw. z UNRRA s. 26
 „Uran” traw. B-15 s. 111
 „Urania” traw. UNRRA s. 26
 „Waleń” traw. B-418 s. 131
 „Walsza” traw. B-14 s. 104
 „Wałpusza” traw. B-14 s. 104
 „Wanda” lugier „Mopolu” s. 15
 „Warmia” chłodniowiec B-364-II s. 203
 „Wda” traw. B-14 s. 104
 „Wega” traw. z UNRRA s. 26
 „Wełna” traw. B-14 s. 104
 „Wicko” traw. B-20 s. 107
 „Widawa” traw. B-14 s. 105
 „Wieczno” traw. B-20 s. 107
 „Wielki Wóz” traw. zakupiony w 1952 r. s. 31
 „Wierzyca” traw. B-14 s. 104
 „Wigry” traw. B-20 s. 106
 „Wineta” transportowiec B-68 s. 191
 „Wisłok” traw. B-14 s. 104
 „Wkra” traw. B-10 s. 90
 „Włócznik” traw. B-414 s. 147
 „Wulkan” traw. zakupiony w 1946 r. s. 37
 „Wulkania” traw. zakupiony w 1946 r. s. 37
 „Vega” traw. B-419 s. 135
 „Vingo” traw. B-15 s. 111
 „Zięba” lugrotr. B-17 s. 98
 „Zimorodek” lugrotr. B-17 s. 98
 „Zofia” lugier z „Mopolu” s. 16
 „Zonda” chłodniowiec B-361 s. 195
 „Żoła” lugrotr. B-17 s. 98
 „Żuławy” transportowiec B-68 s. 191
 „Żuraw” lugrotr. B-17 s. 98

KALENDARIUM TRAGICZNYCH ZDARZEŃ NA STATKACH RYBACKICH W LATACH 1945-2000

Rozdział ten poświęcono pamięci wszystkich tragicznie zmarłych na morzu polskich rybaków. Impulsem do opracowania tego kalendarium były relacje, jakie dane było autorowi słyszeć z ust osób uczestniczących w rejsach, które kończyły się bardzo dramatycznie. Relacje te dotyczyły, między innymi:

- zatonięcia lugrotrawlera typu B-17 „Mazurek” w 1963 r. na Skagerraku w drodze na Morze Północne, w wyniku czego zginęło sześciu członków załogi;

- wejścia na mieliznę trawlera typu B-23 „Tarpon” u wybrzeży Mauretanii w 1965 r. (co prawda, w tym wypadku nikt nie stracił życia, ale z uwagi na fakt, że zdarzenie miało miejsce w środku nocy, przerażenie i stres załogi były duże, zanim dotarła ona na afrykański ląd);

- zatonięcia lugrotrawlera typu B-17 „Głuszek” podczas śnieżycy w końcu listopada 1965 r. w drodze do norweskiego portu Mandal, po uszkodzeniu dna kadłuba o podwodną skałę (załogę uratował bliźniaczy statek „Mysikrólik”);

- zatonięcia trawlera typu B-14 „Kamienna” w czerwcu 1971 r. na łowisku północnego Atlantyku w wyniku uderzenia w lewą burtę przez trawler rosyjski (cała załoga została uratowana przez taranujący statek).

Osobiste przeżycia autora są związane ze śmiercią Stanisława Błazejewskiego, który zginął tragicznie na trawlerze typu B-10 „Brdą” w duńskim porcie Hansholm w styczniu 1975 r. Z tym wyjątkowo sympatycznym człowiekiem, byłym piłkarzem gdyńskiego klubu „Bałtyk”, autor miał przyjemność niespełna rok wcześniej odbyć (zajmując sąsiednią kabinę) trzy kolejne rejsy na trawlerze „Wierzyca” w 1974 r.

Opisane zdarzenia oparto na materiałach pochodzących z Odwoławczej Izby Morskiej w Gdyni (patrz bibliografia), wykazach sporządzonych przez A. Ropelewskiego (1965 i 1997), informacjach z wybrzeżowej prasy codziennej i pism branżowych.

8.09.1945 r. – **PUCK 1**, prywatny kuter (dł. 11,4 m, zanurzenie 1,7 m, silnik o mocy 32 KM, zbud. w 1900 r.) – zatonął na Zatoce Puckiej, wybuch miny rozerwał kuter, poniosło śmierć dwóch rybaków: **Leon Darga** i **Józef Wysocki**. Trzeci członek załogi (Paweł Długi) został uratowany przez łódź Juliana Kopca z Rewy.

5.03.1946 r. – „**Podole**” (**GDY 95**), trawler należący do Bałtyckiej Spółki Okrętowej, Gdynia – wszedł w czasie sztormu na mieliznę koło Englishöfole u pld. brzegów Islandii. Załoga opuściła statek. Trawler ściągnięto i wyremontowano, pływał pod duńską banderą.

- 15.04.1947 r. – **GDY 59**, kuter prywatny (dł. 9,50 m, szer. 3,00 m, właściciel: Antoni Pokriewka, Gdynia) – zatonał w wyniku zderzenia z kutrem Marynarki Wojennej „Jaskółka”. Holowany kuter GDY 59 zatonał na wysokości płn. głowicy falochronu portu Gdynia.
- 27.08.1947 r. – **PRZ I**, motorowa łódź rybacka (dł. 9,5 m, szer. 2,4 m) – zatonała w porcie Szczecin. Przyczyną było wytworzenie przez kuter marynarki wojennej fali, która spowodowała uderzenie łodzi rybackiej o wrak barki.
- 21/22.09.1947 r. – **ŁEB 8**, łódź rybacka – wyrzucona na brzeg w pobliżu portu Łeba przez silny wiatr (pękła lina trzymającej kotwicy).
- 4.10.1947 r. – „**Wega**” (**GDY 92**), trawler zbudowany w 1931 r. w W. Brytanii (dł. 46,0 m, szer. 7,5 m, maszyna parowa o mocy 600 KM, poj. brutto 356 RT), otrzymany przez PPD „Dalmor” w 1946 r. w ramach dostaw UNRRA – wszedł na skały u brzegów Szwecji. Wrak statku odkupiony przez „Dalmor” od Państwowego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych, po remoncie w stoczni w Karlskronie wrócił do eksploatacji.
- 17.04.1948 r. – **WSG 23**, kuter (dł. 15 m, szer. 5 m, silnik o mocy 120 KM) – zatonał na Bałtyku w wyniku zderzenia z duńskim statkiem „Astrid”. Holowany do portu, jednak z powodu dużych przecieków zatonał na łowiskach władysławowskich. Załogę uratował statek „Astrid”.
- 23/24.04.1948 r. – **GDY 66**, motorowa łódź rybacka – zatonała w pobliżu Cypla Redłowskiego (Zatoka Gdańska) na skutek przecieku kadłuba. Utopiła się cała załoga: **Leon Głowczewski** – rybak, **Franciszek Konkol** – rybak, **Alojzy Duraj** – praktykant.
- 30.09.1948 r. – **WAR 28**, łódź rybacka (dł. 7,8 m, szer. 1,8 m, silnik Deutz o mocy 6 KM), właściciel: Stanisław Piórkowski – zatonała w Kanale Piastowskim Odry w wyniku zderzenia z holownikiem „Staś”. Utonęło dwóch rybaków: **Stanisław Jaruk**, **Józef Wawrzyczek**. Trzeci rybak (Alfons Makowski) dopłynął do brzegu.
- 2.10.1948 r. – łódź rybacka z Jastarni-Bór, ok. 50 m od brzegu została wywrócona, utonął **Jan Rachwał** – rybak (pozostali dwaj rybacy dopłynęli do brzegu).
- 23.11.1948 r. – **WSG 40**, kuter typu KG-152 z SPRM „Rybitwa”, Górki Wschodnie, zbud. w 1946 r. w Stoczni w Darłowie – wyrzucony (awaria silnika) na mieliznę 2 km na wsch. od Skowronek.
- Listopad 1948 r. – łódź rybacka, podczas przelotu z Mechelinek na łowisko w Zatoce Puckiej została przez dużą falę wywrócona i zatopiona, utonąło dwóch rybaków: **Edmund Kański** i **Paweł Pięczke**.
- 11.01.1949 r. – wskutek nieszczęśliwego wypadku w porcie utonął **Klemens Szomborg** – rybak.

- 25.01.1949 r. – **GDY 8**, kuter (dł. 17,8 m, szer. 5,1 m, silnik Volund o mocy 100-120 KM), należący do Morskiej Centrali Zaopatrzenia w Gdyni – wyrzucony na mieliznę w pobliżu Krynicy Morskiej.
- 27.03.1949 r. – **DAR 6**, kuter typu MIR-20 (właściciel: Wacław Grzelak, Darłowo) – wszedł podczas mgły na mieliznę ok. 2 Mm od latarni Czołpino. Z mielizny ściągnięty 10.06.1949 r.
- 26.07.1949 r. – **PUCK 21**, łódź rybacka, (dł. 8,4 m, szer. 2,65 m, zbud. w 1946 r.) właściciel: Augustyn Szmidtko, Puck – zatonała w porcie Puck natychmiast po uderzeniu w prawą burtę przez motorówkę „Celnik 1” z Urzędu Celnego w Gdyni.
- 2.11.1949 r. – **UST 3**, łódź rybacka podczas pracy przy niewodzie śledziowym – wywrócona przez falę ok. 1 Mm od brzegu, zginęło dwóch rybaków z Poddębja: **Jan Dudziński** i **Franciszek Pettowski**.
- 3.12.1949 r. – **ŚWI 1**, kuter prywatny (dł. 11,24 m, szer. 4,34 m, silnik o mocy 25 KM, właściciel: Jan Skawiński) – zatonał w sztormie w drodze z Trzebieży do Świnoujścia na wysokości 2 bramy torowej 1,5 km od miejscowości Kopiec, zaginęli: **Stanisław Tyska** – rybak, **Józef Rzempowski** – rybak.
- 21.02.1950 r. – łódź rybacka z Wolina zdryfowywana przez lodową krę na pełny Zalew, rybakowi nie udało się wrócić po lodzie na brzeg, wpadł do wody w okolicy miejscowości Szmieńska i utonął **Dominik Ociesa** – rybak (zwłoki odnaleziono na głębokości 20 m).
- 22.02.1950 r. – **HEL 31**, kuter typu KG-152 z SPRM „Troć”, Hel – wyrzucony na brzeg między Karwią a Ostrowem.
- 24.02.1950 r. – **GDY 146**, kuter typu MIR 20A należący do PPiUR „Arka”, Gdynia – zatonał ok. 15 Mm na płn. od latarni Hel w wyniku zderzenia z s. s. „S. Kirow”. Załogę uratował kuter **DAR 13**.
- 6.03.1950 r. – **UST 10**, kuter prywatny (dł. 9,9 m, szer. 3,86 m, zbud. w 1949 r., właściciel: Wojciech Białkowski) – wyrzucony (w trakcie holowania przez **UST 6**) na mieliznę w pobliżu latarni Rozewie.
- 8.03.1950 r. – **ŁEB 13**, łódź rybacka (dł. 6,2 m, szer. 2,8 m, silnik Deutz o mocy 8 KM, armator: Kazimierz Jankowski) – wywrócenie w czasie sztormu ok. 20 m od wejścia do portu Łeba. Zginęło dwóch rybaków: **Adam Nasalski**, **Władysław Kiliński**. Trzeci rybak (K. Jankowski) został uratowany.
- marzec 1950 r. – „**Neptun**” (**GDY 102**), trawler zbud. w 1943 r. w W. Brytanii (dł. 42,6 m, szer. 7,9 m, silnik o mocy 500 KM, pojemność 299 RT) otrzymany w ramach dostaw UNRRA – zatonał w porcie Gdynia w wyniku uderzenia przez trawler **Wega**.

- 22.04.1950 r. – **GDY 53**, łódź rybacka z SPRM „Łosoś” w Ustce (dł. 8,45 m, szer. 3 m) – holowania przez GDY 1 podczas mgły weszła na mieliznę na wsch. od Górek Wschodnich. Po dwóch dniach ściągnięta z mielizny przez jednostkę holującą.
- Kwiecień 1950 r. – zaginął kołobrzegi rybak **Zygmunt Pietrzykowski** (zwłoki znaleziono 6 czerwca w rejonie Mrzeżyna).
- 25.08.1950 r. – „**Meduza**”, drewniana łódź, zbudowana w 1934 r. (dł. 10,4 m, szer. 2,8 m, silnik Diesla o mocy 30 KM), wykorzystywana do celów badawczych w MIR, Gdynia – zatonała w Basenie Jachtowym w Gdyni (w wyniku uszkodzenia dna łodzi o podwodne przeszkody).
- 4.02.1951 r. – **JAS 5**, drewniany kuter, właściciel: Józef Kohnke z Jastarni (dł. 16,6 m, szer. 6,0 m, silnik o mocy 100 KM), pojemność brutto 31,5 RT, zbudowany w Jastarni w 1938 r.) – zatonał w porcie Hel. Przyczyną zatonięcia był przeciek kadłuba powstały wskutek tarcia o krę lodową i oblodzenie statku.
- 8.02.1951 r. – **GDY 6**, kuter prywatny, właściciel: Paweł Długi (dł. 11,5 m, szer. 4,08 m, silnik Henschel o mocy 25-30 KM, zbud. w Gdyni w 1950 r.) – wszedł w czasie mgły na mieliznę w pobliżu Cypla Helskiego.
- 8.02.1951 r. – **HEL 31**, kuter z PPIUR „Arka”, Hel (dł. 11,32 m, szer. 4,55 m, silnik Volund o mocy 80 KM) – wszedł na mieliznę w pobliżu Cypla Helskiego. Ściągnięty z mielizny przez GDY 80.
- 8.02.1951 r. – **HEL 32**, drewniany kuter (dł. 13,32 m, szer. 4,45 m, silnik Callesen o mocy 75 KM, zbud. w 1950 r.) – wszedł na mieliznę w pobliżu Cypla Helskiego. Ściągnięty po czterech dniach.
- 27.02.1951 r. – „**Pluton**” (GDY 109), trawler z PPD „Dalmor”, Gdynia (dł. 45,7 m, szer. 7,3 m, pojemność brutto 354 RT, maszyna parowa o mocy 600 KM, zbud. w 1926 r. w W. Brytanii) – wszedł na mieliznę w okolicy Łeby.
- 6.11.1951 r. – „**Kwiczol**” (ŚWI 108), lugrotawler typu B-11 z PPD „Dalmor” – wszedł na skały na redzie fińskiego portu Nystad.
- 1951 r. – **UST 23**, łódź motorowa (właściciel ryb. Bekulard) – zatonała w basenie portu Ustka.
- 29.01.1952 r. – „**Jowisz**” (GDY 108), trawler z PPD „Dalmor”, Gdynia (dł. 55,5 m, szer. 8,3 m, pojemność brutto 597 RT, maszyna parowa o mocy 750 KM, zbudowany w 1923 r. w W. Brytanii), – wszedł na mieliznę w pobliżu Kandesteder na płd.-zach. od Skagen (Dania).
- 16.05.1952 r. – **TRB 12**, drewniana łódź rybacka z Trzebieży (dł. 8,15 m, szer. 2,1 m, silnik Scandia o mocy 20 KM, zbud. w 1947 r.) – zatonała (zalanie falą odkrytej łodzi) podczas postoju na kotwicy na redzie portu Świnoujście.

- 2/3.06.1952 r. – „Perseusz” (GDY 111), trawler z PPD „Dalmor”, Gdynia, zbud. w 1926 r. w W. Brytanii, (dł. między pionami 42,8 m, szer. 7,3 m, pojemność brutto 352 RT) – zatonął po zderzeniu z wrakiem w Zatoce Pomorskiej, pocięty na złom przez PRO. Załogę uratował statek NRD.
- 2.09.1952 r. – „Drozd” (ŚWI 97), lugrotrawler typu B-11 z PPD „Dalmor”, Świnoujście – wszedł na mieliznę przy latarniowcu Egmond na wybrzeżu holenderskim. Z mielizny ściągnięty przez dwa holenderskie holowniki.
- 2.09.1952 r. – „Merkury” (GDY 120), trawler z PPD „Dalmor”, Gdynia (dł. 46,0 m, szer. 7,3 m, pojemność 352 RT, maszyna parowa o mocy 600 KM, zbud. w 1926 r. w W. Brytanii) – w czasie sztormu na Morzu Północnym podczas paniki powstałej w wyniku trwającego przez 3 min. 34° przechyłu na prawą burtę utonął Remigiusz Barankiewicz – st. rybak.
- 21.09.1952 r. – „Orion” (GDY 106), trawler z PPD „Dalmor”, Świnoujście (dł. 45,2 m, szer. 7,5 m, pojemność 341 RT, maszyna parowa o mocy 600 KM) uzyskany przez „Dalmor” w ramach dostaw UNRRA – wszedł na mieliznę w pobliżu Kopenhagi.
- 6.12.1952 r. – „Ławica” (GDY 141), trawler z PPD „Dalmor”, Gdynia zbud. w 1918 r. w Niemczech (dł. 42,9 m, szer. 7,0 m, pojemność 262 RT, maszyna parowa o mocy 500 KM), przejęty przez „Dalmor” w 1950 r. od „Ławicy”, Towarzystwa Połowów Dalekomorskich z Gdyni – w czasie połowów na Morzu Północnym na skutek uderzenia liną trałową zmarł Stanisław Nowikow – rybak.
- 12.12.1952 r. – WAR 12, łódź rybacka Edwarda Grotkowskiego z Nowego Warpna (dł. 8,5 m, szer. 2,0 m, silnik 24 KM, zbud. w 1947 r.) – zatonała w wyniku uderzenia w prawą burtę przez holownik „Mirek” w trakcie łamania lodów w przystani Nowe Warpno.
- 25.02.1953 r. – „Pluton” (GDY 109), trawler z PPD „Dalmor”, Gdynia zbud. w 1926 r. w W. Brytanii (dł. 45,7 m, szer. 7,3 m, pojemność 354 RT, maszyna parowa o mocy 600 KM) zakupiony przez „Dalmor” w 1950 r. W porcie Gdynia na skutek przypadkowego potknięcia został uderzony w głowę przez krzyżulec maszyny parowej i poniósł śmierć Stanisław Andruszka – praktant maszynowy.
- 27.02.1953 r. – KOŁ 38, kuter typu KS-17 z PPIUR „Barka”, Kołobrzeg – podczas mgły wszedł na mieliznę 2 Mm od latarni morskiej w Gąskach.
- 6.03.1953 r. – KOŁ 41, kuter typu KS-17 z PPIUR „Barka”, Kołobrzeg – wszedł na mieliznę 3 Mm na wsch. od Ustronia Morskiego. W dniu 20 marca ściągnięty z mielizny przez holownik „Herkules”.
- 9.03.1953 r. – WŁA 24, kuter (dł. 17 m, szer. 4,7 m, zbud. w 1927 r.) – na skutek silnego uderzenia fali w lewą burtę utracił równowagę, wypadł za burtę i utonął Paweł Cejnowa – rybak.

- 7.05.1953 r.** – WŁA 66, kuter typu KU-134 z PPiUR „ARKA”, Gdynia – w czasie połowów na Bałtyku, w trakcie zakładania liny trałowej na blok poślizgnął się, wypadł za burtę i utonął Jan Barlasz – szyper.
- 12.06.1953 r.** – „Syriusz” (GDY 107), trawler z PPD „Dalmor”, Gdynia zbud. w 1946 r. w W. Brytanii (dł. 45,2 m, szer. 7,5 m, pojemność 341 RT, maszyna parowa o mocy 600 KM) uzyskany przez „Dalmor” w 1946 r. w ramach dostaw UNRRA – wszedł na mieliznę w Rynnie Holländer Dyb (cieśnina Sund). Z mielizny ściągnięty przez trawler „Pollux”.
- 27.06.1953 r.** – WŁA 75, kuter typu KU-134, właściciel: Morska Centrala Zaopatrzenia, Gdynia – w wyniku paniki po gwałtownym przechyle kutra i zalaniu go wodą wyskoczył za burtę i utonął Augustyn Dehling – motorzysta.
- 15.08.1953 r.** – GDY 192 oraz GDY 189, kutry typu B-12 z PPiUR „Arka”, Gdynia – weszły na mieliznę w pobliżu Kopenhagi na skutek zbroczenia obu kutrów ok. 4 kable z toru wodnego. GDY 192 ściągnięty przez kuter duński „V 373”, natomiast GDY 189 przez duński holownik „Bien”.
- Sierpień 1953 r.** – PRZ 9, łódź motorowa z SPRM „Certa”, Szczecin – zatonała na Zalewie Szczecińskim. Załogę uratowała pogłębiarka „Inżynier Wenda”. Łódź wydobyto z głębokości 12 m.
- 22.09.1953 r.** – „Syriusz” (GDY 107), trawler z PPD „Dalmor”, Gdynia zbud. w W. Brytanii w 1946 r. (dł. 45,2 m, szer. 7,5 m, maszyna parowa o mocy 600 KM, pojemność 341 RT) otrzymany w ramach dostaw UNRRA – zatonął w porcie Gdynia.
- 5.10.1953 r.** – „Saturnia” (GDY 91), trawler z PPD „Dalmor”, Gdynia zbudowany w 1930 r. w W. Brytanii (dł. 44,0 m, szer. 7,6 m, pojemność 363 RT, maszyna parowa o mocy 640 KM) uzyskany przez „Dalmor” w 1946 r. w ramach dostaw UNRRA – wszedł na mieliznę w pobliżu latarni Darsser-Ort w Zatoce Meklenburskiej.
- 29.11.1953 r.** – GDY 114, kuter drewniano-stalowy z SPRM „Jedność Rybacka”, Gdynia (dł. 23,7 m, szer. 6,34 m, silnik Alpha o mocy 180 KM, zbud. w 1942 r.) – wszedł na mieliznę ok. 2 Mm na wsch. od Władysławowa. Szyper i mł. rybak przedostali się na łódź tratwę, a pozostałych członków załogi zdjęła łódź ratunkowa „RC 1”.
- 30.11.1953 r.** – „Kania” (ŚWI 107), lugrotrawler typu B-11 z PPD „Dalmor”, Świnoujście – wszedł na mieliznę na zachodnim brzegu Danii w pobliżu Hvide-Sande.
- 7.02.1954 r.** – GDY 182, drewniany kuter typu B-12 z SPRM „Jedność Rybacka”, Gdynia – wszedł na mieliznę w pobliżu Cypla Helskiego w następstwie przecieku kadłuba i napełniania się kutra wodą. Niska temperatura spowodowała, że pokład, nadbudówki, olinowanie zamieniły się w bryłę lodu i położenie się statku na burtę. Załogę uratowała wiosłowa łódź HEL 53. W dniu 13.02.1954 r. kuter ściągnięto z mielizny.

- 8.02.1954 r. – GDY 183, kuter typu B-12 z PPiUR „Arka”, Gdynia – wszedł na mieliznę w pobliżu portu Władysławowo. Ściągnięty z mielizny 11.02.1954 r.
- 12.03.1954 r. – WSG 21, kuter typu KU-128 z SPRM „Front Narodowy” z Górek Wschodnich – zatonięcie w Zat. Gdańskiej spowodowane gwałtownym przeciekiem wody przez nieszczelność kadłuba wskutek tarcia burtą o lodową krę. Załoga po opuszczeniu kutra przez ok. 11 godz. dryfowała na niewielkiej krze (o powierzchni 4x5 m) została uratowana przez kuter WSG 5.
- 21/22.04.1954 r. – CHA 2, motorowa łódź rybacka, właściciel: Jan Bolda i Józef Heft z Chałup (dł. 8,4 m, szer. 2,4 m, silnik o mocy 9 KM, zbud. w 1953 r.) – zatopienie łodzi (silny przechył spowodowany falą przybojową) bezpośrednio przed wejściem do portu Władysławowo. Utonęła cała załoga: **Jan Bolda, Józef Heft, Józef Konkol.**
- 7.08.1954 r. – GDY 198, kuter typu B-12 z PPiUR „Arka”, Gdynia – wszedł na skały (brak na kutrze szczegółowych map) u wybrzeży angielskich na Morzu Północnym.
- 21.08.1954 r. – WŁA 100, kuter typu KU-135 z SPRM „10-lecia PRL” w Łebie – wszedł na mieliznę (wysoka fala przybojowa i silny wiatr) po zach. stronie wejścia do portu Łeba.
- 30.11.1954 r. – KUZ 17, drewniana łódź wiosłowo-żaglowa, właściciel Edmund Budzisz z Kuźnicy (dł. 5,6 m, szer. 2,6 m, żagle o powierzchni 10 m²) – na Zatoce Puckiej wypadł za burtę **Paweł Muża** – zawał serca lub krwawy wylew do mózgu.
- 17.01.1955 r. – GDY 132, kuter z SPRM „Jedność Rybacka”, Gdynia – zatonięcie kutra, utonął: **Augustyn Budzisz** – rybak.
- 17.01.1955 r. – WŁA 14, kuter prywatny, właściciel: Teodor Skoczke – kuter zatonął w czasie bardzo silnego sztormu ok. 8-10 Mm od brzegu pomiędzy Jastarnią a Chałupami. Zginęło trzech rybaków: **Jan Radtke** – szyper, **Leon Bolda** – motorzysta, **Jan Detlaff** – rybak.
- 30.01.1955 r. – WSG 24, kuter typu KU-135 z SPRM „Front Narodowy”, Górki Wschodnie – wszedł na mieliznę w rejonie ujścia Wisły Śmiałej (na pld. od Górek Wschodnich).
- 10/11.02.1955 r. – „Wulkania” (GDY 124), trawler z PPD „Dalmor”, Gdynia (dł. 45,7 m, szer. 7,7 m, zbud. w 1919 r. w USA, maszyna parowa o mocy 540 KM) – doznał ciężkich obrażeń ciała (przeciągnięcie wokół wału windy kotwicznej), w wyniku których zmarł **Jan Przyborowski** – bosman.
- 30.03.1955 r. – GDY 51, kuter typu MIR-20 – zatonął ok. 7 Mm na pin.-wsch. od Helu.

- 22.04.1955 r. – „Deltra” (GDY 133), lugrotrawler z PPD „Dalmor”, Gdynia (dł. 39,5 m, szer. 7,3 m, maszyna parowa o mocy 450 KM, zbud. w 1920 r. w Niemczech) – poniósł śmierć Henryk Lewandowski – członek załogi.
- 24/25.04.1955 r. – SPI 7, łódź rybacka z SPRM „Wyzwolenie”, Świbno – zatonała w sztormie w rejonie ujścia Wisły wraz z całą załogą: Jan Wójciak – szyper, Leon Raczyński – st. rybak (ojciec), Zygmunt Raczyński – motorzysta (syn).
- 9/ 10.05.1955 r. – „Czubatka” (ŚWI 110), lugrotrawler typu B 11 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – zatonał na Morzu Północnym w trakcie przelotu z Rynny Norweskiej do Zatoeki Firth of Moray, zginęło 14 rybaków. Pogrzeb tragicznie zmarłych odbył się 28.05.1955 r. na cmentarzu Srebrzysko w Gdańsku-Wrzeszczu: Aleksander Jabłoński – kapitan, Władysław Dziudzio – sternik, Józef Beczała – bosman, January Ferbel – st. rybak, Tadeusz Pokłęgowski – st. rybak, Stanisław Stachera – rybak, Mikołaj Kołodziej – rybak, Bronisław Matynia – rybak, Jerzy Rutkowski – rybak, Mieczysław Zieliński – kucharz, Mieczysław Drucis – I mechanik, Edward Krefta – II mechanik, Lucjan Rybarczyk – motorzysta, Henryk Mucha – motorzysta.
- 12.05.1955 r. – „Kassiopea” (GDY 165), trawler zbudowany w 1920 r. w W. Brytanii (dł. 55,7 m, szer. 8,2 m, maszyna parowa o mocy 750 KM, pojemność 581 RT) zakupiony przez PPD „Dalmor”, Gdynia w 1951 r. – wszedł na mieliznę po wschodniej stronie Rynny Hollender Dyb w cieśninie Sund. Z mielizny ściągnięty przez m. s. „Oksywie”.
- 6.06.1955 r. – „Pokucie” (GDY 98), trawler z PPD „Dalmor”, Gdynia przejęty w 1950 r. z Bałtyckiej Spółki Okrętowej z Gdańska, (zbud. w 1917 r. w W. Brytanii, dł. 44,8 m, szer. 7,2 m, maszyna parowa o mocy 600 KM, pojemność brutto 323 RT) – zatonał podczas bunkrowania w porcie Gdynia (niezamknięcie zaworu przyburtowego przewodu odlotowego chłodzenia skraplacza). Po wydobyciu przekazany na złom.
- 10.06.1955 r. – SPI 106, drewniana, wiosłowo-żaglowa, bezpokładowa łódź rybacka (dł. 5,29 m, szer. 1,74 m, grot i fok o łącznej powierzchni 8 m², zbud. w Stoczni Ustka w 1951 r.) z SPRM „Wyzwolenie”, Świbno – zatonała przez zalanie sztormową falą na Zatoce Gdańskiej, zginął Stanisław Baławander – rybak. Drugiego rybaka uratowała łódź Spi 45.
- 24.07.1955 r. – s. s. „Fryderyk Chopin”, statek-baza z PPD „Dalmor”, Gdynia zakotwiczony w Zatoce Firth of Marley (M. Północne) w trakcie prac przeładunkowych do ładowni spadły deski lukowe oraz beczki z rybą. W wyniku nieszczęśliwego wypadku poniósł śmierć Tadeusz Wojtczak – mł. motorzysta.
- 23.10.1955 r. – SPI 81, łódź wiosłowa – w czasie wybierania sieci, wywrócenie przez falę przybojową w rejonie ok. 1 km na zach. od ujścia Wisły. Utonęło dwóch rybaków: Henryk Kłofke, Paweł Stein.

- 11.11.1955 r. – **GDY 134**, kuter typu KS-17 z PPIUR „Arka”, Gdynia – w czasie próbnego rejsu na Bałtyku (ok. 4 Mm na pń.-wsch. od latarni Hel), przy zakładaniu liny trałowej na rolkę wypadł za burtę i zaginął **Zachariasz Chalecki** – mechanik.
- 15/16.11.1955 r. – **SPI 4**, łódź rybacka (dł. 9 m, szer. 4 m, silnik Lister o mocy 22 KM) z SPRM „Wyzwolenie”, Świbno – urwanie się z cum i wyrzucenie łodzi na plażę w Sztutowie.
- 16.11.1955 r. – **KĄT 29**, barkas z SPRM „Pokój” z Kątów Rybackich – zatonał w czasie sztormu na Zalewie Wiślanym, zginęła cała załoga: **Jan Wędzik** – szyper, **Roman Pietrykiewicz** – rybak, **Józef Lipski** – rybak.
- 24.11.1955 r. – „**Mały Wóz (GDY 179)**”, trawler z PPD „Dalmor”, Gdynia – zbud. w 1925 r. w W. Brytanii (długość 42,8 m, szer. 7,3 m, maszyna parowa o mocy 650 KM, pojemność 308 RT) zakupiony przez „Dalmor” w 1952 r. – w czasie wydawania włka wypadł za burtę st. rybak **Albin Stanowski**, uratowany przez łódź ratunkową z trawlera „Raba”.
- 13.01 1956 r. – **WŁA 47** – zatonięcie kutra w czasie sztormu (puściły klepki poszycia kadłuba, co spowodowało gwałtowne wdarcie się wody) ok. 25 Mm od Władysławowa. Załogę uratował kuter **GDY 134**.
- 13.01.1956 r. – **WŁA 71**, kuter typu SKS-240 – w czasie wchodzenia do portu Władysławowo utonął **Stanisław Byczkowski** – członek załogi.
- 13.02.1956 r. – **WŁA 90**, kuter typu MIR-20 ze Spółdzielni „Gryf”, Władysławowo – osiadł na mieliźnie na wysokości Kuźnicy. Załogę pomógł z łądu uratować się **Zygfryd Budzisz**. Po kilku dniach kuter ściągnęły: **WŁA 87**, **WŁA 5**, **WŁA 52**, **WŁA 92** oraz **WŁA 103**.
- 1.03.1956 r. – **HEL 5**, kuter prywatny, armator: **Paweł Długi** (dł. 11,67 m, szer. 4,22 m, zbud. w 1936 r.) – zatonał przy nabrzeżu w porcie Hel.
- 10.03.1956 r. – **GDY 131**, kuter typu KG-152, zbud. w Stoczni Rybackiej w Gdyni w 1948 r. – zatonał wskutek rozbicia o zach. falochron portu Władysławowo. Załogę uratowały kutry: **WŁA 102** i **WŁA 103**.
- 6.07.1956 r. – **GDA 20**, łódź rybacka (właściciel: **Stanisław Ożgi**) – rozbicie koło osady rybackiej Osłonka. Przyczyną zatonięcia było wywołanie dużej fali przez motorową barkę radziecką („C-23”) przepływającą z nadmierną szybkością.
- 9.07.1956 r. – **GDY 157**, kuter typu B-368 z PPIUR „Szkuner”, Władysławowo – na Rynnie Słupskiej w czasie ściągania lin trałowych wypadł za burtę i zaginął **Kazimierz Wierzbicki** – rybak.

- 31.07.1956 r. – „Radunia” (GDY 101), trawler typu B-10 z PPD „Dalmor”, Gdynia – na Morzu Północnym w sztormowej pogodzie z pokładu został zmyty i zaginął **Marian Mikusik** – rybak.
- 15.08.1956 r. – „Biebrza” (GDY 260), trawler typu B-10 z PPD „Dalmor”, Gdynia – na Morzu Północnym zmarł **Zygmunt Nieścior** – kapitan.
- 27.08.1956 r. – DZI 31, drewniana łódź rybacka (dł. 8,0 m, szer. 2,71 m, silnik Scandia o mocy 12 KM, zbud. w 1951 r.) – na terenie przystani SPRM „Belona” w Dziwnowie wypadł za burtę i utonął **Tadeusz Sikorski** – rybak.
- 4.10.1956 r. – „Cyranka” (ŚWI 86), lugrotrawler typu B 11 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – zatonał na łowisku Dogger Bank na Morzu Północnym w czasie wykonywania manewru „lewo na burtę” przy sile wiatru 7^oB. Zginęło 12 członków załogi: **Marian Snopek** – kapitan, **Władysław Berest** – bosman, **Albin Strugała** – as. pokładowy, **Marian Kałuda** – st. rybak, **Zygmunt Szymański** – st. rybak, **Antoni Żelazny** – rybak, **Ignacy Maławski** – rybak, **Aleksander Makowski** – mł. rybak, **Mieczysław Seryło** – I mechanik, **Henryk Mastyna** – II mechanik, **Włodzimierz Jasiński** – motorzysta, **Stanisław Górski** – kucharz. Trzech rybaków uratował lugrotrawler „Mysikrólik”, a jednego włoski statek „Vittoria”.
- 5.10.1956 r. – REW 7, wiosłowa łódź rybacka – wywrócona w czasie podrywania pali żakowych na płn. od Mechelinek (Zat. Pucka). Utonął **Paweł Kreft** – właściciel łodzi.
- 13.11.1956 r. – „Barycz” (GDY 259), trawler typu B-10 z PPD „Dalmor”, Gdynia – przy wejściu do kanału La Manche (na wysokości latarniowca Tedel) zaginął **Jan Pazik** – III mechanik.
- 16.11.1956 r. – „Kassiopea” (GDY 165), trawler zbud. w 1920 r. w W. Brytanii (dł. 55,7 m, szer. 8,2 m, maszyna parowa o mocy 750 KM, 581 RT), zakupiony przez PPD „Dalmor” – w czasie trałowania na łowisku kanału La Manche wskutek zaczepienia zestawu o podwodną przeszkodę urwała się podstawa zwrotnej roli, a lina trałowa uderzyła w nogi, powodując ciężkie obrażenia, w wyniku których w drodze do portu Dover zmarł **Jan Rawbuć** – II oficer.
- 23.12.1956 r. – DZI 16, łódź rybacka (dł. 7,95 m, szer. 2,74 m, silnik Scandia 15 KM, zbud. w 1950 r.), armator: SPRM „Belona”, Dziwnów – zatonała (zalenie w sztormie) podczas holowania przez s. s. „Kuurtanas” (bandera fińska). Załogę uratował holujący statek z Finlandii.
- 19/20.01.1957 r. – POM 1, drewniany kuter z PPiUR „Kuter”, Darłowo (dł. 12,2 m, szer. 4,52 m, silnik Callesen o mocy 50 KM, zbud. w 1925 r.) – przewrócenie (z powodu nieszczelności kadłuba) w porcie Darłowo.
- 2.02.1957 r. – DAR 28, łódź motorowa z SPRM „Łosoś”, Darłowo – rozbita na kamieniach falochronu portu Darłowo. Załogę uratowała łódź DAR 2.

- 12.03.1957 r. – GDY 173, kuter z SPRM „Jedność Rybacka” – zatonał w porcie Gdynia.
- 23.03.1957 r. – GDY 15, kuter typu B-12 z PPiUR „Arka”, Gdynia – w czasie połowów na łowisku władysławowskim – rzucony przez falę na windę trałową i wciągnięty między słomki a szpulę windy – zginął śmiercią tragiczną **Romuald Antuchewicz** – motocyzista.
- 23.03.1957 r. – ŁEB 18, kuter typu MIR-20a z SPRM „10-lecia PRL”, Łeba – zatonał podczas sztormu ok. 3 Mm od wejścia do portu Łeba. Załogę uratował statek ratowniczy „RC-2”.
- 29.03.1957 r. – KOŁ 59, kuter typu KS-17 z PPiUR „Barka”, Kołobrzeg – podczas mgły osiadł na mieliznie ok. 5 Mm na wsch. od wejścia do portu Kołobrzeg. Załoga zdjęta na ląd przez drużynę Ratownictwa Kapitanatu Portu. Kuter ściągnięty z mielizny 1 kwietnia.
- 24.04.1957 r. – ŁEB 6, kuter typu KU-135 z SPRM „10-lecia PRL”, Łeba, zbud. w 1951 r. – wszedł podczas mgły na mieliznę ok. 1 km na zach. od wejścia do portu Łeba. Załogę zdjęła w dniu 24 kwietnia z pokładu kutra na tratwę ratunkową obsługa samochodu Ratownictwa Brzegowego. W dniu 27 kwietnia kuter ściągnięto z mielizny.
- 5.06.1957 r. – SPI 28, kuter (dł. 11.50 m, szer. 4,08 m, zbud. w Stoczni Rybackiej w Gdyni w 1939 r.) z SPRM „Wyzwolenie” Świbno – pod Krynicą Morską wypadł za burtę i utonął **Józef Góra** – rybak.
- 12.09.1957 r. – WŁA 69, kuter typu SKS-240 z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo – wszedł na mieliznę na Morzu Północnym w pobliżu Musselburgh (Anglia). Na kutrze nie było szczegółowych map wybrzeża Anglii. Po ok. 6 godzinach zszedł sam z mielizny (na skutek przypyływu).
- 24.09.1957 r. – KOŁ 32, kuter typu KG-177A z PPiUR „Barka”, Kołobrzeg – rzucenie i rozbitcie kutra o zachodnią główkę falochronu wejściowego do portu Kołobrzeg. Załozdę udało się przedostać na ląd.
- 24.09.1957 r. – KOŁ 38, kuter typu KS-17 z PPiUR „Barka”, Kołobrzeg – zatonał na Bałtyku w czasie silnego sztormu. Załogę uratowano.
- 25.09.1957 r. – KOŁ 30, kuter typu KG-177 z PPiUR „Barka”, Kołobrzeg – zatonał w pobliżu latarni morskiej w Kołobrzegu. Załogę uratowano.
- 4.11.1957 r. – s. s. „Kaszuby”, statek-baza z PPD „Dalmor”, Gdynia – w czasie postoju na kotwicy w ujściu Tamizy w sztormowej pogodzie osiadł na mieliznie. W ściąganiu z mielizny brały udział: „Rozoga”, „Jemiolucha”, „Pingwin” i „Saturn”.

- 7.11.1957 r. – TRB 36, drewniana łódź rybacka z SPRM „Certa” z bazy w Trzebieży (dł. 7,8 m, szer. 4,83 m, silnik o mocy 10 KM, zbud. w 1957 r.) – wywrócenie w ujściu Odry przez m. s. „Toronto” (bandera Norwegii). Rybacy dopłynęli do brzegu.
- 9.11.1957 r. – „Puszczyc” (ŚWI 90), lugrotrawler typu B-11 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w czasie postoju przy Nabrzeżu Kołobrzesckim w Darłównu wpadł do wody i utonął **Alfons Nierzwicki** – bosman.
- 3.12.1957 r. – nieoznaczona i niezarejestrowana, prywatna łódź motorowa – zatonała w trakcie prób na Zalewie Kamieńskim, utonęli: **Eugeniusz Basar** – właściciel łodzi, **Stanisław Awin** – pasażer, **Franciszek Matecki** – pasażer.
- 1957 r. – WŁA 70, kuter typu SKS-240 z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo – podczas mgły w drodze do Władysławowa wszedł na mieliznę w rejonie Chałup. Z mielizny ściągnięty przez statek ratowniczy „R-4”.
- 14.01.1958 r. – GDY 207, kuter typu B-12 z PPiUR „Arka”, Gdynia – na pln.-zach. od Rozewia wszedł na mieliznę. Po dwóch dniach ściągnięty przez statek ratowniczy „Muszla”.
- 14.01.1958 r. – UST 39, kuter typu B-368 z PPiUR „Korab”, Ustka – wyrzucony na mieliznę pod Ustką (awaria silnika). Z mielizny ściągnięty przez kuter ratowniczy „R-2”.
- 14.01.1958 r. – KOŁ 58, kuter typu KS-17 z PPiUR „Barka”, Kołobrzeg – wszedł we mgłę na mieliznę ok. 4 Mm od Kołobrzegu. Po dwóch dniach ściągnięty z mielizny przez „R-4” z Kołobrzegu „R-3” z Darłowa oraz „RC-II” z Łeby.
- 17.01.1958 r. – KRM 31, łódź rybacka z Krynicy Morskiej – w czasie sztormu wywróciła się w pobliżu brzegu, zginęła cała załoga: **Adam Wysocki**, **Zygmunt Murawski**, **Józef Machmajewski**.
- 17.01.1958 r. – DAR 49, kuter typu KS-17 z PPiUR „Kuter”, Darłowo – wyrzucony na mieliznę ok. 1 Mm od Darłowa. Załogę z kutra zdjęła brzegowa służba ratownicza. Kuter ściągnięty z mielizny po 5 dniach przez statek ratowniczy „R-3” i kutry rybackie.
- 17.01.1958 r. – UST 54, kuter typu KG-177A z PPiUR „Korab”, Ustka – wszedł w czasie sztormu na mieliznę w pobliżu Rowów. Załogę uratowano od strony lądu. Dnia 22.01.1958 r. ściągnięty z mielizny przez kuter ratowniczy „R-2”.
- 27.01.1958 r. – UST 39, kuter typu B-368 z PPiUR „Korab”, Ustka – wyrzucenie na mieliznę w pobliżu Ustki. Ze względu na długotrwały sztorm i trudne podejście ściągnięcie kutra z mielizny nastąpiło w dniu 23.02.1958 r.
- 31.01.1958 r. – KOŁ 46, kuter typu KS-17 z PPiUR „Barka”, Kołobrzeg – wszedł na mieliznę pod Ustroniem Morskim. Ściągnięty 1 lutego.

- 31.01/1.02.1958 r. – UST 36, kuter typu KG-177A z PPiUR „Korab”, Ustka – rozdarcie poszycia dna kadłuba na skutek wejścia na mieliznę ok. 3 Mm od Rowów. Załogę zdjęła ekipa ratownictwa armatorskiego. Z mielizny został ściągnięty przez jednostkę ratowniczą „R-2”.
- Luty 1958 r. – HEL 28, kuter (dł.14,03 m, szer. 5,00 m, zbud. w Helu w 1948 r.), armator: Andrzej Adamczak, Hel) – wszedł na mieliznę przy Cyplu Helskim. Po dwóch dniach akcji ratowniczej kuter odholowano do portu.
- 20.03.1958 r. – „Barycz” (GDY259), trawler typu B-10 z PPD „Dalmor”, Gdynia – w czasie trałowania na Rynnie Norweskiej wypadł za burtę i zaginał Janusz Rydzowski – I oficer.
- 21.06.1958 r. – DAR 21, prywatna łódź rybacka, właściciel: Leon Drzewucki – uderzona i zniszczona przez portowy holownik w Darłowie.
- 17/18.07.1958 r. – DZI 7, kuter typu KU-135 z SPRM „Belona”, Dziwnów – rzucony na mieliznę zatonał po unieruchomieniu silnika, ok. 500 m od portu Dziwnów, z kutra wyskoczył i utonął Tadeusz Lizak – rybak.
- 22.07.1958 r. – UST 38,s talowy kuter typu KS-17 – wszedł na mieliznę ok. 7 Mm od portu Ustka. Załoga zdjęła armatorska ekipa ratunkowa. Kuter ściągnięty statki ratownicze „R-1” i „Muszla”.
- 5.08.1958 r. – GDY 224, kuter typu B-25 z PPiUR „Arka”, Gdynia – podczas pełnienia obowiązków tragicznie zginał Józef Szumacher – st. rybak.
- 28.08.1958 r. – GDY 226, kuter typu B-25s, zbud. w 1957 r. z PPiUR „Arka”, Gdynia – na Morzu Północnym w trakcie przelotu do statku-bazy wszedł na mieliznę i zatonał (całkowita utrata kutra). Załoga szalupą dotarła do portu Newcastle.
- 27.09.1958 r. – UST 24, wiosłowo-motorowa łódź rybacka (dł. 5,2 m, szer. 1,84 m, silnik przyczepny o mocy 8 KM, zbud. w 1958 r.) właściciel: Ryszard Bajno, Ustka – zatonał (zalanie po zerwaniu cumy rufowej) w nocy w porcie Ustka.
- 14.10.1958 r. – s. s. „Fryderyk Chopin”, statek-baza, w wyniku wypadku poniósł śmierć Feliks Bojanowski – steward.
- 15.12.1958 r. – „Morska Wola”, statek-baza z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – wszedł na mieliznę na wysokości N. Domsten (północne wejście do cieśniny Sund). Po przeładunku 2875 beczek z rybą na s. s. „Kolno” 18.12.1958 r. ściągnięty z mielizny przez holownik „Światowid”.
- 24/25.01.1959 r. – JAS 18, kuter prywatny, armator: Ryszard Netzel, (dł. 11,5 m, szer. 4,4 m, zbud. w 1953 r. w Jastarni) – zatonał w pobliżu Helu (silny przeciek kadłuba podczas sztormu). Strata całkowita kutra. Załogę uratował kuter WŁA 39.

- 24/25.01.1959 r. – w porcie Darłowo po powrocie łodzi rybackiej z łowiska, podczas zdejmowania takli wypadł za burtę i utonął **Wacław Filipek** – rybak.
- 30.01.1959 r. – **DAR 55**, kuter typu KS-17 z PPiUR „Kuter”, Darłowo – osiadł na mieliznie ok. 4,5 Mm od wejścia do portu Darłowo. Z mielizny ściągnięty przez statek ratowniczy „R-3”.
- 30.01.1959 r. – **UST 44**, kuter typu KS-17 z PPiUR „Korab”, Ustka – wszedł na mieliznę ok. 3,5 Mm od latarni morskiej w Jarosławcu. Ściągnięty przez statek ratowniczy „R-3”.
- 19.03.1959 r. – **GDY 281**, kuter typu B-25 z PPiUR „Arka”, Gdynia – zatonął na Zatoce Gdańskiej w wyniku kolizji z niemieckim kutrem „Dietmar SO-28”.
- 26.03.1959 r. – „**Wielki Wóz**” (**GDY 178**), trawler z PPD „Dalmor”, Gdynia – wszedł na mieliznę w cieśninach duńskich Saltholm Flak w Rynnie Hollaender Dyb. Ściągnięty przez holownik „Rosomak”. W dniu 28.03.1959 r. „Wielki Wóz” znalazł się na mieliznie Middel Grund. Z mielizny ściągnięty przez holownik „Rosomak”.
- 15.04.1959 r. – **DĘB 10**, drewniana łódź rybacka (dł. 8,4 m, szer. 2,4 m, silnik Scandia o mocy 10 KM, armator: Wiktor Kolb, Dębki) – w czasie postoju na łowisku ok. 4-5 Mm na pln. od Piaśnicy uderzona i przepołowiona przez niezidentyfikowany statek, zginęło trzech braci: **Wacław Kolb** – rybak, **Władysław Kolb** – rybak, **Bronisław Kolb** – praktykant.
- 5.06.1959 r. – **GDY 195**, kuter typu B-12 z PPiUR „Arka”, Gdynia – w wyniku ciężkich obrażeń głowy (uderzenie sztangiem) na Morzu Północnym zmarł **Waldemar Zientkiewicz** – rybak.
- 21.07.1959 r. – **GDY 38**, kuter prywatny, właściciel: Stanisław Smoliński (dł. 11,09 m, szer. 4,14 m, zbud. w Kołobrzegu w 1928 r.) – zatonął na Zat. Gdańskiej z powodu silnego przecieku kadłuba spowodowanego prawdopodobnie uderzeniem o ciężki przedmiot pływający pod powierzchnią wody. Załogę uratowały kutry: HEL 3, HEL 21 oraz HEL 84.
- 1.08.1959 r. – **DAR 57**, kuter typu KS-17 z PPiUR „Kuter”, Darłowo – w czasie dobijania do nabrzeża utonął w kanale portowym **Bronisław Gawlas** – praktykant.
- 12.09.1959 r. – „**Maskonur**” (**ŚWI 122**), lugrotrawler typu B-17 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w drodze na łowisko na trasie Szczecin- Świnoujście w wyniku upadku i uderzenia o wystający przedmiot nastąpiło złamanie kości czaszki oraz uszkodzenie tętnicy oponowej, na skutek którego poniósł śmierć **Jan Dorsz** – st. rybak.
- 19.09.1959 r. – **ŁEB 15**, drewniany kuter typu KU-134 z SPRM im. 10-lecia PRL, Łeba – zepchnięcie przez fale i uszkodzenie na falochronie przy wchodzeniu do portu Łeba.

- 26.09.1959 r. – „Jastrząb” (ŚWI 129), lugrotrawler typu B-17 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w porcie Świnoujście na skutek obrażeń spowodowanych upadkiem w czasie wchodzenia na statek zmarł 12.10.1959 r. w szpitalu w Brunsbuttekoog (Niemcy) Stanisław Krajeński – kucharz.
- 9.11.1959 r. – KOŁ 35, drewniany kuter typu KG-177A z PPiUR „Barka”, Kołobrzeg – w basenie remontowym PPiUR „Barka” w Kołobrzegu wypadł za burtę i utonął Józef Lupa – rybak.
- 5.12.1959 r. – KĄT 22, barkas zatonał w przystani Kąty Rybackie.
- 7.12.1959 r. – LEB 30, kuter typu K-15 po zbudowaniu w Stoczni Remontowej w Szczecinie, podczas przelotu do macierzystego portu w Łebie – zatonał u wejścia do portu Ustka (wydobyty przez PRO), zginęło 5 osób: Gerhard Kusz – szyper, Zygmunt Palak – rybak, Józef Śnioszek – rybak, Edmund Kobielski – motorzysta, Stanisław Witas – kier. eksploatacji Spółdzielni Rybackiej im. „10-lecia PRL” w Łebie.
- 31.01.1960 r. – „Rega” (GDY 112), trawler typu B-10 z PPD „Dalmor”, Gdynia – w rejonie Bornholmu na skutek krwotoku z pękniętego tętniaka przetyku i zmarł Stanisław Stencel – I oficer.
- 19.02.1960 r. – ZAG 14, drewniany kuter (dł. 11,36 m, szer. 4,05 m, silnik Callesen o mocy 50 KM, armator: Kazimierz Domozych z Górek Zachodnich) – statek zatonał w wyniku uszkodzenia poszycia kadłuba przy przechodzeniu przez lodową krę. Zginęła trzyosobowa załoga: Kazimierz Domozych – szyper, Edmund Wiśniewski – rybak, Norbert Lemańczyk – rybak.
- 15.03.1960 – DAR 42, drewniany kuter typu KG-177A z PPiUR „Kuter”, Darłowo – osiadł na mieliźnie ok. 2,5 Mm od wejścia do portu Darłowo. Załogę zdjęła ekipa Ratownictwa Brzegowego.
- 14.04.1960 r. – FRO 35, rybacka łódź wiosłowo-żaglowa (dł. 5,8 m, szer. 1,3 m, właściciel: Bronisław Bem z Fromborka) – wywróciła się wskutek nadmiernego obciążenia ładunkiem. Utonęli: Bronisław Bem – właściciel łodzi, Andrzej Zydler – rybak.
- 4.05.1960 r. – GDY 164, kuter typu B-12 z PPiUR „Arka”, Gdynia – w czasie połowów na Bałtyku wypadł za burtę na skutek zaplątania się lewej nogi w sieć wybiegającą z pokładu i utonął Kazimierz Matuszczyk – st. rybak.
- 7.05.1960 r. – KOŁ 92, drewniana łódź rybacka z SPRM „Bałtyk”, Kołobrzeg (dł. 9,3 m, szer. 2,9 m, silnik o mocy 20 KM) – weszła na mieliżnę ok. 7 km od Kołobrzegu (na wysokości Bagicza). Załoga zeszła na ląd. Z mieliżny ściągnięta przez statek ratowniczy „R-4”.

- 15.07.1960 r. – JAS 9, kuter prywatny, właściciel: Wincenty Kohnke, Jastarnia (dł. 11,92 m, szer. 3,95 m, zbud. w 1914 r. w Danii) – ok. 800 m od latarni Hel wypadł za burtę i zaginał **Karol Kohnke** – motorzysta.
- 27.07.1960 r. – WŁA 98, drewniany kuter typu KU-134 z SPRM „Gryf”, Władysławowo – wszedł na mieliznę ok. 1,5 Mm od latarni Rozewie. Załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe. W dniu 4.08.1960 r. kuter ściągnęły z mielizny holownik „Tumak” i statek ratowniczy „R-1”.
- 7.09.1960 r. – SPI 4, drewniana, motorowa łódź rybacka (dł. 11 m, szer. 3,9 m, silnik Bergendorf o mocy 30 KM, armatorzy: Alfred Balcerowicz i Ryszard Bartodziej, Świbno) – zatonała w czasie trałowania na wsch. od ujścia rzeki Przekop, ok. 2 Mm od brzegu. Kierownika łodzi uratowała łódź SPI 30, a praktykanta łódź SPI 13.
- 21.11.1960 r. – „Nida” (GDY 273), trawler typu B-14 z PPD „Dalmor”, Gdynia – w rejonie Helu wypadł za burtę i zaginał **Jerzy Jaroń** – III mechanik.
- 6/7.01.1961 r. – GDY 58, kuter typu B-368 z PPiUR „Arka”, Gdynia – zatonał na płn.-wsch. od Helu (nierozpoznany statek najechał na GDY 58). Zginęło 4 członków załogi: **Herman Krüger** – kier. kutra, **Bronisław Duraj** – kier. maszyny, **Walenty Grubba** – praktykant, **Mirosław Bieliński** – praktykant.
- 16.01.1961 r. – WŁA 5, drewniany kuter typu MIR-20 z SPRM „Gryf”, Władysławowo – wszedł na mieliznę ok. 1 Mm na wschód od Władysławowa. Z uwagi na sztormową pogodę załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe.
- 7.02.1961 r. – ŚWI 22, drewniana rybacka łódź pełnopokładowa (dł. 9,5 m, szer. 3,17 m, zbud. ok. 1918 r., właściciel: Morska Centrala Zaopatrzenia, Gdynia) – zatonał (nieszczelność kadłuba spowodowana naciskiem lodu) w bazie rybackiej SPRM „Certa”, w Basenie Zimowym portu Świnoujście.
- 8/9.02.1961 r. – GDY 21, kuter drewniany, właściciel: Stanisław Koczkodaj, Gdynia (dł. 14,0 m, szer. 4,67 m, zbud. w Pucku w 1948 r.) – w basenie wewnętrznym portu Hel wpadł do wody i utonął **Eryk Muża** – rybak.
- 23.03.1961 r. – UST 52, kuter typu KS-17 z PPiUR „Korab”, Ustka – w porcie Władysławowo podczas sprzeczki wśród rybaków uderzony nożem (przecięcie tętnicy szyjnej) zginął **Marian Cegła** – rybak.
- 9.04.1961 r. – PIA 24, drewniana łódź motorowa (dł. 5,65 m, szer. 1,85 m, zbud. w 1957 r. w Ostródzie Nowej, właściciel: Jan Matuszak z Tolkmicka) – na wysokości Krynicy Morskiej w pobliżu brzegu na skutek działania silnego wiatru i wysokiej fali łódź została zalana i zatopiona. Utonęła cała załoga: **Jan Matuszak** – kier. łodzi, **Stanisław Sitkiewicz** – rybak, **Wacław Sypiański** – st. rybak.

- 19.04.1961 r. – **ŁEB 24**, kuter typu KU-160Ł z SPRM im. „10-lecia-PRL”, Łeba – zatonął w wyniku zderzenia z ługrotrawlerem „Raróg” na wysokości Czołpina. Trzech członków załogi uratował ŁEB 11, a czwartego rybaka uratował „Raróg”.
- 26.05.1961 r. – **SZT 29**, motorowa łódź rybacka (dł. 5,23 m, szer. 1,37 m, silnik Ursus o mocy 5 KM), właściciel i armator: Jan Dejnicki, Kamionek Wielki – zatonięła (zalanie wodą w przelotnych szkwałach) na Zalewie Wiślanym, utonął **Stanisław Mokołajko** – kier. łodzi.
- 15.07.1961 r. – **TOL 35**, motorowa łódź rybacka – w porcie Tolkmicko wpadł do wody i utonął **Andrzej Iwanicki** – rybak.
- 20.07.1961 r. – „**Wierzyca**” (**GDY 220**), trawler typu B-14 z PPD „Dalmor”, Gdynia na Morzu Północnym odebrał sobie życie **Włodzimierz Paszkiewicz** – kapitan.
- 27/28.08.1961 r. – **SPI 32**, kuter (dł. 11,04 m, szer. 3,40 m, zbud. w Stoczni „Ustce” w 1948 r. z SPRM „Wyzwolenie”, Świbno) – zatonął (nieszczelność dławicy wału śrubowego i poszycia burty). Wydobyty 28 sierpnia za pomocą dźwigu „Cyganiewicz”.
- 17.11.1961 r. – „**Raszka**” (**ŚWI 139**), ługrotawler typu B-17 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w drodze na Morze Północne w pobliżu wyspy Fehmarn (na trasie do Kanału Kilońskiego) zaginął **Wacław Cegiëlko** – I oficer.
- 3.12.1961 r. – **GDY 229**, kuter typu B-25s z PPiUR „Arka” Gdynia – zatonął na wysokości wyspy Egero w pobliżu portu Egersund (Norwegia) zaginęło 9 członków załogi: **Zbigniew Bandurski** – kier. kutra, **Edward Walczak** – z-ca kier. kutra, **Roman Zadrożny** – kier. maszyn, **Edward Cierpisz** – z-ca kier. maszyn, **Andrzej Kaczmarek** – st. rybak, **Gerhard Komkowski** – rybak, **Henryk Filarski** – kucharz, **Antoni Radziukiewicz** – mł. rybak, **Jerzy Ciwiël** – mł. rybak.
- 6.01.1962 r. – **UST 44**, kuter typu KS-17 z PPiUR „Korab”, Ustka – wszedł na mieliznę ok. 2 Mm na wschód od latarni morskiej Jarosławiec. Załogę zdejłła ekipa ratownicza z PPiUR „Korab”. Kuter ściągnięto w dniu 9.01.1962 r.
- 15.01.1962 r. – **ZAG 4**, łódź rybacka, (właściciele: Jan Rosiewicz, Wacław Zdanowicz i Eugeniusz Patol) – zatonięła w porcie Górki Zachodnie.
- 23.01.1962 r. – „**Kwisa**” (**SZN 68**), trawler typu B-14 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – w czasie postoju na kotwicy pod wyspą Utsira (Norwegia) zaginął **Franciszek Nowicki** – rybak.
- 28.01.1962 r. – **UST 43**, kuter typu KS-17 z PPiUR „Korab”, Ustka – osiadł na mieliznie (awaria silnika) ok. 400 m na zach. od główek falochronu portu Ustka. Załoga zeszła na ląd przy pomocy drużyny ratownictwa Kapitanatu Portu. Kuter ściągnął statek ratowniczy „Muszla”, w akcji pomagali mechanicy z warsztatów „Korab”.

- 1.03.1962 r. – ZAG 30, kuter prywatny (Henryk Antkiewicz), zbud. w 1935 r. w Gdyni – zatonał (wgniecenie jednej planki w części dziobowej podczas płynięcia w rynnice lodowej) na wodach martwej Wisły.
- 18.03.1962 r. – „Wisłok” (GDY 186), trawler typu B-14 z PPD „Dalmor”, Gdynia – wszedł na mieliznę w cieśninie Sund (zejście z toru wodnego o ok. 3 kable). Ściągnięty z mielizny przez holownik „Swarożyc”.
- 27.03.1962 r. – GDY 248, kuter typu B-12 z PPIUR „Arka”, Gdynia – wszedł na mieliznę w pobliżu Cypla Helskiego. Ściągnięty przez holownik „Tumak” oraz „R-1”.
- 6.05.1962 r. – UST 124, łódź rybacka (dł. 5,4 m, szer. 1,84 m, silnik o mocy 5 KM, właściciel: Jan Abramczyk) zatopiona przez stalowy kuter UST 10 z SPRM „Łosoś”, Ustka przy Nabrzeżu Kołobrzeskim w Ustce. Łódź wydobyto i naprawiono na koszt szypra z UST 10.
- 15.07.1962 r. – „Walpusza” (GDY 268), trawler typu B-14 z PPD „Dalmor”, Gdynia – podczas postoju w porcie Świnoujście pożar spowodował duże szkody w kotłowni i maszynowni oraz wyłączenie statku 6 miesięcy z eksploatacji.
- 22.07.1962 r. – GDY 119, (ex „Michał Siedlecki”, ex „Aleksy”), drewniany kuter typu MFV-75 (zbud. w 1947 r. w Anglii, dł. między pionami 22,88 m, szer. 5,75 m, armator: J. Niegrybowski z Gdyni) – po zderzeniu z kutrem z NRD „SAS-291” zatonał na Morzu Północnym. Załoga przeszła na kuter „SAS-273”, którym dotarła do portu North Shields (W. Brytania).
- 3.08.1962 r. – KOŁ 53, kuter typu KS-17 z PPIUR „Barka”, Kołobrzeg – w drodze na łowiśko ok. 3 Mm na płn. od portu Kołobrzeg wypadł za burtę i utonął Władysław Sieradzki – motorzysta.
- 3.10.1962 r. – „Radunia” (GDY 101), trawler typu B-10 z PPD „Dalmor”, Gdynia – wszedł na mieliznę na płn.-zach. od latarniowca Gedser Rev. Z mielizny ściągnięty przez holownik „Rosomak”.
- 13.10.1962 r. – „Poprad” (GDY 263), trawler typu B-10 z PPD „Dalmor”, Gdynia – na wodach Bałtyku w drodze na Morze Północne wyskoczył za burtę i utonął Julian Żuraw – mł. rybak.
- 3.11.1962 r. – „Kwisa” (SZN 68), trawler typu B-14 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – w wyniku ciężkich obrażeń doznanych w trakcie awaryjnego wybierania zestawu trałowego na Morzu Północnym poniósł śmierć Franciszek Nowicki – II oficer.
- 9/10.11.1962 r. – ORŁ 14, motorowa łódź rybacka, właściciel Edmund Gabrych – pozostawiona na kotwicy na orłowskiej plaży, w czasie silnego wiatru i fali przybojowej łódź zerwała się z kotwicy i została rozbita o molo orłowskie, a następnie osadzona na mieliznie ok. 150 m od stronie mola.

- 10.11.1962 r. – SPI 14, motorowa łódź rybacka z SPRM „Wyzwolenie” – weszła na mieliznę (awaria steru) w rejonie ujścia Wisły. Załogę uratowała łódź SPI 36. W dniu 14 listopada łódź ściągnięto z mielizny i skierowano do naprawy w Stoczni Rybackiej w Gdańsku-Sianki.
- 17.12.1962 r. – GDY 36, kuter typu KU-134, armator: Stefan Kubacki oraz GDY 96, kuter typu MIR-20, armator: Jadwiga Gabryszak z Gdyni – weszły na mieliznę 3 Mm od ujścia przekopu Wisły. Załogę z GDY 96 przesiadła się na kuter GDY 36, a statek amfibią ratunkową dostała się do Stacji Ratownictwa w Sztutowie. Jednostki PRO ściągnęły z mielizny GDY 36, natomiast kuter GDY 96 pozostał na mieliznie (nieopłacalność ściągnięcia).
- 14.01.1963 r. – DAR 106, kuter typu B-12 z PPIUR „Kuter”, Darłowo – wszedł na mieliznę ok. 0,5 Mm na wsch. od latarni morskiej Darłowo. Załogę uratowała drużyna Ratownictwa Brzegowego Kapitanatu Portu Darłowo. W dniu 28 lutego kuter został ściągnięty z mielizny przez holowniki „Konrad” i „Romek”.
- 1.02.1963 r. – LEB 8, kuter typu KU-135 z SPRM „10-lecia PRL”, Łeba, zbud. w 1951 r. – zatonał ok. 5 Mm od latarni STILO na skutek uszkodzenia poszycia kadłuba przez krę lodową i zalania kutra. Załogę uratował kuter WŁA 176.
- 5.02.1963 r. – „Tanew” (GDY 271), trawler typu B-14 z PPD „Dalmor”, Gdynia – wszedł na mieliznę (awaria maszyny) w krze lodowej pod Vaster Flacket. Ściągnięty przez holownik „Rosomak”.
- 9.03.1963 r. – ŚWI 4, drewniana, motorowo-żaglowa łódź rybacka (dł. 10,5 m, szer. 3,7 m, silnik Man o mocy 95 KM, właściciel: Władysław Kluczyński) – zatonała (nieszczelność kadłuba spowodowana przez ruch lodów) przy nabrzeżu Władysława IV w Świnoujściu. Wydobyta dźwigiem Marynarki Wojennej.
- 9.03.1963 r. – ŚWI 29, łódź rybacka o dębowych burtach, armator: Oddział MIR w Świnoujściu (dł. 7,2 m, szer. 1,8 m, silnik Callesen o mocy 20 KM, zbud. w 1957 r.) – zatonała wciągnięta przez tonącą łódź ŚWI 4.
- 11.03.1963 r. – GDY 6, kuter prywatny, właściciel: Paweł Długi z Gdyni (dł. 11,58 m, zbud. w Gdyni w 1950 r.) – zatonał (nieszczelność kadłuba) w porcie Gdynia, 13 marca wydobyty i wyciągnięty na slip.
- 15.03.1963 r. – ŚWI 10, (armator: Władysław Soból), ŚWI 46 (armator: Franciszek Kityński) dwie jednakowe, drewniane łodzie rybackie o dł. 7,0 m, szer. 1,9 m, silnik o mocy 16 KM, zbud. w 1960 r. – zatonięcie przy nabrzeżu w porcie Świnoujście spowodowane przez zestaw holowniczy składający się z holownika „Masław” i barki „Z-2405”.
- 21.03.1963 r. – KOŁ 60, kuter typu K-15 z PPIUR „Barka”, Kołobrzeg – wszedł na mieliznę 2 Mm na wsch. od Mrzeżyna. Załogę kutra zdjęła ekipa Ratownictwa Brzegowego. Kuter ściągnął holownik „Rosomak”.

- 20.04.1963 r. – „Jastrząb” (SZN 129), lugrotrawler typu B-17 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – w drodze na Morze Północne wszedł na mieliznę w cieśninie Sund (ok. 200 m na płn. od wyspy Ven). Z mielizny został ściągnięty przez lugrotrawler „Głuszc”.
21.04.1963 r. – „Wkra” (GDY 266), trawler typu B-10 z PPD „Dalmor”, Gdynia – wszedł na mieliznę w pobliżu Helu. Z mielizny trawler ściągnęły holowniki „Tumak” i „Koral”.
31.05.1963 r. – „Pegaz” (GDY 304), trawler typu B-15 z PPD „Dalmor”, Gdynia – w czasie rozładunku w porcie Gdynia został uderzony unosem mrożonych ryb i poniósł śmierć **Bernard Pionke** – kontroler „Supervise”.
29.06.1963 r. – „Dalmor” (GDY 300), trawler typu B-15 z PPD „Dalmor”, Gdynia – na Morzu Północnym w drodze na łowiska płn. Atlantyku wyskoczył za burtę i utonął **Władysław Kołodziejcki** – mł. rybak przetwórstwa.
20.07.1963 r. – GDY 169, kuter typu B-25s z PPiUR „Arka”, Gdynia – wszedł na skały u wschodnich wybrzeży W. Brytanii (ok. 0,5 Mm od latarni Longstone). Ściągnięty z mielizny przez holownik „Swarożyc”.
26/27.07.1963 r. – „Mazurek” (SZN 17), lugrotrawler typu B-17 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – zatonał na Skagerraku, w drodze z kraju na Morze Północne. Zginęło 6 rybaków: **Marian Formela** – kapitan, **Klemens Kitowski** – I mechanik, **Ignacy Tworzydło** – II mechanik, **Józef Pyrgiel** – st. rybak, **Eugeniusz Witkowski** – rybak, **Antoni Rybaczek** – pom. kucharza. I oficera uratował m.t. „Thuntank” – statek bandery szwedzkiej, a pozostałych uratował szwedzki kuter „00 36 ASA”. Odnaleziono zwłoki rybaka, st. rybaka, ciało II mechanika wydobyli nurkowie z „Czapli”.
30.08.1963 r. – „Jastrząb” (SZN 129), lugrotrawler typu B-17 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – wszedł na mieliznę (w pobliżu wyspy Chelminek) w drodze ze Szczecina do Świnoujścia. Lugrotrawler ściągnięty z mielizny przez holownik „Rosomak”.
7/8.10.1963 – WŁA 136, kuter typu B-25s z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo – na Bałtyku w drodze z Morza Północnego wypadł za burtę i zaginał **Łudwik Łukasiewicz** – kier. maszyn.
25.10.1963 r. – „Świder” (SZN 75), trawler typu B-14 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – zatonał (wlewanie się wody przez zdemontowane i niezabezpieczone otwory wylotowe od skraplacza i instalacji sanitarnych) po opuszczeniu doku nr 3 w Szczecińskiej Stoczni Remontowej. W dniu 27 października podniesiony przez PRO.
28.10.1963 r. – „Kaszuby”, statek-baza z Dalekomorskich Baz Rybackich, Szczecin – w drodze na Morze Północne, zaginał **Józef Hulecki** – marynarz przeładunkowy.
3.11.1963 r. – „Gil” (SZN 51), lugrotrawler typu B-17 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – wszedł na mieliznę na zachodnim wybrzeżu Danii w pobliżu portu Hanstholm. Ściągnięty przez lugrotrawler „Maskonur”.

- 3.11.1963 r. – „Mysikrólik” (SZN 14), lugrotrawler typu B-17 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na trasie Świnoujście – Szczecin w gęstej mgłę wszedł na mieliznę. Ściągnięty przez lugrotrawler „Marabut”.
- 6.12.1963 r. – KOŁ 100, drewniana łódź rybacka (dł. 5,0 m, szer. 2,0 m, silnik o mocy 5 KM, właściciel: Michał Gaździcki) – zatonała w kanale portu Kołobrzeg w wyniku kolizji z łodzią KOŁ 9. Łódź została wyciągnięta i przyholowana do nabrzeża przez statek ratowniczy „R-4”.
- 10.12.1963 r. – LEB 47, kuter typu KG-152, właściciele: Piotr Strzegowski i Ludwik Grym, zbud. w 1947 r. – na Bałtyku, 33 Mm na płn. od Czółpina, zatonał uderzony w prawą burtę przez duński statek „Sirpa Dan”. Załogę kutra uratował statek „Sirpa Dan”.
- 11.12.1963 r. – DAR 47, kuter typu K-15 z PPiUR „Kuter”, Darłowo – wszedł na mieliznę ok. 6 Mm od latarni morskiej Darłowo. Ściągnięty 2 stycznia 1964 r. przez m. s. „R-3” i kuter DAR 77.
- 21.12.1963 r. – STP 18, motorowa łódź rybacka (dł. 8.4 m, szer. 2,05 m, silnik Scandia o mocy 15 KM), unieruchomiona przez linę nawiniętą na śrubę na środku Przekopu Mieleńskiego w porcie Szczecin – została uderzona i zatopiona przez m. s. „Britmari” (bandera szwedzka). Załogę uratowała łódź STŁ 80.
- 10.02.1964 r. – ZAG 31, łódź rybacka, (właściciel Czesław Wiński z Górek Wschodnich) – zatonała na pływicznie przy CPN w Górkach Wschodnich.
- 27.02.1964 r. – „Wisłok” (GDY 186), trawler typu B-14 z PPD „Dalmor”, Gdynia – wszedł na mieliznę u brzegów Islandii. Załoga z wyjątkiem jednej osoby opuściła statek, który zatonał 7.04.1964 r., zaginął Bernard Syldatk – rybak.
- 15.04.1964 r. – „Mewa” (SZN 12), lugrotrawler typu B-17 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – w drodze na Morze Północne wszedł na mieliznę ok. 3 kable od latarni morskiej Kollicker-Ort. Ściągnięty przez holownik „Rosomak”.
- 5.05.1964 r. – WŁA 149, kuter typu B-25s z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo – podczas pracy na pokładzie z powodu ostrej niewydolności krążenia zmarł Henryk Skoczke – mł. rybak.
- 23.06.1964 r. – UST 6, kuter typu K-15/R z SPRM „Łosoś”, Ustka – wszedł na mieliznę na wsch. od latarni morskiej Czółpino. Ściągnięty z mielizny przez statki ratownicze „R-1” i „Alga”.
- 18.07.1964 r. – JAS 23, motorowa łódź rybacka z Jastarni – w trakcie połowów stracił przytomność i zmarł Artur Muza – rybak.

- 20.07.1964 r. – „Bystrzyca” (SZN 72), trawler typu B-14 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – podczas wydawania włoka na Morzu Północnym został uderzony w głowę zaczepem rozpornicy i zmarł Longin Sukiennik – st. rybak.
- 31.07.1964 r. – GDY 14, kuter typu KU-134 (armator: Leon Najder) – zatonął na trasie Hel – Sopot w wyniku zderzenia ze statkiem żeglugi przybrzeżnej s. s. „Zofia”. Załogę uratował kuter GDY 3.
- 19.08.1964 r. – „Kaszuby”, statek-baza z Dalekomorskich Baz Rybackich, Szczecin – podczas postoju na kotwicy w Zatoce Andrews w trakcie prac przeładunkowych został wciągnięty na bęben windy ładunkowej, w wyniku doznanych obrażeń wewnętrznych zmarł w szpitalu w Dundee Józef Landowski – windziarz .
- 5.09.1964 r. – „Foka”, prototypowy trawler typu B 18, budowany w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni dla PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w trakcie przygotowywania do przeholowania do suchego doku nastąpił przechył na prawą burtę, a wpływająca przez otwór awaryjny woda spowodowała częściowe zatopienie statku. Wewnątrz statku utonął T. Smalec – klucznik (prac. Stoczni).
- 8.10.1964 r. – HEL 88, kuter typu K-15/R z PPIUR „Koga”, Hel, zbudowany w 1959 r. – wszedł na mieliznę ok. 2 kabla od latarni Hel. Ściągnięty z mielizny przez holownik „Tumak” i kuter ratowniczy „Alga”.
- 30.10.64 r. – GDY 177, kuter typu KU-134 z Morskiej Centrali Zaopatrzenia , Gdynia – w maszynowni kutra, stojącego na kotwicy pod Krynicą Morską wybuchł pożar, który doprowadził do całkowitego zniszczenia i zatonięcia statku. Załoga przeszła na kuter GDY 24.
- 7.11.1964 r.- SPI 61, motorowa łódź rybacka – zatonała zalana dużą falą przybojową w ujściu Wisły. Załoga opuściła łódź.
- 8.11.1964 r. – JAN 16, drewniana łódź rybacka, bezpokładowa (dł. 5,9 m) – zatopiona (nakrycie łodzi wysoką falą przybojową) ok. 1 kabla od brzegu, na wysokości przystani w Jantarze (Zatoka Gdańska) utonął Feliks Plata – kier. łodzi.
- 8.12.1964 r. – „Bystrzyca” (SZN 72), trawler typu B-14 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – w pobliżu latarniowca Skagen w dordze z Morza Północnego do kraju, wypadł za burtę i zaginął Feliks Dąbrowski – palacz.
- 13.12.1964 r. – DAR 58, kuter typu K-15 z PPIUR „Kuter”, Darłowo – wszedł na mieliznę ok. 7,5 Mm od Darłowa. W dniu 15 grudnia ściągnięty przez statki ratownicze „R-3” i „Muszla”.
- 30.12.1964 r. – HEL 84, kuter typu K-15 z PPIUR „Koga”, Hel – wszedł na mieliznę przy Cyplu Helskim. Załogę kutra zdjęło na ląd Ratownictwo Brzegowe. W dniu 21 stycznia statki PRO „Muszla” i „R-3” ściągnęły kuter z mielizny.

- 8.01.1965 r. – **JAS 13**, kuter prywatny (właściciel Zygmunt i Roman Lisakowscy) – wszedł na mieliznę (awaria silnika) przy Cyplu Helskim. Załoga zdjęła Ratownictwo Brzegowe. Po dwóch dniach kuter ściągnięty z mielizny przez JAS 81, JAS 49 oraz wiosłową łódź Bór 3.
- 9.01.1965 r. – **HEL 99**, kuter typu B-368 z PPiUR „Koga”, Hel – wszedł na mieliznę (ok. 0,5 Mm od Piasków na Zatoce Gdańskiej). Załoga zeszła na ląd. 16.01.1965 r. Kuter ściągnięty z mielizny holowniki „Tumak” i „R-4”.
- 2.02.1965 r. – **UST 123**, drewniana, bezpokładowa łódź rybacka (dł. 4,88 m, szer. 1,73 m, zbudowana przez M. Pironiego w 1957 r., właściciel: Czesław Filipek) – zgnieciona i zatopiona przez stalowy kuter (UST 8) z SPRM „Łosoś”, zerwany z cum w Basenie Zimowym w porcie Ustka. Wrak łodzi wydobył 6 lutego statek ratowniczy „R-2”.
- 24/25.02.1965 r. – **WSG 21**, kuter typu KU-135 (właściciel i armator: Jerzy Kaźmierski z Gdańska) – wszedł na mieliznę (awaria silnika) ok. 1 Mm od ujścia Wisły Przekop i po zdryfowaniu zatonął w krze lodowej. Załoga opuściła kuter.
- 27.02.1965 r. – **KOŁ 61**, kuter typu KS-17 z PPiUR „Barka”, Kołobrzeg – zatonął na Bałtyku, zaginęli: **Zenon Jakubiec** – kier. kutra, **Władysław Jana** – motorzysta, **Anastazy Lemke** – st. rybak, **Leopold Siemiński** – rybak.
- 8.03.1965 r. – „**Oława**” (SZN 58), trawler typu B-14 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – podczas postoju przy Nabrzeżu Bułgarskim w porcie Szczecin w kabinie w części dziobowej statku wybuchł pożar, w czasie którego na skutek ciężkich poparzeń zmarł **Ireneusz Repczyński** – st. rybak.
- 9.03.1965 r. – **WŁA 53**, kuter prywatny (dł. 13,93 m, szer. 4,58 m, silnik Callesen o mocy 75 KM, zbud. w Gdyni w 1934 r., właściciel i armator: Teodor Bolda z Chałup) – zatonął na redzie portu Władysławowo (uszkodzenie w łodzi poszycia kadłuba i gwałtowne zalanie wnętrza kutra). Załoga przeszła na kuter WŁA 105. W dniu 29.03.1965 r. wrak kutra wydobyły statki PRO: „Tumak”, „Koral” i dźwig pływający „DM V”.
- 23.04.1965 r. – **WŁA 39**, motorowa łódź rybacka – w pobliżu Białej Góry weszła na mieliznę na skutek awarii silnika i pęknięcia liny kotwicznej. Z mielizny ściągnięta przez statek PRO „Muszla”.
- 5.05.1965 r. – **WSG 1**, kuter typu KU-160 z SPRM im. „Front Narodowy” z Górek Wschodnich – wszedł na mieliznę na Cyplu Helskim, zalany wodą i przewrócony na lewą burzę. Załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe. Po kilku dniach kuter ściągnięty jednostki ratownicze „Tumak” i „Alga”.
- 9.05.1965 r. – **ŚWI 4**, drewniana, rybacka łódź motorowo-żaglowa (dł. 11,5 m, szer. 3,85 m, silnik Man o mocy 95 KM, zbud. w 1958 r., armator Władysław Kluczyński) – 1 Mm na wsch. od falochronu portu Świnoujście wyrzucona przez sztormową pogodę

- na plażę i zniszczona na skutek uderzenia kadłubem o dno i przecieku. Załódze udało się dostać na ląd. Wydobycie łodzi było nieopłacalne.
- 22.05.1965 r. – UST 64, stalowy kuter typu K-15 z PPiUR „Korab”, Ustka – w drodze na łowisko w czasie sprawdzania wylotu wody chłodzącej w silniku wypadł za burtę i utonął **Henryk Sokolowski** – motorzysta.
- 24/25.05.1965 r. – „Tarpon” (ŚWI 190), trawler typu B-23 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – wszedł na mieliznę u wybrzeży Mauretanii. Załoga opuściła statek. Zamulony trawler pozostał na mieliznie.
- 9.07.1965 r. – MRZ 1, łódź rybacka z SPRM „Rega”, Mrzeżyno (dł. 9,28 m, szer. 3,04 m, silnik Puck o mocy 16 KM) – weszła na mieliznę 2 Mm od wschodniej głowicy falochronu portu Kołobrzeg. Jednego z rybaków uratował niemiecki jacht „Immer Bereit”, a drugiego Ratownictwo Brzegowe.
- 13.07.1965 r. – DAR 114, bezpokładowa łódź rybacka (dł. 8,80 m, szer. 2,58 m, silnik „Humboldt-Deutz” o mocy 24 KM, właściciel: Józef Bilko) – zacumowana przy Nabrzeżu Warsztatowym w porcie Darłowo została zatopiona przez szalandę „S-DRC 37” holowaną przez holownik „Bogdan”. W dniu 23 lipca wydobyto wrak łodzi.
- 19.09.1965 r. – ROW 19, łódź rybacka (dł. 5,50 m, szer. 2,26 m, silnik Penta o mocy 5 KM) – w czasie wybierania sieci została wyrwana przez falę przybojową, a następnie zatopiona na wysokości miejscowości Dębina, utonęli: **Leon Suszczewicz** – rybak, **Czesław Pruchniewski** – rybak.
- 22.09.1965 r. – „Żuraw” (SZN 28), lugrotrawler typu B-17 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na redzie portu Mandal (Norwegia) na skutek przewrócenia się bączka (łódź robocza) wypadł i utonął **Edward Michael** – st. rybak.
- 2.11.1965 r. – KOŁ 152, kuter typu B-12 z PPiUR „Barka”, Kołobrzeg – wszedł na mieliznę przy podejściu do duńskiego portu Hirtshals. Załogę przejął duński statek ratowniczy przybrzeżnego. Kuter odciągnął ok. 200 m w głąb morza duński ratownik (PRO odmówiło ściągnięcia). Kuter KOŁ 152 znalazł się całkowicie pod wodą.
- 11.11.1965 r. – ŁEB 32, kuter typu STOREM 4A z SPRM im. „10-lecia PRL”, Łeba – wszedł na mieliznę na wejściu do portu Łeba. Załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe. Po pięciu dniach kuter ściągnięto z mielizny.
- 20.11.1965 r. – „Ramada” (ŚWI 192), trawler typu B-23 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – osiadł na mieliznie przy wchodzeniu do portu Lagos (Nigeria). Ściągnięty z mielizny przez dwa nigeryjskie holowniki.
- 24.11.1965 r. – „Głuszc” (SZN 52), lugrotrawler typu B-17 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – zatonął po uszkodzeniu poszycia dna kadłuba o podwodne skały na Skagerraku (na pld. od latarni Indre Mannevaer) w drodze (podczas śnieżycy) do portu Mandal. Załogę uratował lugrotrawler „Mysikrólik”.

- 16.12.1965 r. – **LEB 11**, kuter typu KU-160 z SPRM im „10-lecia PRL”, Łeba – przeciek wody do maszynowni i zablokowanie steru po uderzeniu o dno w porcie Łeba zmusiły do osadzenia statku na mieliznie. Załogę uratowało Ratownictwo Brzegowe. W dniu 18.12.1965 r. kuter ściągnięto z mielizny.
- 3/4.01.1966 r. – „**Rozoga**” (GDY 217), trawler typu B-10 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – w czasie postoju w Gdyńskiej Stoczni Remontowej z oblodzonego trapu wpadł do wody i utonął **Zygmunt Grzelak** – st. rybak.
- 26.01.1966 r. – **DAR 65**, kuter typu K-15/R z PPiUR „Kuter”, Darłowo – wszedł na mieliznę w pobliżu latarni morskiej Jarosławiec. Ściągnięty z mielizny przez statek ratowniczy „R-3”.
- 21.02.1966 r. – **HEL 2**, kuter prywatny (Jadwiga i Gerhard Budzisz z Helu) o dł. 13,5 m, szer. 4,7 m, silnik o mocy 100 KM, zbudowany w Helu w 1952 r. – w czasie połowów na łowisku Zatoki Gdańskiej na statku wybuchł pożar, który spowodował wypalenie maszynowni, sterówki i części pokładu. W akcji ratowniczej kutra i załogi brał udział kuter HEL 27, który przeholował płonący statek do portu Hel. Ogień ugasiła Portowa Straż Pożarna i statek „R-1”.
- 8.03.1966 r. – **UST 13**, kuter typu KG-177A (właściciel: Henryk Zaniuk, Ustka) – wszedł na mieliznę ok. 6-7 km od portu Ustka. Ściągnięty przez statek ratowniczy „Muszla”.
- 7.04.1966 r. – **DAR 40**, kuter typu K-15 z PPiUR „Kuter”, Darłowo – ok. 11,5 Mm na zach. od Darłowa wypadł za burtę i utonął **Mirosław Gagiew** – st. rybak (zwłoki znaleziono 30 czerwca na plaży w pobliżu miejscowości Łazy).
- 5.05.1966 r. – **UST 51**, kuter typu B-368 z PPiUR „Korab”, Ustka – wszedł na mieliznę ok. 8 Mm od Ustki. Ściągnięty przez statek ratowniczy „R-2”.
- 9.05.1966 r. – „**Sójka**” (SZN 36), ługotrawler typu B-11 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na Morzu Północnym zaginął **Ireneusz Drewnowski** – rybak.
- 22.05.1966 r. – **WŁA 60**, kuter typu KG-177 (właściciel: Kazimierz Szomborg) – zatonał w porcie Władysławowo na skutek przecieku pochwy wału śrubowego oraz pęknięcia stewy rufowej. Po kilku dniach kuter wydobyto.
- 7.06.1966 r. – „**Tasergal**” (ŚWI 191), trawler typu B-23 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na statku w porcie Świnoujście zmarł **Stanisław Jakusz-Gostomski** – II oficer.
- 30.06.1966 r. – **LEB 26**, kuter typu KU-160 Ł z SPRM „10-lecia PRL”, Łeba – w czasie wybierania zestawu trałowego wypadł za burtę (ściągnięcie przez słomiak) i utonął **A. Przybył** – motorzysta.

- 30.08.1966 r. – WŁA 106, kuter typu B-25s z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo – wszedł w mgłę na mieliznę (ok. 100 m od latarni St. Mary – wsch. wybrzeże Szkocji). Ściągnięty z mielizny przez angielski holownik „Oksider”. Z uwagi na przeciek w maszynie remont kutra przeprowadzono w porcie North Sields.
- 21.09.1966 r. – Trb 51, łódź rybacka z SPRM „Certa”, Szczecin – na Zalewie Szczecińskim wypadł za burtę i zginął Władysław Kielbasa – kier. łodzi.
- 23.10.1966 r. – UST 9, kuter typu K-15/R z SPRM „Łosoś”, Ustka – na skutek uderzenia przez worek z rybami, zwisający na talii nad pokładem, wypadł za burtę i utonął Stefan Zmyślony – prakt. rybacki.
- 26.11.1966 r. – UST 119, w czasie sztormu łódź została przewrócona w pobliżu Darłowa, utonął jeden z dwóch rybaków: Andrzej Jachowicz – właściciel i kier. łodzi.
- 19/20.12.1966 r. – HEL 124, kuter typu B-12 z PPiUR „Koga”, Hel – w czasie postoju w porcie Hel przy przechodzeniu z kutra HEL 100 na HEL 124 wpadł do wody i utonął Józef Budzisz – z-ca kier. kutra.
- 12.01.1967 r. – ŚWI 73, drewniana bezpokładowa łódź rybacka, właściciel: Eugeniusz Sukiennik – zatopiona przez nieznaną jednostkę przy nabrzeżu Władysława IV w Świnoujściu. Łódź została wydobyta.
- 31.01.1967 r. – KRM 7, motorowa łódź (dł. 6,55 m, szer. 2,26 m, silnik Penta o mocy 6 KM, zbud. w 1963 r., właściciel: Bolesław Syroka z Krynicy Morskiej), zdryfowana (unie ruchomienie śruby łodzi nawiniętą pławnicą) przez sztorm z rejonu Krynicy Morskiej w pobliże Jantarny (brzeg ZSRR).
- 9.02.1967 r. – „Kamienna” (SZN 66), trawler typu B-14 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – wszedł na mieliznę ok. 100 m na płd.-wsch. od dalby dewiacyjnej na Starej Świnie. Ściągnięty z mielizny przez holowniki „Masław” i „Samson”.
- 6.03.1967 r. – „Langusta” (ŚWI 200), trawler typu B-18 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście na płu.-zach. Atlantyku podczas zakładania (bez ubezpieczenia) stropu na worek, przy gwałtownym przechyle statku na dziób – spadł z krawędzi slipu do wody i zginął Jan Okruta – st. rybak.
- 30.03.1967 r. – „Kania” (SZN 5), lugrotrawler typu B-11 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – wszedł na mieliznę Falsterboev. Ściągnięty i odholowany do Świnoujścia przez lugrotrawler Gawron, a stąd do Szczecina przez holownik „Masław”.
- 4.04.1967 r. – KRM 4, łódź – w czasie holowania przez kuter GDY 200 z Jantaru do Krynicy Morskiej na wysokości Krynicy Morskiej nabrała wody i zatonała. Załoga łodzi była na kutrze. W dniu 8.04 1967 r. łódź wydobyto.

- 10.04.1967 r. – **LEB 9**, kuter typu KU-135 (właściciel: Zbigniew Ratajczak, Łeba) – w czasie mgły wszedł na mieliznę (ok. 6 km na zachód od Łeby). Załoga zdjęta na ląd przez Ratownictwo Brzegowe. W dniu 14.04.1967 r. ściągnięty z mielizny przez statki ratownicze „Alga” i „R-2”.
- 10.04.1967 r. – **WŁA 166**, kuter typu B-25 z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo – osiadł na mieliznie w pobliżu wejścia do portu Władysławowo. Następnego dnia ściągnięty z mielizny przez jednostki PRO: „R-1” i „Alga”.
- 26.07.1967 r. – **KOŁ 89**, kuter typu KU-134 A – przy wyjściu z Basenu Rybackiego w porcie Kołobrzeg wyskoczył za burtę i utonął **Dymitr Czipilewski** – nienależący do załogi kutra.
- 1.08.1967 r. – „Szprotawa” (SZN 73), trawler typu B-14 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – wszedł na mieliznę w Kanale Piastowskim trasy wodnej Świnoujście-Szczecin. Ściągnięty przez lugrotrawler „Myszolów”.
- 19.08.1967 r. – „Karwia” (SZN 71), trawler typu B-14 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na płn. Atlantyku wypadł za burtę i zaginał **Roman Bogusław** – bosman.
- 1.09.1967 r. – „Cetus” (GDY 316), trawler typu B-15 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – w drodze z łowiska do portu Saint John’s (Kanada) – wypadł za burtę i zaginał **Henryk Zieliniewicz** – as. pokładowy.
- 26.09.1967 r. – **SWB 5**, motorowa łódź rybacka z SPRM „Wyzwolenie”, Świbno – osiadła na mieliznie na wysokości falochronu u wejścia na Wisłę Przekop. Załogę uratowała łódź rybacka „Mik 18”. Z mielizny łódź ściągnął kuter ratowniczy „Alga”.
- 7.10.1967 r. – „Kaczor” (SZN 2), lugrotrawler typu B-11 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – wszedł na skały w norweskim fiordzie Karm Sund. Ściągnięty przez lugrotrawler „Jemiołucha” i przeholowany do portu Haugesund w celu naprawy powstałych uszkodzeń.
- 12.10.1967 r. – **ŚWI 73**, drewniana łódź rybacka, właściciel: Eugeniusz Sukiennik – zatopiona przez nieznaną jednostkę w porcie Świnoujście.
- 9.12.1967 r. – **JAS 92**, rybacka łódź (dł. 6,8 m, szer. 2,8 m, silnik o mocy 24 KM, zbudowana w 1955 r. armatorzy: Willi Lisakowski i Erwin Lencer) – w wyniku uderzenia przez kuter JAS 20 w lewą burtę łodzi – zatonała na Zatoce Puckiej. Załogę łodzi uratował kuter JAS 20. W dniu 14 grudnia kuter JAS 20 wydobyl na pokład prawą burtę łodzi, a lewą burtę wraz z silnikiem przyholował do Jastarni.
- 3.01.1968 r. – **WŁA 23**, kuter (dł. 23,24 m, szer. 6,34 m, zbud. w Pucku w 1950 r. z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo) – wszedł na mieliznę u brzegu Półwyspu Helskiego. Trzech członków załogi uratował okręt Marynarki Wojennej nr 361, a dwóch pozostałych kuter ratowniczy „R-1”. W dniu 9 stycznia holownik „Tumak” i dźwig „DM-V” ściągnął i przeholował zatopiony kuter do portu Hel.

- 5.01.1968 r.** – **WŁA 83**, kuter typu STOREM 4B z SPRM „Gryf”, Władysławowo – w porcie Władysławowo, w pomieszczeniu akumulatorowni na skutek wybuchu mieszanki wodorowej został wyrzucony i w wyniku doznanych obrażeń zmarł 9 stycznia **Henryk Rotta** – elektryk Warsztatów Pogotowia Technicznego Spółdzielni „Gryf”.
- 17.01.1968 r.** – **KOŁ 159**, kuter typu B-12 z PPiUR „Barka”, Kołobrzeg – podczas śnieżycy osiadł na mieliznie (ok. 80 m od główki zachodniego falochronu) przy wejściu do portu Władysławowo. Z mielizny ściągnięty przez statek ratowniczy „Muszla”.
- 17/18.01.1968 r.** – **DAR 114**, łódź rybacka, właściciel: Stanisław Pietrzyk – zatonała w porcie Darłowo. Wydobyta przez statek ratowniczy „R-3”.
- 26.01.1968 r.** – **DZI 62**, kuter typu STOREM 4B z SPRM „Belona”, Dziwnów – wszedł podczas śnieżycy na mieliznę ok. 100 m od brzegu i 7 Mm na płn.-wsch. od Dziwnowa. Załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe. Ściągnięty z mielizny przez statki ratownicze: „Szkwał”, „Perła”, „Rosomak” i „Swarożyc”.
- 22.02.1968 r.** – **HEL 1**, drewniany kuter (dł. 11,9 m, szer. 4,12 m, zbud. w Helu w 1952 r., właściciel: Brunon Dawidowski, Hel) – podczas trałowania na Zatoce Gdańskiej zginął **Stanisław Grzymajło** – mł. rybak.
- 22.02.1968 r.** – **WŁA 103**, kuter typu MIR-20 a z SPRM „Gryf”, Władysławowo – wszedł na mieliznę między Białą Górą a latarnią morską Stilo. Załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe. Kuter pozostał na mieliznie.
- 24.02.1968 r.** – **MRZ 1**, łódź rybacka z SPRM „Rega”, Mrzeżyno-Gryfickie (dł. 9,28 m, 3,04 m, silnik Puch o mocy 24 KM, zbud. w 1958 r.) – zatonała (oblodzenie i zalanie falami) ok. 2 Mm na wsch. od Niechorza. Utonęła załoga łodzi: **Tadeusz Klimczak** – kier. łodzi (ciało znalezione pod Mrzeżynem – 6 marca), **Stefan Klan** – st. rybak (ciało znalezione na wysokości Pogorzelic – 19 marca).
- 7.03.1968 r.** – **UST 46**, kuter typu KS 17 z PPiUR „Korab”, Ustka – zatonał (między Czółpinem a Ustką) w wyniku nieszczelności pokrywy magazynku bosmańskiego, którą woda przedostała się do maszynowni i kabiny nawigacyjnej. Załogę uratował kuter UST 109. W dniu 3.04.1968 r. kuter został podniesiony z dna przez Polskie Ratownictwo Okrętowe.
- 9.03.1968 r.** – „**Cetus**” (GDY 316), trawler typu B-15 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – w trakcie połowów na łowiskach atlantyckich (podczas zakładania stropu na wybierany worek włoka) wypadł przez oblodzony slip do wody i utonął **Tadeusz Sierpiński** – st. rybak.
- 13.04.1968 r.** – „**Krępina**” (SZN 68), trawler typu B-14 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – w Szczecińskiej Stoczni Remontowej – w wyniku utraty równowagi na trapie, uderzenia głową o nadburcie wpadł do wody i utonął **Eugeniusz Dąbrowski** – st. rybak.

- 7.05.1968 r. – **DAR 22**, łódź rybacka (dł. 8,65 m, szer. 3,10 m, silnik o mocy 15 KM) – zatonała na skutek nieszczelności kadłuba spowodowanej uderzeniami o burtę trawlera „Bzura”, który ją holował). Załogę przejęła „Bzura”.
- 4.06.1968 r. – **WŁA 147**, kuter typu B-25s z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo – w trakcie wydawania tuki (wspólnie z DAR 156) wplątał się w słomiaki i wraz z nimi znalazł się za burtą i utonął **Leon Krukowski** – mł. rybak.
- 5.06.1968 r. – **MRZ 18**, łódź rybacka (dł. 6,2 m, szer. 2,22 m, silnik o mocy 20 KM, zbud. w 1962 r., właściciel: Ryszard Dąbrowski) – zatonała po wdarciu się wody przez otwór powstały po wyrwaniu skrzyni mieczowej w wyniku uderzenia o grunt po przejściu jednostki WOP-u „M.76”. Łódź wydobyto i przeholowano do slipu wojskowym samochodem.
- 11.06.1968 r. – **ŁEB 20**, kuter typu KU-160 z SPRM „10-lecie PRL”, Łeba – wszedł na mieliznę ok. 20 m od główki wschodniego falochronu portu Łeba. Załogę zdjęła jednostka Ratownictwa Brzegowego. W dniu 15 czerwca statek PRO „Muszla” ściagnął kuter z mielizny.
- 1.08.1968 r. – **SOP 9**, drewniana łódź rybacka (dł. 6,8 m, właściciel: Stefan Gałka) – zatonała na Zatoce Gdańskiej w wyniku uderzenia kadłubem o niewidoczną, niezidentyfikowaną przeszkodę denną.
- 5.08.1968 r. – „**Barakuda**” (ŚWI 185), trawler typu B-23 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w porcie Lagos (Nigeria) spadł z trapu do basenu portowego i utonął **Stanisław Lemke** – motorzysta.
- 8.08.1968 r. – **ŁEB 55**, drewniana, bezpokładowa łódź rybacka (dł. 9 m, szer. 3,15 m, silnik Lister o mocy 15/20 KM, zbud. w 1951 r., właściciel: Aleksander Raudo i Marian Kosz) – zatonała po zderzeniu z kutrem ŁEB 17, zginął **Aleksander Raudo** – kier. łodzi.
- 8.08.1968 r. – **UST 46**, kuter typu KS-17 z PPiUR „Korab”, Ustka – zatonał ok. 2 Mm na płn. od Rowów na skutek przedostania się wody do magazynku bosmańskiego i maszynowni. Załogę z trawły przejął kuter UST 109. Kuter wydobyło PRO – 9 czerwca 1969 r.
- 31.08.1968 r. – „**Narwał**” (ŚWI 201), trawler typu B-18 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na płn. Atlantyku na statku wybuchł pożar torów kablowych i pomieszczeń styczników, który załoga samodzielnie ugasiła. Statek dopłynął do portu Halifax na remont.
- 15.09.1968 r. – „**Poprad**” (GDY 263), trawler typu B-10 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – w drodze z łowiska Georges Bank do portu Halifax wpadł do karteru układu wysokiego ciśnienia maszyny głównej i poniósł śmierć **Marian Latański** – palacz.

- 18.10.1968 r.** – **KĄT 2**, motorowa łódź rybacka z SPRM „Mierzeja”, Kąty Rybackie (dł. 5,3 m, szer. 1,4 m, zbud. w 1965 r.) – zatonała na Zalewie Wiślanym ok. 1 Mm na płn. od stawy Gdańsk. Zginęła cała załoga: **Henryk Gierszewski** – rybak, **Ryszard Kazimierz Kuszak** – współwłaściciel, **Jerzy Krańnicki** – współwłaściciel.
- 18.10.1968 r.** – **SUC 5**, wiosłowa łódź rybacka (dł. 4,6 m, szer. 1,3 m, zbud. w 1961 r. armator: Leonard Pałucki z Suchacza) – zatonała zalana wysoką falą na Zalewie Wiślanym między Suchaczem a Kamienicą Elbląską, utonęli: **Leonard Pałucki** – rybak, **Tadeusz Dąbrowski** – rybak.
- 25.12.1968 r.** – „**Łeba**” (ŚWI 142), trawler typu B-10 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – wszedł na skały Bass Rock w Zatoce Firth of Forth na Morzu Północnym. Mimo dość licznych uszkodzeń zdołał wrócić w asyście trawlera „Łyna” (ŚWI 144) do kraju na remont.
- 1/2.01.1969 r.** – **SWB 26**, motorowa łódź rybacka, właściciel: Stanisław Makowski, Świbno – zatonała w porcie Świbno (nacisk lodów).
- 1/2.01.1969 r.** – **MIK 12**, motorowa łódź rybacka, właściciel: Józef Czechowicz, Mikoszewo – zatonała w porcie Świbno (nacisk lodów).
- 1/2.01.1969 r.** – **SWB 51**, motorowa łódź rybacka, właściciel: Zenobiusz Grajewski – zatonała w porcie Świbno (nacisk lodów).
- 31.01.1969 r.** – „**Raszka**” (SZN 22), lugrotrawler typu B-17 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – w angielskim porcie Aberdeen utonął **Leonard Gmerek** – st. rybak.
- 17.02.1969 r.** – „**Gawron**” (SZN 50), lugrotrawler typu B-17 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – zatonał przy Nabrzeżu Bułgarskim w Szczecinie (pozostawienie otwartego zaworu odcinającego odlot zaburtowy systemu centralnego ogrzewania). W dniu 21.03.1969 r. dźwig przy pomocy dwóch pontonów podniósł statek z dna.
- 19.02.1969 r.** – **KOL 66**, kuter typu K-15/R z PPiUR „Barka”, Kołobrzeg – w porcie Kołobrzeg zatruł się tlenkiem węgla i zmarł **Jan Góra** – prakt. rybak.
- 23.02.1969 r.** – **UST 18**, łódź rybacka, armator: Józef Żal – zatonała (niezabezpieczony otwór żęzowy) przy pomoście rybackim portu Ustka. W dniu 26 lutego łódź wydobyto.
- 1.03.1969 r.** – **JAS 69**, kuter typu KU-134 (armator: Ryszard Netzel, Jastarnia) – zatonała wskutek zalania wnętrza kadłuba przez otwór w poszyciu w porcie Hel.
- 5.03.1969 r.** – **WSG 40**, kuter typu KU-160 (właściciel: Józef Majkowski, Górki Wschodnie) – zatonał w porcie Górki Wschodnie na skutek przecieku spowodowanego wyciągnięciem uszczelnienia planek przez lód.

- 5.03.1969 r. – **LEB 30**, kuter typu MIR-20a, właściciel: Jerzy Konkel, Łeba – statek osiadł na mieliznie w pobliżu wejścia do portu Łeba. Załogę kutra z pomocą pontonu zdjęło Ratownictwo Brzegowe.
- 8.03.1969 r. – „**Raba**” (GDY 216), trawler typu B-10 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – na wodach płn. Atlantyku w sztormowej pogodzie, podczas mocowania stalowej liny, zwisającej poza burtę, wypadł i utonął **Jan Gromadziński** – st. rybak.
- 9.03.1969 r. – **WSG 3**, motorowa łódź rybacka – zatonała w porcie Górki Zachodnie.
- 9.04.1969 r. – „**Auriga**” (GDY 312), trawler typu B-15 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – w drodze z Gdyni na płn.-zach. Atlantyk wypadł za burtę i utonął **Edmund Rapowicz** – motorzysta.
- 17.04.1969 r. – „**Homar**” (ŚWI 199), trawler typu B-18 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na łowisku Georges Bank wpadło do wody z łodzi ratunkowej dziewięciu rybaków, spośród których zaginęł **Józef Paszke** – st. rybak.
- 20.04.1969 r. – **DAR 156**, kuter typu B-25s z PPiUR „Kuter”, Darłowo – wszedł na mieliznę w odległości ok. 2,5 Mm od latarni morskiej Jarosławiec. Po tygodniu ściągnięty z mielizny przez statki ratownicze: „R-3” i „Perla”.
- 25.04.1969 r. – **UST 42**, kuter typu KS-17 z PPiUR „Korab”, Ustka – wszedł na mieliznę ok. 200 m od wschod. falochronu portu Ustka. Ściągnięty przez statek ratowniczy „R-4”.
- 10.06.1969 r. – **UST 5**, kuter typu STOREM 4A z SPRM „Łosoś”, Ustka – wszedł na mieliznę ok. 800 m od ujścia Wisły Przekop. Załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe. W dniu 13 czerwca kuter ściągnął holownik „Tumak”.
- 20.07.1969 r. – **SWB 3**, motorowa łódź rybacka (dł. 11,04 m, szer. 3,4 m) z SPRM „Wyzwolenie”, Świbno – w czasie odbijania od lewego brzegu Wisły Przekop wypadł za burtę i utonął **Aleksander Kienigsman** – rybak.
- 15.09.1969 r. – **GDY 2**, drewniany kuter (dł. 16,48 m, szer. 5,10 m, pojemność 28 RT, zbud. w 1936 r., właściciel: Juliusz Denc, Gdynia) – w drodze z łowiska została zalana ładownia (nieszczelność kadłuba na skutek ciężkiej pracy statku na sztormowej fali) i kuter zatonał. Załogę uratował kuter GDY 6.
- 25.09.1969 r. – **TRB 89**, drewniana, bezpokładowa łódź rybacka (długość 7,20 m, szer. 1,89 m, silnik Scandia o mocy 10 KM) – zatonała (zalenie wskutek dużego przechyłu w czasie wyrywania kołków niewodowych) na Zalewie Szczecińskim ok. 1,2 Mm na wsch. od Bramy Torowej, utonął **Zdzisław Różański** – kier. łodzi i zaginęł (nie odnaleziono ciała) **Leonard Kujawski** – rybak.

- 2.10.1969 r. – „Drop” (SZN 10), lugrotrawler typu B-11 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – wszedł na mieliznę na trasie Świnoujście-Szczecin. Ściągnięty przez holownik „Goliat”.
- 4.11.1969 r. – „Kaszuby”, statek-baza z Dalekomorskich Baz Rybackich, Szczecin – w drodze do kraju, zmarł (miażdżycza lewej tętnicy wieńcowej) **Eugeniusz Michałak** – bosman.
- 15.11.1969 r. – **ŁEB 62**, drewniana, motorowa łódź rybacka (dł. 11,4 m, szer. 4,78 m, silnik June Munktell o mocy 50 KM, zbud. w 1930 r. w Szwecji, właściciel: Czesław Łączkowski) – zatonała (utrata szczelności kadłuba) ok. 1,5 Mm od portu Łeba. Załogę uratował **ŁEB 63**.
- 28.11.1969 r. – **ŚWI 52**, kuter (dł.12,80 m, szer. 4,43 m, silnik o mocy 129 KM, zbud. w 1940 r., armator: Wincenty Zacharkiewicz, Świnoujście) – zatonał na skutek zderzenia się z okrętem ORP-604 w czasie akcji ratowniczej (kuter unieruchomiony przez sieć nawiniętą na śrubie napędowej i zalanie ładowni). Załogę kutra przejął okręt ORP-604.
- 6.12.1969 r. – **WŁA 114**, kuter typu STOREM 4B z SPRM „Gryf”, Władysławowo – wszedł na mieliznę ok. 1 Mm na wschód od latarni wejściowej do portu Władysławowo. Załogę zdjęła Portowa Straż Pożarna. W dniu 9 grudnia kuter został ściągnięty z mielizny przez „Tumaka” i „Muszlę”.
- 3.01.1970 r. – **UNI 13**, drewniana łódź rybacka (dł. 6,05 m, szer. 2,07 m, silnik Penta o mocy 5 KM) zatonała (zalanie łodzi falą przybojową) ok. 250 m od przystani plażowej w Unieściu, utonęli: **Witold Hadrys** – kier. łodzi, **Czesław Benuszak** – rybak. W dniu 4 lutego wydobyto łódź.
- 3.02.1970 r. – **DAR 30**, kuter typu KU-134 B (armator: Jan Głowienko) – zatonał w porcie Ustka (wypadnięcie targanu), przeciek poniżej linii wodnej w części rufowej. Kuter wydobyto 5.03.1970 r. samobieżnym dźwigiem z „Hydrobudowy 4” w Gdyni.
- 13.03.1970 r. – **DAR 27**, kuter typu KS-17, prywatny (P. Erbel, E. Piątkowski i L. Goździk, Darłowo) – w basenie portu Darłowo utonął **Jerzy Jaskóła** – prakt. rybak.
- marzec 1970 r. – **WŁA 105**, kuter typu B-25s z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo – zatonał w porcie Władysławowo w wyniku uszkodzenia kadłuba na ostrodze portowego falochronu.
- marzec 1970 r. – **SWB 71**, łódź rybacka – zatonała uszkodzona przez lody w porcie Świbno. Zginęło dwóch rybaków.
- 10.04.1970 r. – **WŁA 129**, kuter typu STOREM 4B z SPRM „Gryf”, Władysławowo – wszedł na mieliznę na wysokości Białej Góry. Załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe. Kuter ściągnęła „Muszla” oraz „RC-1”.

- 21.05.1970 r. – „Krepina” (SZN 67), trawler typu B-14 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na wodach płn.-zach. Atlantyku zaginął Ryszard Gut – palacz.
- 26.05.1970 r. – „Łyna” (ŚWI 144), trawler typu B-10 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście w drodze na łowiska na Morzu Północnym wypadł za burtę i zaginął Ryszard Bukowski – palacz.
- 17.06.1970 r. – „Rudawa” (GDY 218), trawler typu B-10 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – wszedł na mieliznę w cieśninie Sund, ok. 1,5 Mm od latarni Nodre Rose. Ściągnięty przez holowniki: „Rosomak” i „Swarożyc”.
- 14.07.1970 r. – **LEB 18**, kuter typu Storem 4B z SPPi RM „Rybmor”, Leba – w trakcie odbijania w porcie Leba – wypadł za burtę i utonął Tadeusz Wiesiołek – rybak.
- 5.08.1970 r. – „Kaszuby”, statek-baza z Dalekomorskich Baz Rybackich, Szczecin – w czasie postoju na kotwicy na łowisku Georges Bank na Atlantyku spadł z trapu i utonął Jan Berkowski – steward.
- 23.10.1970 r. – **DZI 71**, łódź rybacka (dł. 8,02 m, szer. 2,72 m, silnik Scandia o mocy 12 KM, zbud. w 1949 r., właściciel: Franciszek Łukaszewicz) – zatonała (uderzenie o twarde dno i zalanie falą przybojową) 150-200 m na wsch. od wejścia do Dziwnowa, utonęli: Franciszek Łukaszewicz – kier. łodzi, armator, Krzysztof Łukaszewicz (syn) – rybak.
- 22.01.1971 r. – „Orka” (ŚWI 198), trawler typu B-18 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w drodze na łowiska Georges Bank na północnym Atlantyku wypadł za burtę i zaginął Zygmunt Konopka – bosman.
- 26.01.1971 r. – **DAR 26**, prywatna łódź rybacka (właściciel R. Drzewucki) – zatonała na skutek uszkodzenia dziobu o nierozpoznaną podwodną przeszkodę i gwałtowne wdarcie się wody do łodzi. Załogę uratował kuter DAR 57.
- 1.03.1971 r. – „Wkra” (GDY 266), trawler typu B-10 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – w drodze z Morza Północnego w rejonie Arkony na Bałtyku wyskoczył za burtę i utonął Stanisław Bohdanowicz – prakt. maszyn.
- 12.03.1971 r. – **WŁA 170**, kuter typu B-25 z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo – wszedł na mieliznę 250-300 m od główki wejściowej wschodniego falochronu portu Władysławowo. Ściągnięty przez holowniki: „Muszla”, „Czesław” i „Bogdan”.
- 21.03.1971 r. – **WŁA 135**, kuter typu B-25s z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo – wszedł na mieliznę ok. 150 m od główki falochronu portu Władysławowo. Z mielizny ściągnięty przez holownik „Muszla”.

- 21.03.1971 r. – **LEB 13**, kuter drewniany (dł. 11,87 m, zbud. w Helu w 1951 r., właściciel: Jan Plichta, Łeba) – wszedł we mgłę na mieliznę w pobliżu portu Łeba. Załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe. Kuter ściągnięty z mielizny przez holownik „Muszla”.
- 21.03.1971 r. – **LEB 53**, łódź rybacka (dł. 11,82 m, szer. 4,26 m, pojemność 13 BRT, silnik o mocy 50 KM, właściciel: Piotr Strzegowski) – weszła we mgłę na mieliznę (ok. 1 Mm od Karwi) w następstwie czego doszło do całkowitej utraty łodzi. Załogę łodzi uratowało Ratownictwo Brzegowe.
- 30.03.1971 – **LEB 31**, kuter typu STOREM 4A z SPPiRM „Rybmor”, Łeba – wszedł na mieliznę ok. 250 m po zach. stronie falochronu portu Łeba. Ściągnięty z mielizny przez holownik „Muszla” i „R-1”.
- 22.06.1971 r. – „**Kamienna**” (ŚWI 164), trawler typu B-14 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na północnym Atlantyku w dryfie i gęstej mgłę, po wybraniu włoka, został uderzony w lewą burtę przez trawler „Neytrind” bandery ZSRR, w wyniku czego zatonął. Załogę uratował taranujący statek i przekazał ją na m. t. „Kanaryjka”.
- 1.07.1971 r. – „**Likomur**” (SZN 89), trawler typu B-29 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – w drodze na łowisko w kanale La Manche, wypadł za burtę i zaginął **Alfred Buntilow** – intendent.
- 18.08.1971 r. – „**Nidzica**” (GDY 275), trawler typu B-14 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – na łowisku George’s Bank – we mgłę zderzył się z amerykańskim, drewnianym kutrem „Malene and Marie”, który zatonął. Całą, 6-osobową załogę uratowała „Nidzica”.
- 25.08.1971 r. – **UST 127**, drewniana łódź rybacka (dł. 10,92 m, szer. 4,30 m, silnik o mocy 30 KM, właściciel: Franciszek Miszewski) – w drodze do portu wypadł za burtę i zaginął **Tadeusz Miszewski** – mł. rybak (syn właściciela).
- 10.11.1971 r. – **KRM 11**, bezpokładowa łódź rybacka (dł. 6,0 m, szer. 2,1 m, silnik typu Puck o mocy 12 KM, armator: SPRM „Pokój”) – wypadł za burtę i utonął (ok. 400 m od brzegu Krynicy Morskiej) **Stefan Przybysz** – rybak.
- 10.11.1971 r. – **MIW 16**, łódź rybacka (dł. 8,50 m, szer. 3,05 m, silnik o mocy 28 KM z SPRM „Kotwica”, Międzyzdroje) – po uderzeniu o dno ok. 300 m na płn. od Międzywodzia, została zalana i rozbita na trzy części przez fale przybojowe. Załoga zdołała przedostać się na ląd.
- 8.12.1971 r. – **SOP 6**, łódź drewniana, bezpokładowa (dł. 6,4 m, szer. 2,3 m, silnik o mocy 5 KM) – zalana sztormową falą i wywrócona, zginęła dwuosobowa załoga: **Jan Dera** – st. rybak, **Leon Rybicki** – mł. rybak.
- 10.01.1972 r. – **LEB 31**, kuter typu STOREM 4A z SPPiUR „Rybmor”, Łeba – osiadł na mieliznie ok. 500 m na zachód od wejścia do Łeby. Załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe. Z mielizny ściągnięty przez statki ratownicze „RC-1” i „R-3”.

- 10.01.1972 r. – **ROW 2**, drewniana łódź rybacka (dł. 6,50 m, szer. 2,35 m, silnik Scandia o mocy 10 KM, zbud. w 1962 r., właściciel: Stanisław Gulczyński i Tadeusz Świergal-ski) – w drodze z łowiska w wyniku uderzenia kadłubem o grunt łódź zatonięła ok. 50 m na płn.-wsch. od wejścia do przystani Rowy. Rybacy dopłynęli do brze-gu.
- 21.03.1972 r. – **KOŁ 98**, drewniany kuter typu KG-177 (zbud. przez Stocznnię Rybacką w Gdyni w 1951 r., armator: Antoni Jerzyk, Kołobrzeg) – w gęstej mgłę osiadł na mieliznie 3,5 Mm na wsch. od wejścia do portu Kołobrzeg. Załoga opuściła kuter przy pomocy drużyny ratownictwa z lądu. Z uwagi na wklिनowanie dziobu w drewnianą palisadę nastąpiła całkowita utrata kutra.
- 21.03.1972 r. – **ŁEB 1**, kuter typu KU-134 (właściciel: Leon Formela, Łeba) – wszedł we mgłę na mieliznę, ok. 200 m od wschodniej główki falochronu portu Łeba. W następnych dniach na skutek pogarszających się warunków atmosferycznych kuter uległ całkowi-temu zniszczeniu. Załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe.
- 21.03.1972 r. – **WŁA 8**, kuter (dł. 13,5 m, szer. 4,7 m, pojemność 20 RT, zbud. przez L. Ledtke we Władysławowie w 1952 r., właściciel: Antoni Budzisz, Władysławo-wo) – we mgłę wszedł na mieliznę ok. 4 kable na zach. od ujścia rzeki Piaśnicy. Załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe. Po pięciu dniach kuter ściągnięto z mieli-zny.
- 10.04.1972 r. – „**Łużyca**” (ŚWI 143), trawler typu B-10 należący do WSM Szczecin – w czasie postoju przy nabrzeżu Bulwaro Piastowskiego w Szczecinie w wyniku pot-knięcia się o zręcznicę i upadku ze schodni, doznał poważnych obrażeń i 14 kwietnia zmarł **Juliusz Kulikowski** – elektryk.
- 25/26.04.1972 r. – **HEL 123**, kuter typu B-25 z PPIUR „Koga”, Hel – w basenie portowym wpadł do wody i utonął **Marek Łogwiniuk** – motorzysta.
- 28.06.1972 r. – **STO 1**, łódź wiosłowa ze Stogów (drewniana, dł. 4,85 m i szer. 1,58 m) – w wyniku zderzenia z kutrem ZAG 1 z Górek Zachodnich na Wiśle Śmiałej – utone-ło dwóch z trzech członków załogi łodzi: **Lech Szopiński, Piotr Malmyszko**.
- 4.08.1972 r. – **SWB 1**, motorowa łódź rybacka – w wyniku awarii steru wyrzucona na mieliznę ok. 1 km na płn. od główki zachodniego falochronu ujścia Wisły Śmiałej. Załoga wyszła na brzeg wyspy przy ujściu Wisły, skąd zabrała ich łódź SWB 6. Następnego dnia łódź ściągnął z mielizny kuter ratowniczy „Alga”.
- 10.01.1973 r. – „**Mors**” (ŚWI 297), trawler typu B-418 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na łowisku południowoafrykańskim podczas mocowania łodzi ratunkowej utracił równowagę, wypadł za burtę z pokładu łodziowego i utonął **Tadeusz Węsek** – st. rybak.

- 29.01.1973 r. – UST 13, kuter typu KG-177A (właściciele: Wiesław Kusalewicz i Mikołaj Drycz, Ustka) – po wybraniu kotwicy utracił równowagę, wypadł za burtę i utonął **Mikołaj Drycz** – st. rybak.
- 4.02.1973 r. – „Aries” (GDY 314), trawler typu B-15 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – na łowisku Labradoru w czasie awaryjnego wybierania zestawu trałowego, spadająca z roli lina trałowa uderzyła w głowę rybaka, który wypadł przez slip za rufę statku i utonął. Zginął tragicznie **Jan Kunkel** – rybak.
- 20.04.1973 r. – UST 61, kuter typu K-15/R z PPiUR „Korab” z Ustki – w porcie Ustka przy podawaniu cumy stracił równowagę, wypadł za burtę i utonął **Stanisław Zbrojkiewicz** – st. rybak.
- 5.06.1973 r. – GDA 8, kuter typu B-25s z SPRM „Jedność Rybacka”, Gdynia – w porcie Gdańsk wpadł do wody pomiędzy burtę a nabrzeże i utonął **Leon Mendyka** – mechanik.
- 10.07.1973 r. – „Aries” (GDY 314), trawler typu B-15 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – na łowisku Labradoru w czasie wybierania zestawu trałowego został uderzony 8 kg hakiem stopera, doznał pęknięcia aorty oraz licznych bardzo ciężkich obrażeń klatki piersiowej i twarzy, prawie natychmiast poniósł śmierć **Władysław Wierzbicki** – mł. rybak.
- 15.07.1973 r. – LEB 51, kuter typu MIR-20 (armator Władysław Dzieczyk, Łeba) – na skutek awarii sprzęgła silnika głównego wszedł na mieliznę brzegową ok. 5,5 Mm na zach. od portu Łeba. Po upływie doby kuter uległ całkowitemu rozbiciu przez fale przybojowe. Dwaj członkowie załogi tratwą dopłynęli do lądu. Szypra Wł. Dzieczyka zdjęło z kutra Ratownictwo Brzegowe.
- 31.10.1973 r. – „Świdar” (SZN 75), trawler typu B-14 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – wszedł na skały u płn.-zach. wybrzeży Szkocji przy wejściu do Zat. Lochbroom. Załoga angielską motorówką dostała się do portu Ullapool. W dniu 4 listopada holownik „Heros” w asyście „Kwisy” (na której przebywała większość załogi „Świdra”) ściągnął trawler ze skał i odholował do portu Ullapool.
- 29.11.1973 r. – MIZ 32, bezpokładowa łódź rybacka z SPRM „Kotwica”, Międzyzdroje (dł. 8,50 m, szer. 2,30 m, silnik o mocy 28 KM, zbud. w 1972 r.) – po utracie pływalności wskutek zalania falą przybojową zatonała w odległości ok. 9 kabli na zachód od mola w Międzyzdrojach. Utonęła i zaginęła cała załoga: **Władysław Muczyński** – kier. łodzi, **Mirosław Muczyński** (syn) – rybak, **Jan Podgrudny** – st. rybak.
- 4.01.1974 r. – „Nurzec” (GDY 274), trawler typu B-14 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – osiadł na mieliznie na redzie portu Aberdeen – zginęło 3 rybaków i marynarz rosyjski z holownika „Gordij”: **Henryk Blank** – st. rybak, **Edmund Kołodziej** – palacz, **Jan Machlik** – palacz.

- 25.01.1974 r. – **DAR 47**, kuter typu K-15 z PPiUR „Kuter”, Darłowo – we mgle osiadł na mieliznie 3,3 Mm od główek wejściowych do portu Darłowo. Ściągnięty przez statek ratowniczy „R-3”.
- 28.01.1974 r. – „**Rega**” (GDY 112), trawler typu B-10 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – utknął na podwodnej skale Melandh w Karmsundzie (wybrzeże Norwegii). Ściągnięty przez holowniki „Tov” i „Braut”.
- 8.02.1974 r. – **WŁA 171**, kuter typu B-25 z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo – wszedł na brzegową płyciznę, (ok. 4 kabli na wsch. od falochronu Władysławowo). W dniu 13 lutego ściągnięty przez statki ratownicze „Halny”, „Tumak”, „Muszla” i „Wiatr”.
- 15.02.1974 r. – **KOŁ 158**, kuter typu B-25s z PPiUR „Barka”, Kołobrzeg – wszedł na skalną mieliznę u wybrzeży Bornholmu w odległości ok. 2 kabli na północny zachód od portu Svaneke. Ściągnięty przez KOŁ 160 i w jego asyście powrócił do portu w Kołobrzegu.
- 21.02.1974 r. – **DAR 64**, kuter typu K-15/R z PPiUR „Kuter”, Darłowo – na łowisku kołobrzesckim w sztormowej pogodzie podczas pracy na pokładzie wypadł za burtę i utonął **Mieczysław Kopicki** – mł. rybak.
- 21.02.1974 r. – **UST 106**, kuter typu B-25s z PPiUR „Korab”, Ustka – w czasie podchodzenia do nabrzeża Karwińskiego w porcie Ustka – po zeskoczeniu z nadburcia kutra na nabrzeże, wpadł do wody między kuter a nabrzeże i utonął **Henryk Tomanek** – rybak.
- 7.03.1974 r. – „**Ramada**” (ŚWI 192), trawler typu B-23 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – wszedł na mieliznę w Świnoujściu na wysokości Stoczni Remontowej. Ściągnięty z mielizny przez holownik „Pyton”.
- 14.03.1974 r. – **KOŁ 99**, kuter typu KU-134 B (właściciel: Eugeniusz Ogrodowczyk, Kołobrzeg) – na skutek awarii silnika podczas mgły wszedł na mieliznę. Ściągnięty i odholowany do portu przez statek ratowniczy „R-2”.
- 30.03.1974 r. – **JAS 12**, drewniany kuter typu MIR-20 (zbudowany w 1936 r., armator: Józef Dettlaff z Jastarni) – na Zatoce Gdańskiej wypadł za burtę i utonął **Józef Dettlaff** – kier. kutra.
- 25.04.1974 r. – **STŁ 29**, łódź (dł. 7,10 m, szer. 1,81 m, silnik Scandia o mocy 10 KM, zbud. w 1969 r.) – zderzenie barki BM-5124 z łodzią rybacką STŁ 29 w Przekopie Mieleńskim w porcie Szczecin, w wyniku którego łódź zatonała i utonął **Jurgen Akulinin** – rybak i właściciel łodzi. Drugiego rybaka (K. Weinert) uratowała łódź ratunkowa z barki.

- 3.06.1974 r. – „Albakora” (ŚWI 183), trawler typu B-23 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na łowisku pld.-zach. Afryki w siłowni statku wybuchł pożar, po jego ugaszeniu trawler odholowano do portu Las Palmas na remont, który umożliwił samodzielny powrót do kraju.
- 25.06.1974 r. – DAR 109, kuter typu B-12 z PPiUR „Kuter”, Darłowo – w czasie połowów na Bałtyku wypadł za burtę i utonął Czesław Trzeciak – kucharz.
- 31.10.1974 r. – ZAG 24, kuter typu KU-135 (zbud. w Ustce w 1954 r., armator: Cz. Wiński z Górek Zachodnich) – w czasie wybierania tuki na Zatoce Gdańskiej (ok. 4 Mm od ujścia Wisły Przekop) zderzył się z kutrem GDY 34 i zatonał. Załogę kutra uratował GDY 34.
- 9.01.1975 r. – „Brda” (GDY 261), trawler typu B-10 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – rozbił się o gwiazdoblaki w awanporcie portu Hanstholm (Dania). Zginęło 11 rybaków: Antoni Krajniak – I oficer, Stanisław Kaczmarczyk – st. mechanik, Tadeusz Łagus – II mechanik, Eugeniusz Matuszak – III oficer, Edmund Krepel – st. rybak, Wacław Rusiłowicz – rybak, Stanisław Błażejowski – palacz, Hieronim Stajszczyk – palacz, Czesław Wiśniewski – palacz, Mieczysław Soja – kucharz, Mieczysław Sadowski – st. rybak (zmarł w duńskim szpitalu w Thisted).
- 20.02.1975 r. – „Dalmor” (GDY 300), trawler typu B-15 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – w drodze z łowiska Labradoru do portu Halifax (Kanada) wyskoczył za burtę i utonął Leonid Cybulski – kapitan.
- 28.02.1975 r. – ROW 28, łódź rybacka (dł. 5,95 m, szer. 2,20 m) – w drodze na łowisko z Rowów zatonała zalana falą przybojową. Kierownik łodzi M. Toronczak – dopłynął do brzegu, a rybaka I. Świergalskiego uratowała łódź ROW 8. Łódź wydobyto i doholowano do przystani w Rowach.
- 3.03.1975r. – „Humbak”(ŚWI 206), trawler typu B-418 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – wszedł na mieliznę w porcie Nowy York, po zachodniej stronie toru wodnego w Zatoce Newark. Z mielizny ściągnięty przez dwa holowniki: „Teresa Moran” i „Eugenia Moran”.
- 28.04.1975 r. – „Likował” (SZN 95), trawler typu B-29 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – w drodze z portu Las Palmas do kraju zaginął Stefan Wiśniewski – st. rybak.
- 8.05.1975 r. – WŁA 98, kuter typu KS-17 (zbud. w 1957 r. z SPRM „Gryf”, Władysławowo) – w porcie Władysławowo wypadł za burtę i utonął Zdzisław Kotuła – rybak.
- 13.05.1975 r. – WŁA 107, kuter typu B-25s z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo – w czasie postoju na kotwicy na Bałtyku na kutrze wybuchł pożar, który zniszczył suszarnię, mesę, kuchnię i sterówkę. W akcji ratowniczej brał udział kuter WŁA 151, który także doholował uszkodzony kuter do Władysławowa.

- 10.06.1975 r. – „Lyra”(GDY 323), trawler typu B-22 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – na Atlantyku (u wybrzeży USA) śmiertelnie zatrul się freonem **Wojciech Pijanowski** – mechanik chłodzi.
- 11.06.1975 r. – GDY 35, kuter typu KG-177A (armator: Stanisław Smoliński) – w porcie Gdynia utonął **Ryszard Nowakowski** – st. rybak.
- 26.06.1975 r. – „Doktor Lubecki”, statek badawczy MIR, Gdynia – wszedł na mieliznę pod Jastarnią, Ściągnięty przez statek ratowniczy „Cyklon”.
- 20.07.1975 r. – DAR 117, łódź rybacka (dł. 10,44 m, szer. 3,70 m, silnik Lister o mocy 30 KM, właściciel: Z. Szypulski i W. Bajko) – zatonała po uderzeniu w szczątki ścianki Larse-na ok. 5 Mm na płn. zach. od Darłowa na skutek przecieku i rozbicia łodzi. Załogę uratował statek ratowniczy „Zefir”.
- 14.08.1975 r. – GDA 2, kuter typu B-25, zbud. w Stoczni Remontowej w Gdyni w 1956 r. – w drodze na łowisko wypadł i utonął **Wiktor Sromski** – mł. rybak.
- 9.09.1975 r. – „Sirius” (GDY 334), trawler typu B-419 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – na Oceanie Spokojnym w czasie postoju przy statku-baza spadł ze sztormtrapu i siatki ochronnej i utonął **Władysław Łabuński** – kucharz.
- 2/3.10.1975 r. – ŁEB 48, kuter prywatny (armator: Eugeniusz Gaura, Łeba, zbud. w Pucku w 1948 r.) wpadł do kanału portowego w Łebie i utonął **Eugeniusz Gaura** – kier. kutra i jego współwłaściciel.
- 26.11.1975 r. – HEL 132, kuter typu B-12 z PPiUR „Koga”, Hel – wszedł na mieliznę Cyplu Helskiego, ściągnięty przez statek ratowniczy „Pasat”.
- 30.11.1975 r. – „Gryf Pomorski”, statek-baza z PPURM „Transocean”, Szczecin – w czasie postoju na kotwicy w pobliżu portu Walvis Bay (Płd. Afryka) wypadł za burtę i utonął **Andrzej Wandrey** – lekarz okrętowy.
- 17.01.1976 r. – DAR 155, kuter typu B-25s z PPiUR „Kuter”, Darłowo – wszedł na mieliznę w odległości ok. 150 m od latarni morskiej Darłowo. Ściągnięty z mielizny przez statki ratownicze „Zefir” i „Tumak”.
- 20.01.1976 r. – UST 123, kuter typu KU-160 (właściciel: Mieczysław Szeliski, Ustka) – w trakcie połowów zatonał z powodu przecieku kadłuba, zalania ładowni. Załogę uratował duński kuter „R-221”.
- 28.01.1976 r. – „Perseus” (GDY 332), trawler typu B-419 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – w Zat. Tehuantepec (u wybrzeży Meksyku) upadł z pokładu łodziowego na pokład główny, w wyniku uderzenia balotem włoka pelagicznego (na skutek przechyłu statku na fali), zmarł **Henryk Zawiliński** – bosman.

- 21.03.1976 r. – „Gopło” (ŚWI 180), trawler typu B-20 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na łowiskach władysławowskich na Bałtyku zostali zmcyzi z pokładu i utonęli: **Krzysztof Kluczyński** – st. rybak, **Roman Kwiatkowski** – praktykant rybacki.
- 3.04.1976 r. – **DAR 47**, kuter typu K-15 z PPiUR „Kuter”, Darłowo – w czasie połowów – został uderzony w głowę przez blok talii rybackiej (zerwanie się ogniwa łańcucha sztagu), poniósł śmierć **Ryszard Monczak** – st. rybak.
- 28.04.1976 r. – **WŁA 60**, kuter typu KG-177 (zbud. w 1949 r., armator: Kazimierz Szomborg) – wszedł na mieliznę w pobliżu portu Władysławowo. Załogę opuściła kuter i przeszła na ląd. W dniu 3 maja ściągnięty z mielizny przez m.s. „Halny”.
- 28.04.1976 r. – **WŁA 50**, drewniany kuter typu KG-152 (armator: Mieczysław Trandol) – wszedł na płyciznę 1,6 Mm od Władysławowa. Załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe. Dnia 7 maja ściągnięty z mielizny. Uznano, że remont kutra jest nieopłacalny.
- 28.04.1976 r. – **WŁA 126**, drewniany kuter typu KG-152 (zbud. w 1947 r.) – wszedł na płyciznę w pobliżu portu Władysławowo. Załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe. Uznano, że jest nieopłacalne ściągnięcie kutra z mielizny.
- 5.07.1976 r. – **SWB 50**, drewniany kuter (dł. 13,94 m, szer. 4,8 m, silnik typu Puck o mocy 100 KM, zbud. w 1943 r. w Danii) – wszedł na mieliznę przy ujściu Wisły Przekop i później zatonął. Załoga tratwą dopłynęła do wyspy, skąd zabrał ją SWB 35. Odzyskano kuter dzięki akcji m. s. „Wiatr” i „Pasat”.
- 7.07.1976 r. – **GDY 118**, kuter prywatny (właściciel: Waldemar Budzyń i Marek Marzec, zbud. w Danii w 1942 r.) – zatonął przy nabrzeżu w porcie Gdynia. W dniu 17 lipca kuter wydobyto dźwigiem Marynarki Wojennej.
- 16.08.1976 r. – **LEB 19**, kuter typu KU-160 z SPPiRM „Rybmor”, Łeba – podczas wybierania włoka na Bałtyku został silnie uderzony w głowę rolką z podstawy wciągarki i na skutek licznych obrażeń zmarł 19 sierpnia **Jan Zięba** – st. rybak.
- 8.09.1976 r. – **SWB 40**, kuter typu KU-160 (armatorzy: Ł. Grajewski, W. Kurczewski i H. Anusiak) – wszedł na mieliznę w ujściu Wisły Przekop i zatonął w następstwie silnego przechyłu na prawą burtę. Załogę uratował m.s. „Wiatr”.
- 29.09.1976 r. – **LEB 60**, drewniany kuter (dł. 15,01 m, pojemność 28,14 RT, silnik typu Puck o mocy 100 KM) – osiadł na płyciznie w pobliżu falochronu przy wejściu do portu Łeba. Załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe. Kuter ściągnięty przez m. s. „Monsun”.
- 3.01.1977 r. – **JAS 17**, kuter prywatny (armator: Gerard Konkol) typu KU-134 A – wskutek unieruchomienia śruby napędowej w lodowej krze wszedł na mieliznę ok. 1,8 Mm na zach. od portu Jastarnia. Ściągany przez „Zefir”, „Wiatr”, „Cyklon” i „Pasat”, który przyholował JAS 17 do Jastarni.

- 11.01.1977 r. – „Oreyn” (ŚWI 213), trawler typu B-417 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na redzie walijskiego portu Falmouth w ładowni statku łącznikowego m. s. „Harmattan”, nagle zmarł **Tadeusz Winter** – ryb. przetwórstwa.
- 20.02.1977 r. – **JAS 86** i **HEL 20**, oba kutry typu KG-177 – przy wchodzeniu w gęstej śnieży cy do portu Jastarnia **JAS 86** osiadł na mieliznie. Podczas próby ściągania osiadł na mieliznie **HEL 20**. Oba kutry ściągają z mielizny m.s. „Pasat”.
- 25.02.1977 r. – **UST 51**, kuter typu KS-17 z PPiUR „Korab”, Ustka – wszedł na mieliznę w pobliżu latarni Czołpino. Załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe w Łebie.
- 6.03.1977 r. – „Orka” (ŚWI 198), trawler typu B-18 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na łowisku Płd. Afryki zaginął **Feliks Brzozowski** – mł. rybak przetwórstwa.
- 11.03.1977 r. – **WŁA 50**, kuter typu K-15/R – wszedł na płyciznę w pobliżu portu Władysławowo. Załogę ściągęno na ląd Ratownictwo Brzegowe. Kuter z mielizny ściągęno po kilku dniach.
- 17.03.1977 r. – „Langusta” (ŚWI 200), trawler typu B-18 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w basenie portowym „Odry” w Świnoujściu wpadł do wody i utonął **Kazimierz Lalik** – pom. kucharza.
- 28.03.1977 r. – **WŁA 82**, kuter typu STOREM 4 B z SPRM „Gryf”, Władysławowo – wszedł na mieliznę w pobliżu Władysławowa. Załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe.
- 2.06.1977 r. – „Lyra” (GDY 323), trawler typu B-22 z PPDiUR „Dalmor” Gdynia – w porcie Grytviken w Płd. Georgii zbiorowe zatrucie alkoholem metylowym, zmarł **Wiesław Goluński** – mł. rybak przetwórstwa.
- 17.06.1977 r. – **KOŁ 53**, kuter typu KS-17 z PPiUR „Barka”, Kołobrzeg – we mgle wszedł na mieliznę w odległości ok. 1 Mm od falochronu portu Kołobrzeg. Ściągnięty przez statki: „Sztorm-2” i „Kontroler-21”.
- 2.07.1977 r. – „Likumur” (SZN 89), trawler typu B-29 z PPDiUR „Gryf” Szczecin – ok. 60 Mm od Dakaru w wyniku zatrucia toksycznym gazem powstałym z rozkładu ryb, zmarli: **Józef Dudka** – mech. urządzeń przetwórczych, **Eugeniusz Obirek** – ślusarz urządzeń przetwórczych.
- 10.07.1977 r. – **HEL 47**, drewniany kuter typu KG-177 – podczas wpływania do portu Hel w obrębie basenu portowego na skutek przebiecia poszycia kadłuba o zakotwiczoną tratwę roboczą zatonął przy nabrzeżu. Kuter wydobyto 17 stycznia 1978 r. dźwigiem pływakowym.
- 7.08.1977 r. – „Kunatka” (SZN 98), trawler typu B-29 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na atlantyckich wodach Płd. Afryki wypadł za burtę i zaginął **Stanisław Klimek** – st. rybak.

- 11.08.1977 r. – **LEB 75**, motorowa łódź rybacka (dł. 10,02 m, szer. 4,10 m, silnik Mc Laren o mocy 42 KM, właściciel: Edward Dzieteczyk i Jerzy Dominiak) – zdryfowała na mieliznę ok. 5 Mm na zach. od Łeby. J. Dominiak dopłynął do brzegu, natomiast E. Dzieteczyk uratował się na pontonie. Całkowita utrata łodzi.
- 13.08.1977 r. – **WŁA 177**, kuter typu B-25 z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo – wszedł na plicyznę w trakcie wpływania do portu Władysławowo. Ściągnięty z plicyzny przez statki ratownicze „Pasat” i „Cyklon”.
- 14.08.1977 r. – „**Kolias**” (ŚWI 220), trawler typu B-417 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na wodach pld.-wsch. Oceanu Indyjskiego w trakcie przeladunku na statek-bazę „Kaszuby II” – st. rybak przetwórstwa **Stanisław Kaluga** doznał obrażeń głowy spadającym z unosu kartonem zmrożonych ryb; w następstwie wypadku zmarł 11.11.1977 r. po zabiegu chirurgicznym w szpitalu w Szczecinie.
- 27.08.1977 r. – **DAR 163**, kuter typu B-25sA z PPiUR „Kuter”, Darłowo – w czasie połowów, wypadł za burtę i zaginął **Roman Szutenbach** – mł. rybak.
- 13/14.10.1977 r. – **WŁA 105**, drewniana łódź (dł. 11,72 m, szer. 4,27 m, silnik o mocy 75 KM, zbud. w 1926 r., właściciel: Józef Mościbrocki) – zatonała w wyniku utraty szczelności kadłuba powstałej od nadmiernych drgań silnika (samoczynne nabranie obrotów). Jednego rybaka uratował kuter WŁA 67, utonął **Józef Mościbrocki** – właściciel łodzi (jego zwłoki znalazł kuter WŁA 21).
- 9/10.11.1977 r. – **ZAG 11**, kuter typu B-368, prywatny (armator: Henryk Wołoszyk) – w porcie Górki Zachodnie wypadł za burtę i utonął **Zbigniew Borof** – motorzysta.
- 19.11.1977 r. – **KOŁ 175**, kuter typu B-410 z PPiUR „Barka”, Kołobrzeg – zatonał ok. 5 Mm od wejścia do portu Kołobrzeg. Przyczyną zatonięcia było wzdłużne rozdarcie stalowego poszycia prawej burty na wysokości linii wodnej, które nastąpiło w czasie manewrowania w porcie w Kołobrzegu. Pięciu członków załogi z powierzchni morza podjął m.s. „Tajfun”, a dwóch mechaników uratował **KOŁ 174**, utonął **Czesław Tomziński** – kucharz (jego zwłoki morze wyrzuciło 15 lipca 1978 r. w rejonie miejscowości Dąbki).
- 18.12.1977 r. – **WŁA 303**, kuter typu B-410 z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo – w basenie portowym Władysławowo wpadł do wody i utonął **Ryszard Świerzyński** – zastępca kier. maszyn.
- 27.01.1978 r. – **UST 94**, kuter typu B-25sA z PPiUR „Korab”, Ustka – podczas połowów na Rynnie Słupskiej przy próbie wyrzucenia za burtę złowionej włókienką głowicy torpedy w wyniku nagłej eksplozji poniósł śmierć **Józef Jezierski** – mechanik.
- 11.02.1978 r. – **GDY 40**, prywatny kuter (dł. 14,4 m, poj. brutto 15 RT, zbud. w 1932 r., armator: Antoni Herman) – w trakcie holowania przez kuter WSG 10 z Gdyni do

Górek Zachodnich ok. 1 Mm od ujścia Wisły Śmiałej wypadł za burtę i utonął **Wacław Piekarski** – szyper.

- 19.05.1978 r. – „**Antlia**” (GDY 313), trawler typu B-15 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – wszedł na mieliznę Middelgrunds Fort w pobliżu Kopenhagi. Z mielizny ściągnięty przez m.s. „Skrzat” i „Sztorm”.
- 11.06.1978 r. – „**Likosar**” (SZN 101), trawler typu B-29 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na łowiskach senegalskich w trakcie wydawania włoka stracił równowagę, wypadł za burtę i zaginął **Józef Tomaszek** – st. rybak.
- 23.06.1978 r. – **WŁA 149**, kuter typu B-25s z PPIUR „Szkuner”, Władysławowo – w połowach tukowych (z kutrem WŁA 104) w trakcie przekazywania rzutki liny podajnikowej worka z rybą został przygnieciony przez zaoblenie pokładu dziobowego kutra WŁA 104 i poniósł śmierć **Paweł Kolpa** – z-ca szypra.
- 29.06.1978 r. – „**Antares**” (GDY 341), trawler typu B-414 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – śmiertelny wypadek na łowisku Peru – na skutek uszkodzenia czaszki rybaka, który znalazł się pomiędzy wózkiem do transportu tac a krawędzią szafy zamrażalniczej zmarł **Alberto Pastor Vergaray** – peruwiański rybak przetwórstwa.
- 21.07.1978 r. – „**Gardno**” (ŚWI 179), trawler typu B-20 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – wszedł na mieliznę (Jarmouth Sound) na torze wodnym prowadzącym do portu Jarmouth (Kanada). Ściągnięty przez kanadyjski kuter „A.C. Denton”.
- 11.08.1978 r. – **KOŁ 26**, kuter typu STOREM 4 B z SPRM „Bałtyk”, Kołobrzeg – wszedł na mieliznę, unieruchomiony przez linę i sieć rybacką nawiniętą na śrubę 50 m od główki falochronu portu Kołobrzeg. Ściągnięty przez statki: „Pilot 51” i „R-1”.
- 4.09.1978 r. – „**Kalmar**” (ŚWI 205), trawler typu B-418 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w trakcie rejsu odebrał sobie życie **Bernard Orliński** – rybak przetwórstwa.
- 5.10.1978 r. – **DZI 45**, kuter typu STOREM 4 B z SPRM „Belona”, Dziwnów – na skutek zderzenia z kutrem WOP-u „PO-9” utonął **Grzegorz Notera** – żołnierz.
- 13.10.1978 r. – „**Marlin**” (ŚWI 219), trawler typu B-417 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na redzie szkockiego portu Ullapool w czasie przechodzenia z zakotwiczonego trawlera „Marlin” na „Płetwala” wpadł do wody i utonął **Henryk Kazan** – rybak.
- 31.10.1978 r. – **KOŁ 166**, kuter typu B-25sA z PPIUR „Barka”, Kołobrzeg – zatonał w pobliżu Bornholmu w wyniku kolizji z holenderskim statkiem „Early Bird”, zaginęło pięć osób z ośmioosobowej załogi: **Stanisław Szymański** – rybak, **Mieczysław Szczepaniak** – mł. rybak, **Piotr Sawczuk** – mł. rybak, **Stefan Bogucki** – motorzysta, **Roman Łajkarcz** – I mechanik. Kuter **KOŁ 167** wydobył z wody: **H. Ziętkowskiego** – z-cę szypra, **W. Przybysza** – st. rybaka oraz **M. Kłosowskiego** – szypra, który nie odzyskał już przytomności.

- 3.11.1978 r. – WŁA 7, kuter typu KG-152 – na ślipie w basenie portowym w Jastarni znaleziono zwłoki członka załogi WŁA 7, **Augustyna Buja** – rybaka.
- 12.12.1978 r. – „**Kulbin**” (SZN 86), trawler typu B-29 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na łowiskach Namibii – pożar w przewodach wentylacji nawiewowej do przetworni, a następnie w przetwórni. Po wypadku statek skierowano do kraju na remont.
- 2/3.02.1979 r. – UST 125, motorowa łódź rybacka (właściciel: Czesław Filipek i Mieczysław Niemiec z Ustki) – zatonięła na skutek naporu lodu przy Nabrzeżu Sopockim w porcie Ustka. W dniu 6 lutego w trakcie podnoszenia łodzi za pomocą dwóch dźwigów, jeden z nich uległ awarii, zatapiając ponownie łódź i powodując dalsze jej uszkodzenia, złamane ramię dźwigu połamało maszt i sterówkę.
- 7/8.02.1979 r. – HEL 126, kuter typu B-25 (właściciel Andrzej Konkol, silnik Volund o mocy 210 KM, zbud. w 1955 r.) – zaginęł na łowisku Zatoki Gdańskiej wraz z załogą, którą stanowili: **Andrzej Konkol** – szypier, **Witold Konkol** – motorzysta, **Tadeusz Trella** – motorzysta, **Jan Lenc** – st. rybak, **Ignacy Budzisch** – mł. rybak, **Marek Dodot** – prakt. motorzysta.
- 21.02.1979 r. – „**Saturn**” (GDY 326), trawler typu B-22 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – na Morzu Beringa (w porze nocnej) zaginęł **Michał Wojtowicz** – ochmistrz.
- 23.02.1979 r. – WŁA 145, kuter typu B-25s z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo – wszedł na mieliznę ok. 50 m na południe od główki falochronu portu Władysławowo. Z mielizny ściągnięty przez m. s. „Halny”.
- 4.05.1979 r. – „**Szczytno**” (ŚWI 177), trawler typu B-20 z PPDiUR „Odra” Świnoujście – w duńskim porcie Hirtshals pożar na statku wypalił pomieszczenia mieszkalne nadbudówki, pomieszczenia maszynowni, sterówkę, kabinę nawigacyjną, kabinę r/o.
- 8.05.1979 r. – HEL 116, kuter typu B-25s z PPiUR „Koga”, Hel – w czasie wybierania tuki (połowy wspólnie z HEL 118) zmarł (zawał serca) **Franciszek Golla** – st. rybak.
- 22.06.1979 r. – „**Halniak**”, transportowiec rybacki typu B-433 z PPURM „Transocean”, Szczecin – na Oceanie Spokojnym zaginęł **Stanisław Kalka** – radiooficer.
- 23.06.1979 r. – ZAG 15, – z kutra wpadł do basenu portowego (między burtę kutra a nabrzeże) w Gdyni i utonął **Edward Kowalczyk** – malarz konserwator z Stoczni Remontowej „NAUTA”, Gdynia.
- 8.08.1979 r. – KAM 22, łódź rybacka z Kamienia Pomorskiego (dł. 6,7 m, szer. 2,3 m, silnik PUCK o mocy 10 KM, armator: Stanisław Brończak z Chrząższczewa) – na Zalewie Kamieńskim ok. 100 m od cypla wyspy Chrząższczewo wypadł za burtę i utonął **Józef Brończak** – rybak (brat armatora).

- 21.08.1979 r. – „Jupiter” (GDY 305), trawler typu B-15 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – w czasie przelotu z portu Cape Town na łowiska Namibii zmarł (niewydolność oddechowo-krażeniowa) **Ryszard Gerula** – mł. rybak przetwórstwa.
- 1.10.1979 r. – **DZI 45**, kuter typu STOREM 4B z SPRM „Belona”, Dziwnów – w basenie remontowym przy nabrzeżu Armatorskim w porcie Darłowo potknął się podczas wchodzenia na kuter, wpadł do wody i utonął **Ryszard Dębski** – kier. maszyn.
- 4.10.1979 r. – **WŁA 90**, kuter typu MIR-20, prywatny (współwłaściciel: Edmund Szymański) – zatonął (przeciek kadłuba i utrata pływalności) na północ od Rozewia w trakcie holowania przez WŁA 113. Załoga uratowana przez WŁA 48, a jego szyper zdjęty przez WŁA 113.
- 16.10.1979 r. – **WŁA 250**, kuter typu KŁ-21 z SPRM „Gryf”, Władysławowo – wypadł za burtę i zaginął **Stefan Glembin** – mechanik.
- 14.11.1979 r. – **JAS 42**, drewniany kuter typu MIR-20, prywatny (Bronisław Wysocki i Elżbieta Budzisz, Jastarnia) – zatonął (przeciek wody do maszynowni i ładowni) podczas holowania przez HEL 27. Załogę uratował holujący kuter, tj. HEL 27.
- 28.11.1979 r. – „Luzytank” (SZN 102), trawler typu B-29s z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na Atlantyku (poniżej Wysp Zielonego Przylądka) w trakcie rozładunku na statek-bazę „Kaszuby II” w siłowni trawlera wybuchł pożar. Akcją ratunkową prowadził również chłodniowiec „Lewanter”. Spaloną „Luzytankę” przyholował w dniu 8.01.1980 r. na redę Świnoujścia trawler „Lodowik”.
- 11.12.1979 r. – **MRZ 23**, drewniana łódź rybacka (dł. 7,99 m, szer. 2,71 m, silnik Scandia o mocy 12 KM, zbud. w 1949 r.) – zatonała (zalanie falami i utrata pływalności) w odległości ok. 2 Mm od Pobierowa. Załogę uratował holownik „Rosomak”, który próbował holować tonącą łódź.
- 14.12.1979 r. – **DZI 90**, drewniana łódź rybacka (dł. 8,80 m, szer. 3,12 m, silnik o mocy 48 KM, zbud. w 1967 r., właściciel: Jan Czajkowski, Dziwnów) – zaginęła w rejonie Zatoki Pomorskiej wraz dwoma członkami załogi: **Janem Czajkowskim** – kier. łodzi, **Czesławem Gocisem** – rybakiem.
- 13.01.1980 r. – **ŁEB 31**, kuter typu STOREM 4A z SPPiRM „Rybmor”, Łeba . – wszedł na mieliznę ok. 30 m na płn. zach. od główki falochronu portu Łeba. Ściągnięty przez m.s. „Halny” i „Monsun”.
- 21.01.1980 r. – **DAR 69**, kuter typu K-15 z PPiUR „Kuter”, Darłowo – zatonął (przedostanie się wody do pomieszczeń kutra przez magazynek bosmański) ok. 11 Mm od Darłowa. Załogę uratował (przejął z tratwy ratunkowej) kuter DAR 152.

- 28.01.1980 r.** – „Manta” (SZN 217), trawler typu B-417 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w rejonie Falklandów (płd.-zach. Atlantyk) w czasie wydawania włoka na skutek dościniecia stalową liną do nadburcia slipu doznał ciężkich obrażeń głowy i klatki piersiowej, wpadł do wody i utonął **Wojciech Balcerzak** – st. rybak.
- 12.02.1980 r.** – „Winieta”, chłodniowiec transportowy rybacki typu B-68 z PPURM „Transocean”, Szczecin – u wybrzeża Kanady w Zatoce Tasu Sound na Pacyfiku – podczas przeglądu wózka widłowego (sztaplarki) doznał zmiążdżenia miednicy, krwotoku wewnętrznego i mimo pomocy lekarzy kanadyjskich zmarł **Grzegorz Dudka** – II elektryk.
- 12.03.1980 r.** – **ŁEB 2**, kuter typu STOREM 4B z SPPiRM „Rybmor”, Łeba – wszedł na mieliznę ok. 100 m na płn. zach. od główki falochronu portu Łeba. Ściągnięty przez m.s. „Monsun”.
- 25.03.1980 r.** – **WŁA 10**, rybacka łódź drewniana (dł. 13,08m, szer. 4,45 m, pojemność 17 RT, silnik typu 195 RC o mocy 75 KM, zbud. w 1951 r. w Stoczni Rybackiej, Ustka, właściciel: Zygmunt Szwabe) – zatonała (silny przeciek na dziobie), zaginęła dwuosobowa załoga: **Zygmunt Szwabe** – kier. łodzi, **Andrzej Żaczek** – praktykant.
- 18.04.1980 r.** – **DAR 110**, łódź rybacka (dł. 10,07 m, szer. 3,77 m, silnik o mocy 75 KM, zbud. w 1948 r., właściciel: Józef Wojtyła) – wszedł na mieliznę ok. 5 Mm na płn.-wsch. od Darłowa. Załoga na pneumatycznej tratwie dotarła na ląd.
- 29.04.1980 r.** – **SWB 4**, kuter typu KU-134 B, prywatny (Leon i Czesław Śliwa) – zaczadzieli w czasie snu na kutrze (kubryk ogrzewany piecykiem) i ponieśli śmierć: **Leon Śliwa** – współwłaściciel, **Czesław Śliwa** – współwłaściciel. Trzeci rybak (G. Surowiec) śpiący w dolnej koi – odzyskał przytomność w szpitalu.
- 5.07.1980 r.** – „Orka” (SWI 198), trawler typu B-18 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – wszedł na mieliznę Satholm Flak w cieśninie Sund. Po ściągnięciu z mielizny przez holownik „Neptunia” (bez uszkodzeń) popłynął na łowisko.
- 18.08.1980 r.** – „Orcyn” (ŚWI 213), trawler typu B-417 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w drodze z kraju na łowisko w rejonie Zatoce Biskajskiej, zaginął **Wacław Michnowicz** – bosman.
- 16.09.1980 r.** – „Pomorze”, statek-baza typu B-67 z PPURM „Transocean”, Szczecin – w porcie Dakar w wyniku nieszczęśliwego upadku na schodach (ucisk na szyję po znalezieniu się głowy pomiędzy stopniem a podpórką poręczy) zmarł **Andrzej Chmielewski** – rybak przetwórstwa.
- 1.10.1980 r.** – „Wineta”, chłodniowiec transportowy rybacki typu B-68 z PPURM „Transocean”, Szczecin – podczas wyładunku kartonów mrożonych ryb z trawlera „Otol” (ŚWI 216) na „Winetę” na Oceanie Spokojnym (zachodnie wybrzeże USA) – na skutek uderze-

nia blokiem podciągarki doznał poważnych obrażeń głowy i w szpitalu w Astorii zmarł 4 października **Jan Sierada** – st. rybak przetwórstwa.

- 7.10.1980 r. – „**Gardno**” (ŚWI 179), trawler typu B-20 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na Morzu Północnym 1,3 kabla na północ od brzegu wyspy Utsira uderzył o skały (uszkodzenie kadłuba na wysokości maszynowni). Dzięki dostarczonym przez norweski helikopter pompom o łącznej wydajności 100 t/godz. udało się doholować statkiem ratowniczym Coast Guard „W-315” do portu Haugesund (Norwegia). Po prowizorycznym zabezpieczeniu uszkodzeń kadłuba „Gardno” został przeholowany do Świnoujścia.
- 15.10.1980 r. – ŚWI 3, prywatny, drewniany kuter typu KU-160 – zatonął ok. 6-12 Mm na płn. od Dziwnówka. Najprawdopodobniej przyczyną zatonięcia było zderzenie kutra z niezidentyfikowaną jednostką, utonął **Kazimierz Chmielewski** – motorzysta, zaginęli: **Ryszard Pastuszka** – kier. łodzi, **Grzegorz Cizek** – rybak.
- 14.11.1980 r. – „**Kolias**” (ŚWI 220), trawler typu B-417 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na Morzu Beringa, zaginął **Henryk Gawron** – mł. rybak.
- 29.11.1980 r. – NIE 11, drewniana łódź rybacka z Niechorza (dł. 9,30 m, szer. 3,05 m, silnik o mocy 42 KM, zbud. w 1967 r.) – rozbicie łodzi, utonął: **Jan Hryniewicz** – kier. łodzi, którego wydobyto ze środkowej ostrogi przystani. Praktykanci: **Wojciech Dancewicz** i **Henryk Gmyrek** – dopłynęli do falochronu i zostali wyciągnięci przez rybaków z Niechorza.
- 12.01.1981 r. – DAR 14, drewniana łódź (dł. 8,6 m, szer. 3,4 m, silnik o mocy 50 KM, armator: **Jan Hering** i **Władysław Baka**) – zatonała (przedostanie się wody szczeliną poszycia kadłuba) przy pomocy Basenu Zimowego w porcie Darłowo. Łódź wydobyto tego samego dnia przy pomocy kutra DAR 15.
- 22.03.1981 r. – „**Dorada**” (ŚWI 188), trawler typu B-23 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w porcie Kapsztad w Płd. Afryce, zmarł (niedokrwienie serca) **Edward Dziwiszek** – st. rybak.
- 30.03.1981 r. – GDY 20, kuter typu B-25 (właściciel: **Bonny Szmit**) – zatonała (nieszczelność poszycia w nadwodnej części kadłuba). Załogę uratował kuter WSG 9.
- 22.04.1981 r. – GDY 24, kuter typu MIR-20 (armator **Leokadia Orłowska-Wittbrodt** i **Jan Gryckiewicz**, Gdynia) – wszedł na mieliznę w rejonie Świbna. Załogę zjął helikopter czarterowany przez PRO. Kuter ściągnął i odholował do Górek Zachodnich m.s. „**Wiatr**”.
- 22.04.1981 r. – ZAG 5, kuter typu KU-160 Ł (właściciele: **Stanisław Iwan**, **Zbigniew Pałola** i **Henryk Kubiak**) – zatonał (nieszczelność kadłuba) na Zatoce Gdańskiej podczas ok. 50. min. holowania przez kuter ZAG 10, który uratował załogę.

- 26.04.1981 r. – „Kaszuby II”, chłodniowiec typu B-68 z PPURM „Transocean”, Szczecin – na Pacyfiku w drodze z Morza Beringa do portu Nachotka zmarł **Władysław Gębała** – st. rybak przetwórstwa.
- 23.06.1981 r. – „Murena” (ŚWI 143), trawler typu B-23 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – osiadł na mieliznie po zachodniej stronie wejścia do portu Świnoujście. Ściągnięty przez holownik „Goliat”.
- 2.11.1981 r. – JAS 59, kuter typu KS-17 (właściciel: Maksymilian Dahl, Jastarnia) – wszedł na mieliznę w pobliżu pomostu spacerowego Juraty. Ściągnięty przez statki ratownicze „Pasat” i „Wiatr”.
- 2.11.1981 r. – PAS 8, łódź rybacka (dł. 8,6 m, szer. 2,6 m, silnik Puck o mocy 24 KM, armator: Józef Wojtkiewicz, Nowa Pasłęka) – zatonała na Zalewie Wiślanym (zalanie łodzi wodą w sztormie), zaginęli: **Józef Wojtkiewicz** – kier. łodzi, **Zbigniew Wojtkiewicz** (syn) – praktykant.
- 18.11.1981 r. – WŁA 48, kuter typu KS-17 (właściciele: Zbigniew i Eugeniusz Wittbrodt, Władysławowo) – wszedł na mieliznę na Zatoce Puckiej, ściągnięty przez m.s. „Wiatr”.
- 26.11.1981 r. – SWB 25, drewniana łódź rybacka (dł. 8,0 m, szer. 2,8 m, silnik Puck o mocy 18 KM, zbud. w 1955 r., armator: Jerzy Linkowski, Świbno) – zatonała (awaria silnika, wdarcie się fali przybojowej i zalanie pomieszczenia silnika) w ujściu Wisły Przekop.
- 3.12.1981 r. – TRB 91, łódź rybacka z SPRM „Certa”, Szczecin (dł. 8,4 m, szer. 2,4 m, silnik Ursus o mocy 30 KM, zbud. w 1979 r.) – zatonała (zalanie łodzi falami po unieruchomieniu silnika) ok. 0,5 Mm od wschodniej stawy II Bramy Torowej.
- 10.12.1981 r. – „Laterna” (SZN 100), trawler typu B-29 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na redzie portu Walvis Bay (Płd. Afryka) – pożar w przetwórnici spalił tory kablowe, skrzynki rozdzielcze, rurociągi, zdeformował ok. 100 m² pokładu trawlowego.
- 16.12.1981 r. – JAS 80, kuter prywatny (właściciel: Kazimierz Długi, Jastarnia, dł. 13,08 m, zbud. we Władysławowie w 1952 r.) – kra lodowa zepchnęła statek na mieliznę na wschodniej stronie toru wodnego do Jastarni. Ściągnięty z mielizny przez m.s. „Wiatr”.
- 18.12.1981 r. – ŁEB 64, kuter typu KU-160Ł, prywatny (armator Ryszard Konkel) – zatonał na pln. zach. od Rozewia na skutek utraty pływalności po przedostaniu się wody do przedziału maszynowego i kubryku. Załogę uratował okręt patrolowy OP-311.
- 13/14.01.1982 r. – GDY 126, kuter kompozycyjny typu KFK (zbud. w Pucku w 1948 r., armator Pelagia Piechocka z Gdyni) – zatonał na Bałtyku, zginęło 3 rybaków: **Władysław Lewiński** – szper, **Stefan Lis** – rybak, **Michał Piechocki** – mechanik.

- 4.02.1982 r. – **GDY 18**, kuter typu KU-160Ł (armatorzy: Henryk Napiórkowski, Ryszard Zdybel, Tadeusz Drelicharz, Gdynia) – zatonął (przeciek kadłuba w wyniku uszkodzenia poszycia lewej burty podczas manewrowania w zwartym lodzie). Załogę uratował kuter WSG 10.
- 18.02.1982 r. – **MRZ 8**, drewniana łódź rybacka z SPRM „Rega”, Mrzeżyno (dł. 10,45 m, szer. 3,80 m, silnik Callesen 24 KM, zbud. w 1952 r., właściciele: Ryszard Sobieraj, Marian Sobieraj i Zygmunt Alenuć) – zatonąła w wyniku przechyłów, wyłamania nadburcia i powstania nieszczelności kadłuba przy nabrzeżu po wschodniej stronie rzeki Rega w Mrzeżynie. Łódź wydobyto z pomocą pogłębiarki „Świdrak”.
- 26.04.1982 r. – „**Mors**” (ŚWI 297), trawler typu B-418 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w porcie Montevideo (Urugwaj) w basenie portowym utonął **Henryk Trzeciak** – st. rybak.
- 10.06.1982 r. – „**Orleń**” (ŚWI 215), trawler typu B-417 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w rejonie Falklandów w czasie przechodzenia sztormtrapek łączącym przycumowane do siebie trawlery „Orleń” i „Miedwie” (ŚWI 168) – spadł poza siatkę ochronną do wody w wyniku gwałtownego szarpnięcia i przekręcenia się sztormtrapek, utonął **Jerzy Osmęda** – ochmistrz.
- 22.06.1982 r. – „**Kulbak**” (SZN 99), trawler typu B-29 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na łowisku Namibii, podczas opróżniania worka z rybami na pokładzie trawlowym, wskutek ostrej niewydolności krążenia zmarł **Mieczysław Zalewski** – st. rybak.
- 7.07.1982 r. – „**Mazury**”, chłodniowiec-transportowiec rybacki typu B-68 – podczas przeładunku pustych kartonów na trawler „Delfin” (SZN 103) – na skutek uderzenia w głowę blokiem bomu przeładunkowego zmarł **Czesław Marczak** – st. rybak przetwórstwa.
- 3.08.1982 r. – **WŁA 82**, kuter typu STOREM 4B z SPRM „Gryf”, Władysławowo – osiadł na mieliznie w wejściu do portu Jastarnia. Ściągnięty przez m.s. „Cyklon”.
- 15.09.1982 r. – **UST 12**, kuter typu STOREM 4B z SPRM „Łosoś”, Ustka – wszedł na mieliznę na wysokości latarni morskiej Czolpino. Z mielizny ściągnięty przez m. s. „Huragan”.
- 17.09.1982 r. – **UST 114**, łódź rybacka – zatonąła w wyniku uszkodzenia poszycia lewej burty przez niezidentyfikowaną jednostkę w porcie Ustka.
- 10.10.1982 r. – „**Terral**”, chłodniowiec typu B-361 z PPURM „Transocean”, Szczecin – podczas rejsu w centralnej części Atlantyku – w siłowni statku wybuchł pożar, który spowodował poważne uszkodzenia, uniemożliwił uruchomienie głównego silnika i agregatów prądotwórczych; 13 października m. s. „Zonda” przejął ładunek ryb, a „Kaszu-by II” przeholowały statek do portu Las Palmas, stąd do wyspy Anholt w Kattegacie „Terral” był holowany przez „Winetę”, a na ostatnim odcinku przez holownik „Amon” (21.10.1982 r. w Szczecinie).

- 14.10.1982 r. – WŁA 291, kuter typu B-403 z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo – w basenie stoczniowym Władysławowa wpadł do wody i utonął Edward Szczypior – kier. maszyn.
- 26.11.1982 r. – „Lepus” (GDY 325), trawler typu B-22 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – na wodach pld.-zach. Atlantyku po wybraniu zestawu trałowego, w czasie postoju w dryfie zaginął Feliks Szukała – IV oficer.
- 15.12.1982 r. – HEL 35, drewniany kuter typu KG-177A (armator: Konrad Browarski, Hel) – zatonął na łowisku władysławowskim, ponieśli śmierć: Jerzy Wysocki – kier. maszyn, Eugeniusz Myśliż – rybak. Zwłoki obu rybaków znaleziono na Mierzeji Wiślanej po stronie byłego ZSRR. Szyper wyrzucony z tratwy przez falę przybojową znalazł się na plaży w pobliżu latarni morskiej Nidden (Mierzeja Kurska) i został uratowany.
- 16.12.1982 r. – UST 115, drewniana łódź rybacka (dł. 12,41 m, szer. 4,35 m, silnik o mocy 85 KM, zbud. w 1935 r., armatorzy: Edward Chodukiewicz, Leon Zdanowski i Krzysztof Olszański, Ustka) – zatonała w wyniku przecieku wody do ładowni i kubryku w powrotnej drodze z łowiska (Rynna Słupska), zaginął Edward Chodukiewicz – rybak (w stanie skrajnego wyczerpania fizycznego spadł z trapu wojennego okrętu duńskiego „Sjaelland” nr 51-03 i zaginął). Pozostałych dwóch rybaków uratował w.w. okręt.
- 18.12.1982 r. – „Aquila” (SZN 111), trawler typu B-407 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – w rejonie pln.-zach. Atlantyku w czasie połowów znalazł się za burtą i zaginął Andrzej Misiewicz – motorzysta.
- 19.01.1983 r. – „Bonito” (SZN 104), trawler typu B-418 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na skutek ostrej niewydolności krążeniowo-oddechowej zmarł w szpitalu w Stanley (Falklandy) Wojciech Stopa – st. rybak.
- 5.03.1983 r. – LEB 3, kuter typu STOREM 4B z SPPiRM „Rybmor”, Łeba – wszedł na mieliznę ok. 100 m na wschód od główek falochronu portu Łeba. Załogę zdjął na ląd Ratownictwo Brzegowe. Kuter ściągął z mielizny m.s. „Monsun”.
- 14.03.1983 r. – KĄT 6, drewniana, bezpokładowa łódź rybacka z Kątów Rybackich (dł. 5,4 m, silnik typu „Sum” o mocy 14 KM) – zatonała zalana sztormową falą na Zalewie Wiślanym ok. 1 Mm na wschód od stawy Gdańsk, utonęli: Adam Brychczy – kier. i armator łodzi, Wiesław Kanar – rybak.
- 12.04.1983 r. – DAR 165, kuter typu B-25sA z PPiUR „Kuter”, Darłowo – w czasie połowów tukowych (z DAR 166) na Zatoce Pomorskiej, zaginął: Leszek Lichocki – szyper.
- 28.04.1983 r. – TRB 23, drewniana łódź rybacka z SPRiPR „Certa”, Szczecin (dł. 8,2 m, szer. 2,24 m, silnik o mocy 22 kW, zbud. w 1979 r.) – zatonała (nagle wtargnięcie fali i zalanie łodzi przy wydawaniu sieci) w pobliżu W-1 na Zalewie Szczecińskim. Zało-

ga przez 7 godz. utrzymywała się dzięki wiązce żerdzi na wodzie, uratowana przez łódź WOL 1.

- 14.05.1983 r. – „**Lacerta**”(GDY 324), trawler typu B-22 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – w rejonie Falklandów w wyniku pożaru w siłowni zginął **Ryszard Schenk** – mł. motorzysta. Na remont do portu Montevideo statek przeholował trawler „Lepus”. Stąd samodzielnie popłynął do kraju (15 sierpnia w Gdyni).
- 26.05.1983 r. – **JAN 5**, drewniana łódź rybacka (dł. 5,09 m, szer. 2,05 m, silnik Penta o mocy 5 KM) – zatonała zalana falą przybojową ok. 150 m od brzegu, utonął **Stanisław Kot** – kier. łodzi. Pozostali dwaj rybacy na części zniszczonej łodzi dopłynęli do brzegu.
- 14.07.1983 r. – „**Luzytanka**” (SZN 102), trawler typu B-29 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – w czasie oczekiwania na podmianę załogi w porcie Montevideo (Urugwaj), w basenie portowym znaleziono ciało **Bogusława Kaweckiego** – st. rybaka.
- 1.09.1983 r. – **GDY 21**, kuter typu B-25sA (prywatny właściciel: Rudolf Mazur) – zatonał przy nabrzeżu w basenie nr 1 w porcie Gdynia w wyniku przedostania się wody przez otwarty lub niedomknięty zawór denny w rurociągu żezowym. Tego samego dnia kuter wydobyto.
- 13.10.1983 r. – **TRB 24**, bezpokładowa łódź rybacka (zbud. w 1979 r.) należąca do SPRiPR „Certa” Szczecin – zatonała przy zachodnim brzegu wyspy Chelminek na Zalewie Szczecińskim, utonął **Edmund Modrzejewski** – kier. łodzi.
- 23.10.1983 r. – „**Uran**” (GDY 302), trawler typu B-15 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – w trakcie postoju na kotwicy w Zatoce Berkeley (Falklandy) w kuchni i sąsiednich pomieszczeniach pokładu łodziowego i nadbudówki wybuchł pożar. W dniu 30.01.1984 r. holownik „Korał” przyholował „Urana” do Gdyni.
- 9.11.1983 r. – **ŚWI 36**, łódź rybacka (dł. 11,6 m, szer. 4,00 m, silnik o mocy 35,3 kW) – weszła na mieliznę przy wschodnim falochronie portu Świnoujście. Ściągnięta przez holownik „H-2” oraz „Hydrograf-29”.
- 28.11.1983 r. – **ŚWI 83**, drewniana łódź rybacka (dł. 12,49 m, szer. 4,24 m, silnik o mocy 50 KM) – przy nabrzeżu Władysława IV w porcie Świnoujście zatonała w wyniku uderzenia częścią dziobową o krawędź slipu i utraty szczelności kadłuba. Wydobyta z pomocą dźwigu i pchacza.
- 11.12.1983 r. – „**Lodowik**” (SZN 81), trawler typu B-29 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na redzie portu Walvis Bay (Płd. Afryka) został uderzony pokrętką liny trałowej i na skutek uszkodzenie tętnicy szyjnej poniósł śmierć **Jan Cieśluk** – st. rybak.

- 29.01.1984 r. – „Awior” (SZN 105), trawler typu B-418 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – w rejonie pld.-wsch. Pacyfiku z powodu niewydolności krążeniowo-oddechowej zmarł **Norbert Kandziorra** – st. rybak.
- 17.02.1984 r. – „Waleń” (ŚWI 209), trawler typu B-418 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na redzie portu Talcahuano (Chile) z powodu ostrej niewydolności wieńcowej zmarł **Marek Wasiński** – rybak.
- 14.04.1984 r. – ŚWI 24, łódź rybacka (dł. 9,25 m, szer. 3,12 m, silnik o mocy 38 kW, właściciel: Stefan Wleklak) – zatonała po zderzeniu z pchaczem Bison-B-11 po zachodniej stronie toru wodnego w porcie Świnoujście.
- 26.04.1984 r. – WŁA 87, kuter typu B-25s (armator Marian Skoczke, Władysławowo) – zatonał (przewrócenie na prawą burtę w wyniku utraty stateczności przy narastającej fali sztormowej) ok. 11,5 Mm na północ od Rozewia. W wypadku śmierć ponieśli: **Bernard Białkowski** – kier. kutra, **Józef Koziróg** – kier. maszyn, **Stefan Mudlaff** – st. rybak, **Józef Dettlaff** – rybak, Marian Skoczke – prakt. maszynowy został uratowany przez kuter GDY-17.
- 1.05.1984 r. – WAP 6, łódź rybacka z Wapnicy (dł. 7,50 m, szer. 2,3 m, silnik o mocy 8,8 kW, właściciel Mieczysław Sagan) – na Zalewie Szczecińskim w pobliżu Bramy Torowej nr 3 wypadł za burtę i utonął **Mirosław Podsiadły** – rybak.
- 3.05.1984 r. – WŁA 208, kuter typu B-25sA z PPiUR „Szkuner”, Władysławowo – w godzinach popołudniowych w drodze z łowiska do portu zaginał **Jan Buja** – II mechanik.
- 16.05.1984 r. – DAR 312, kuter typu B-410 z PPiUR „Kuter”, Darłowo – w czasie połowów tukowych z DAR 300 został wyrzucony z linami (rzutka połączona z innymi linami) za burtę, uderzył głową o kadłub kutra i zginał **Tadeusz Chrobak** – st. rybak.
- 23.06.1984 r. – „Indus” (GDY 338), trawler typu B-414 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – w czasie holowania statku z Montevideo do Buenos Aires zmarł **Jan Tyrakowski** – kapitan. Przyczyną zgonu był bezurazowy krwotok do opon i mózgu na skutek niewłaściwej atmosfery i długotrwałego stresu spowodowanego częstymi awariami i uszkodzeniami sprzętu połowowego.
- 13.09.1984 r. – „Likosar”(SZN 101), trawler typu B-29 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na przycumowanym do bazy „Gryf Pomorski” w Zatoce Berkeley Sound (Falklandy) z powodu przerwania pracy sercowo-płucnej zmarł **Zenon Hinc** – radiooficer.
- 23.11.1984 r. – WŁA 251, kuter typu KŁ-21 z SPRM „Gryf”, Władysławowo – z zacumowanego przy Nabrzeżu Duńskim w porcie Władysławowo wypadł za burtę i zaginał **Franciszek Hadas** – rybak.
- 22.12.1984 r. – m. s. „Harmattan”, z PPURM „Transocean”, Szczecin – w drodze z Zatoki Walvis Bay do Szczecina zaginał **Kazimierz Bakalarski** – marynarz.

- 10.01.1985 r. – WŁA 93, kuter typu B-25s (armator: Marian Skoczke, Władysławowo) – w porcie Władysławowo na statku wybuchł pożar, który zniszczył pomieszczenie załogi na rufie, mesę, kuchnię, sterówkę, kabinę nawigacyjną i częściowo maszynownię.
- 15.02.1985 r. – WŁA 293, kuter typu B-403 z PPIUR „Szkuner”, Władysławowo – osiadł na mieliznie w pobliżu wejścia do portu Władysławowo. Kuter ścigał holownik ratowniczy „Halny”.
- 31.03.1985 r. – „Buran”, transportowiec rybacki typu B-433 z PPURM „Transocean”, Szczecin – w porcie Matadi (Zair) podczas kontroli działania silnika wentylatora klimatyzacji, w wyniku dotknięcia nieuziemionego korpusu poniósł śmierć Jan Snopko – I elektryk.
- 9.05.1985 r. – UST 99, kuter typu B-25s z PPIUR „Korab”, Ustka – na łowisku Rynny Słupskiej wypadł za burtę i utonął Bogusław Rongol – mł. rybak.
- 4.07.1985 r. – ŚWI 42, drewniany kuter typu KU-134 (współwłaściciele: Zdzisław Augustyniak i Wiesław Łuczak) – zatonął (utrata szczelności poszycia kadłuba) na redzie portu Świnoujście. Zrezygnowano z wydobycia kutra.
- 23.10.1985 r. – SWB 56, SWB 26 i SWB 12, SWB 56 prywatna łódź rybacka (armator: Jan Szwajkowski, Świbno, dł. 10,02 m, szer. 4,09 m, silnik Andrychów o mocy 70 KM, zbud. w 1947 r.) – weszła na mieliznę ok. 3,5 kabli od zach. główki ujścia Wisły Przekop, gdzie zatonała. Dwie następne łodzie (SWB 26 i SWB 12) weszły również na tę samą mieliznę podczas próby udzielenia pomocy SWB 56. Załoga z SWB 56 zeszła na piaszczystą łacę, skąd zabrała ich łódź SWB 44. Załogi pozostałych łodzi zdjęło Ratownictwo Brzegowe.
- 24.11.1985 r. – WŁA 27, drewniana łódź rybacka (dł. 4,45 m, silnik o mocy 75 KM, armator: Jadwiga Szmidt, Władysławowo) – awaryjne unieruchomienie silnika i dryfowanie na wschód. Na wysokości pławy Władysławowo opuszczono tratwę, którą J. Bolda – kier. łodzi i P. Walkusz – prakt. przeprowadził się na ląd, aby szukać pomocy. Trzeciego członka załogi T. Bolda – mł. motorzystę uratował m.s. „Halny”. Ściągnięcie z mielizny łodzi było nieopłacalne.
- 6.12.1985 r. – WŁA 83, kuter typu STOREM 4B z SPRM „Gryf”, Władysławowo – osiadł na mieliznie przy wejściu do Jastarni, ściągnięty przez m.s. „Pasat”.
- 12.12.1985 r. – „Pomorze”, statek-baza typu B-67 z PPURM „Transocean”, Szczecin – wszedł na mieliznę po zachodniej stronie toru wodnego na Zatoce Pomorskiej. Po odlichtowaniu części paliwa na bunkierkę „Bukowiec”, ściągnięty przez holowniki „Posejdon” i „Rosomak”.
- 17.01.1986 r. – ŁEB 2, kuter typu STOREM 4B z SPPiRM „Rybmor”, Łeba – osiadł na mieliznie w czasie wchodzenia (ok. 40 m od zachodniej główki) do portu Łeba. Ściągnięty przez m.s. „Monsun”.

- 28.02.1986 r. – **DAR 125**, drewniana łódź rybacka (dł. 9,91 m, szer. 3,81 m, silnik Andrychów o mocy 36,8 kW, właściciel: S. Modliborski i Z. Redliński) – zatonięła w wyniku uszkodzenia kadłuba przez lodową krę w Basenie Zimowym portu Darłowo.
- 8.04.1986 r. – „**Denebola**” (GDY 333), trawler typu B-419 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – w urugwajskim porcie Montevideo wypadł za burtę i utonął **Marian Niemotko** – st. rybak.
- 11.04.1986 r. – „**Bonito**” (SZN 104), trawler typu B-418 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na łowiskach falklandzkich w czasie wydawania włoka został wyniesiony przez falę wraz z włokiem za rufę statku i zaginął **Telesfor Darul** – st. rybak.
- 20.04.1986 r. – „**Doktor Lubecki**” (GDY 100), statek naukowo-badawczy Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni – w porcie Gdynia popełnił samobójstwo **Wiesław Gołaszewski** – st. rybak.
- 29.04.1986 r. – **HEL 115**, kuter typu B-25s z PPiUR „Koga”, Hel – w drodze z łowiska do portu wypadł za burtę i zaginął **Ryszard Lewandowski** – prakt. maszynowy.
- 30.04.1986 r. – **SWB 87**, drewniana, motorowa łódź rybacka (armator: Jerzy Linkowski i S-ka) – w gęstej mgłę weszła na mieliznę ok. 1 Mm od brzegu na wysokości Jantaru na Zatoce Gdańskiej. Załogę uratowała łódź SWB 44. 3 maja SWB 87 za pomocą pływającego dźwigu „Piast” i holownika „Sambor” łódź przeholowano do przystani Świbno.
- 18.06.1986 r. – „**Sejno**” (ŚWI 178), trawler typu B-20 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w wyniku oparcia się o nieosłonięte zaciski przetwornicy agregatu windy trałowej, został porażony prądem elektrycznym i zmarł **Zdzisław Sadowski** – I elektryk.
- 15.08.1986 r. – **ZAG 8**, kuter typu K-15/R (armator: Jan Pawłowski i S-ka, Górki Zachodnie) – w drodze ze Świbna do Górek Zachodnich na skutek awarii silnika fala przybojowa zniosła kuter na mieliznę u ujścia Wisły Przekop. Z mielizny ściągnięty przez m.s. „Wiatr”.
- 2.10.1986 r. – **WŁA 254**, kuter typu KŁ-21 z SPRM „Gryf”, Władysławowo – na łowisku Rynny Słupskiej w maszynowni kutra wybuchł pożar, który ugasiła załoga kutra. Do portu doholowany przez kuter WŁA 153.
- 19.10.1986 r. – „**Garnela**” (ŚWI 208), trawler typu B-418 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w Montevideo w siłowni statku wybuchł pożar, spaliły się tory kablowe, przewody pulpitu manewrowego. Remont pod nadzorem PRS przeprowadzono w stoczni w Montevideo.
- 11.12.1986 r. – „**Bonito**” (SZN 104), trawler typu B-418 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – w drodze z łowisk falklandzkich do Montevideo zaginął **Edward Kościółek** – lekarz okrętowy.

- 20.12.1986 r. – **WŁA 15**, drewniana łódź rybacka (dł. 13,58 m, szer. 4,60 m, silnik Puck o mocy 75 KM, zbud. w 1957 r., armator: Kazimierz Mączkowiak, Władysławowo) – łódź pozbawiona zdolności manewrowej na skutek zaczepienia włoka przez śrubę napędową dryfowała w kierunku lądu. Z pokładu został zmyty i utonął **Kazimierz Mączkowiak** – członek załogi.
- 31.01.1987 r. – **JAS 77**, drewniana, motorowa łódź rybacka (dł. 13,06 m, szer. 4,48 m, silnik Callesen o mocy 55 KM, zbud. w 1950 r., armator Hubert Muża, Jastarnia) – zatonała (przedostanie się wody do wnętrza kadłuba na skutek uszkodzenia poszycia przez lody) ok. 1 Mm na pld.-wsch. od latarni morskiej Hel. Załoga przeszła na HEL 107.
- 5.07.1987 r. – **DZI 22**, łódź rybacka (armator: K. Marcinkowski) – zatonała przy Nabrzeżu Władysława IV w porcie Świnoujście. Po czterech dniach łódź wydobyto.
- 12.07.1987 r. – **KOŁ 189**, kuter typu B-410 z PPIUR „Barka”, Kołobrzeg – w czasie połowów na Morzu Północnym wybuchł pożar w suszarni statku. Po ugaszeniu pożaru skierowano kuter do portu Storebo (rozładunek ryb), a następnie do portu Porsvika, gdzie elektrycy z m. s. „Terral” sprawdzili stan izolacji i podłączenia kabli. Do macierzystego portu KOŁ 189 wpłynął 17 lipca 1987 r.
- 6.08.1987 r. – **DZI 46**, drewniana łódź rybacka (dł. 8,0 m, szer. 3,0 m, silnik o mocy 30 KM, zbud. w 1966 r., współwłaściciele: Zbigniew Różycki i Adam Drzewucki, Dziwnów) – w drodze do portu Dziwnów wypadł za burtę i utonął **Adam Drzewucki** – st. rybak.
- 15.08.1987 r. – **WŁA 40**, drewniana łódź rybacka (dł. 10,5 m, szer. 3,8 m, silnik o mocy 37 KM, zbud. w 1957 r., armator Jerzy Styn) – w basenie portowym Władysławowo w czasie cumowania łodzi wypadł za burtę i utonął **Jerzy Styn** – st. rybak.
- 30.09.1987 r. – „**Pomorze**”, statek-baza typu B-67 z PPURM „Transocean, Szczecin – w czasie postoju na kotwicy w Zatoce Berkeley Sound (Falklandy) na statku wybuchł pożar kartonów pomiędzy III masztówką a nadbudówką rufową. W nadbudówce rufowej ponieśli śmierć: **Andrzej Sanocki** – inspektor urzędu morskiego, **Zbigniew Grzyb** – magazynier maszynowy, **Henryk Stala** – st. rybak przemysłowy, **Ireneusz Zagórski** – świetlicowy. W akcji gaszenia pożaru brały udział: „Gdyński Kosyńnik” i „Lutjan” a później także „Kulbak”.
- 19.12.1987 r. – „**Amareł**” (SZN 110), trawler typu B-418 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na Morzu Beringa, podczas gwałtownego przechyłu statku, uderzył głową w krawędź rozpornicy, złamał kość czołowo-ciemieniową czaszki, zmarł w drodze do szpitala w Dutch Harbour na Aleutach **Marek Dolatowski** – st. rybak.
- 14.01.1988 r. – „**Garnela**” (ŚWI 208), trawler typu B-418 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w czasie przelotu z portu Montevideo (Urugwaj) na łowisko zaginął **Sylwester Piasecki** – II elektryk.

- 26.01.1988 r. – **KOŁ 180**, kuter typu B-410 z PPiUR „Barka”, Kołobrzeg – przy Nabrzeżu Angielskim w porcie Gdynia wpadł między kutry KOŁ 180 i KOŁ 193, i utonął **Marian Kiedrowicz** – motorzysta.
- 29.01.1988 r. – **HEL 109**, kuter typu B-25s z PPiUR „Koga”, Hel – wszedł na mieliznę przy podchodzeniu w gęstym śniegu do portu Hel. Z mielizny kuter ściągał m. s. „Wiatr”.
- 20.03.1988 r. – **DAR 159**, kuter typu B-25sA z PPiUR „Kuter”, Darłowo – w trakcie przelotu pożar całkowicie wypalił maszynownię, pomieszczenia załogowe i wszystkie pomieszczenia pokładowki. Holownik „Huragan” ugasił pożar działkami wodnymi, a także doholował jednostkę do Darłowa. Kuter DAR 158 przejął pięciu członków załogi, a pozostałych trzech rybaków przejął kuter DAR 161. Armator wycofał kuter z eksploatacji i skierował do kasacji.
- 21.03.1988 r. – **ZAG 16**, kuter stalowy typu K-15 (właściciele: Andrzej Pienczke, Andrzej Wiśniewski i Marek Grodzki, Górkki Zachodnie) – ok. 9,5 Mm na płn. od Jastarni w nocy w trakcie postoju na kotwicy został uderzony i zatopiony przez m.s. „Wołgobałt-215” (statek radziecki). Załoga uratowała się przechodząc na taranujący statek, a stąd na m. s. „Halny”.
- 25.05.1988 r. – „**Kaszalot**” (ŚWI 202), trawler typu B-418 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w czasie połowów na pld.-zach. Atlantyku gwałtowny przechył podczas wystawiania rozpornicy spowodował uderzenie renerem, wyrzucenie na slip i utonięcie **Władysława Hamali** – st. rybaka.
- 19.09.1988 r. – „**Antares**” (GDY 341), trawler typu B-414 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – na łowisku kanadyjskim na płn. Pacyfiku w czasie pracy w przetwórnii nagle zasłabł (zawał serca) i zmarł **Józef Żuralski** – mistrz przetwórstwa.
- 3.10.1988 r. – „**Amareł**” (SZN 110), trawler typu B-418 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na łowisku płn.-wsch. Pacyfiku zaginał **Adam Klamann** – mł. motorzysta.
- 4.10.1988 r. – „**Płetwał**” (ŚWI 197), trawler typu B-18 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w drodze na łowiska płn. Szkocji wyskoczył za burtę i zaginał **Jerzy Łaska** – ślusarz maszyn przetwórczych.
- 15.11.1988 r. – „**Sejwał**” (ŚWI 203), trawler typu B-18 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w przelocie do portu Montevideo, na wodach pld.-zach. Atlantyku zaginał **Bronisław Retza** – rybak przetwórstwa.
- 15.02.1989 r. – **UST 22**, kuter typu K-15 (właściciel: Roman Muszyński, Ustka) – statek zatonał w porcie Ustka (w czasie zwrotu uderzenie rufą o stalowy ponton stojący przy nabrzeżu, przeciek wody do skrajnika rufowego i zalanie wnętrza).

- 6.03.1989 r. – UST 87, kuter B-410 z PPiUR „Korab”, Ustka – po powrocie z łowiska w trakcie rozładunku osunął się nagle na pokład i mimo pomocy lekarskiej zmarł **Marian Dzieczyk** – motorzysta.
- 26.03.1989 r. – „Dalmor II” (GDY 305), trawler typu B-408 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – w drodze z koreańskiego portu Pusan na Morze Beringa zaginał **Zbigniew Orłowski** – st. rybak przetwórstwa.
- 6.05.1989 r. – „Grinwal” (ŚWI 210), trawler typu B-418 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w kanadyjskim porcie Vancouver na skutek upadku ze schodów prowadzących z pokładu trałowego na pokład główny zmarł **Wiesław Jesionowski** – mł. motorzysta.
- 15.05.1989 r. – HEL 142, kuter typu B-25sA z PPiUR „Koga”, Hel – w czasie postoju na kotwicy na Morzu Bałtyckim wypadł za burtę i zaginał **Longin Muża** – z-ca kier. maszyn.
- 22.05.1989 r. – „Aquarius” (SZN 112), trawler typu B-407 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na Morzu Beringa – wyskoczył za burtę i zaginał **Krzysztof Pietrykowski** – mł. rybak przetwórstwa.
- 26.05.1989 r. – „Bonito” (SZN 104), trawler typu B-418 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na łowisku w rejonie Falklandów wypadł za burtę i zaginał **Zbigniew Kłiś** – bosman.
- 16.07.1989 r. – DZI 62, kuter typu STOREM 4B (właściciel: Tadeusz Krupa z Międzyzdrojów) – w porcie na Bornholmie wypadł za burtę i utonął **Mirosław Środziński** – rybak.
- 16.07.1989 r. – „Gopło” (ŚWI 180), trawler typu B-20 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na wodach pñ. Pacyfiku, na skutek ostrej niewydolności krążeniowo-oddechowej zmarł **Marian Życki** – II mechanik.
- 10.08.1989 r. – „Lyra” (GDY 323), trawler typu B-22 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – na łowisku pñ. zach. Atlantyku z powodu niewydolności serca zmarł **Jerzy Dłutowski** – I oficer.
- 1/2.10.1989 r. – DAR 123, łódź rybacka (dł. 10,9 m, szer. 3,9 m, silnik o mocy 37 kW, właściciele: Bogdan Szewczyk i Ryszard Skorupka) – zatonała w Basenie Zimowym w Darłowie. W dniu 12 grudnia łódź wydobyto.
- 24.10.1989 r. – UST 17, drewniana łódź rybacka (dł. 12,48 m, silnik o mocy 48 KM, zbud. w 1947 r., właściciel: Dariusz Rydelski, Ustka) – zatonała w porcie Ustka (nieszczelność pochwy wału śrubowego).
- 9.03.1990 r. – WŁA 73, kuter typu K-15/R (armator: Józef Mach, Władysławowo) – na łowisku w rejonie Helu wypadł za burtę i zaginał **Wojciech Milewczyk** – st. rybak.

- 25.06.1990 r. – **DAR 126**, łódź rybacka (dł. 8,55 m, szer. 3,20 m, silnik o mocy 32,4 kW, armator: Jerzy Kucharski) – dryfująca łódź na skutek uszkodzenia silnika weszła na mieliznę i wywróciła się podczas wybierania sprzętu połowowego ok. 100 m od brzegu i ok. 1 Mm na zach. od główek portu Darłowo. Załoga dotarła na brzeg.
- 8.07.1990 r. – „**Jasień**” (ŚWI 182), trawler typu B-20 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – wszedł na mieliznę w cieśninie Sund. Ściągnięty z mielizny przez holownik „Tajfun”.
- 5.08.1990 r. – **WŁA 75**, drewniana łódź rybacka (dł. 12,96 m, szer. 4,49 m, właściciel: Zbigniew Mikiciuk) – zatonała (utrata szczelności poszycia kadłuba) w trakcie przeholowania z Władysławowa do Górek Zachodnich ok. 2 Mm od Władysławowa. Przedni maszt wystawał ponad wodę 2 m, a tylni 1 m. Po jesiennych sztormach wrak łodzi stał się niewidoczny.
- 16.08.1990 r. – **DAR 166**, kuter typu B-25sA z PPDiUR „Kuter”, Darłowo – w czasie połowów tukowych z DAR-168 w maszynowni wybuchł pożar na skutek pęknięcia elastycznego przewodu. Uszkodzoną jednostkę odholował do portu kuter DAR 311.
- 9.09.1990 r. – „**Amareł**” (SZN 110), trawler typu B-418 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – podczas postoju na kotwicy w zatoce portu Dutch Harbor (Aleuty) wyskoczył za burtę i utonął **Sławomir Januszyk** – mł. rybak przetwórstwa.
- 15.10.1990 r. – „**Kniaziak**” (SZN 85), trawler typu B-29 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – w porcie Montevideo w dniu wymiany drogą lotniczą załogi zmarł **Maksymilian Sobczyk** – III mechanik.
- 14.11.1990 r. – „**Mors**” (ŚWI 297), trawler typu B-418 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na redzie portu Dutch Harbor (Aleuty) bardzo silny wiatr zepchnął na piaszczystą mieliznę statek z uszkodzonym głównym silnikiem, stojący tylko na jednej kotwicy. Ściągnięty z mielizny przez holowniki: „Sea Hawk” i „Drew Foss”.
- 21.11.1990 r. – **WSG 23**, łódź rybacka stojąca w Górkach Wschodnich – zatonała uderzona (uszkodzenie poszycia kadłuba) przez kuter ZAG 31.
- 26.11.1990 r. – **UST 24**, łódź rybacka (dł. 10,23 m, szer. 3,95 m, pojemność 10 RT, silnik o mocy 50 KM, zbud. w 1948 r., armatorzy: Zbigniew Zemła, Marian Krasny i Zygmunt Radzikowski) – wypadł za burtę i utonął **Jerzy Pawłyszyn** – rybak.
- 19.12.1990 r. – **SOP 22**, rybacka łódź laminowana z Sopotu (dł. 6,5 m, szer. 2,4 m, silnik firmy Bolinder o mocy 15 KM, zbud. w 1961 r., armator: Bolesław Podkowiak) – łódź, dryfująca na skutek awarii silnika w kierunku Gdyni, osłaniał od wiatru, trzymając na dwóch cumach statek bandery islandzkiej „Urída Foss”. Holownik ratowniczy „Tumak” przygniótł łódź do burty „Urída Foss”, powodując jej zgniecenie i zatopienie. Załogę uratował „Tumak”.

- 29.01.1991 r. – **JAS 31**, kuter typu STOREM 4B (właściciele: Hubert Konhke i Stanisław Konkel, Jastarnia) – na trasie Hel-Jastarnia wypadł za burtę i zaginął **Marek Długi** – motorzysta.
- 3.02.1991 r. – **ŁEB 77**, drewniany kuter (dł. 19,08 m, szer. 5,12 m, pojemność 36 RT, silnik o mocy 200 KM, zbudowany w 1937 r., armator: Jacek Gołyszny, Łeba) – został wyrzucony na brzeg ok. 500 m na zach. od wejścia do portu Łeba. Załogę zdjęło Ratownictwo Brzegowe. Ściągnięcie kutra z mielizny było nieopłacalne.
- 24.04.1991 r. – **KOŁ 119**, łódź rybacka (dł. 12,30 m, szer. 4,49 m, silnik o mocy 55 kW, właściciel: Tadeusz Zimoch, Kołobrzeg) – w drodze z łowiska do portu Kołobrzeg, ok. 3 kable na wsch. od falochronu stracił równowagę na mokrym pokładzie, wypadł za burtę i utonął **Tadeusz Zimoch** – armator łodzi.
- 6.05.1991 r. – **UST 86**, kuter typu B-410 z PPiUR „Korab”, Ustka – w porcie Ustka wpadł do basenu i utonął **Józef Potrawa** – kucharz.
- 6.06.1991 r. – **ŁEB 73**, drewniana łódź rybacka (dł. 9,59 m, szer. 4,0 m, silnik o mocy 30 KM, zbud. w 1955 r., armatorzy: Mieczysław Rutkowski i Krzysztof Kowalski) – zatonała na skutek uszkodzenia poszycia kadłuba o falochron przy wchodzeniu do portu Łeba.
- 26.06.1991 r. – „**Mazury**”, chłodniowiec-transportowiec rybacki typu B-68 z PPURM „Transocean”, Szczecin – w czasie rozładunku w porcie Gdynia pokrywa lukowa górnego międzypokładu zgniotła czaszkę i spowodowała śmierć obsługującego **Mariana Czaji** – prac. Zakładu Remontowego Urządzeń Okrętowych „Merco”.
- 10.09.1991 r. – „**Atria**” (GDY 307), trawler typu B-671 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – na Morzu Beringa spadł ze schodni i doznał złamania podstawy pnia mózgu i czaszki, a 20 września zmarł **Artur Opuchlik** – II oficer.
- 20.10.1991 r. – **UST 126**, drewniana łódź rybacka (dł. 9,98 m, szer. 4,0 m, silnik o mocy 85 KM, zbud. w Stoczni Ustka w 1969 r.) – przy wchodzeniu do portu Ustka została wyrwiona i wyrzucona na brzeg na zachód od portu. Rozbitków powyrzuczanych na plażę uratowało Ratownictwo Brzegowe. Odzyskiwanie łodzi było nieopłacalne.
- 22.01.1992 r. – „**Altair**” (GDY 306), trawler typu B-408 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – w porcie Vancouver (Kanada) w wyniku ostrej niewydolności krążenia i zatrzymania akcji serca zmarł **Roman Kamiński** – rybak przetwórstwa.
- 13.02.1992 r. – **HEL 128**, kuter typu B-410 z PPiUR „Koga”, Hel – zatonał na Zatoce Gdańskiej (utrata pływalności), zaginął **Kazimierz Świetliński** – kier. maszyn – pozostałych siedmiu członków załogi uratował kuter HEL 150.
- 23.02.1992 r. – **CHA 14**, łódź rybacka z Chałup – weszła na mieliznę ok. 1,5 Mm na wschód od portu Darłowo. Wyrzuconą na plażę załogę uratowało Ratownictwo Brzegowe w Darłowie.

- 12.03.1992 r. – „Awior” (SZN 105), trawler typu B-418 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na Morzu Ochockim w czasie trałowania, w siłowni wybuchł pożar. W akcji gaśniczej brały udział trawlerzy: „Aquila”, „Aquarius” i „Bogar”. Ładunek ryb i mączkę przekazano na statek łącznikowy. Z uwagi na niemożliwość uruchomienia wind trałowych odcięto będący w wodzie zestaw trałowy włoka pelagicznego. 26 marca „Awior” skierowano na remont do koreańskiego portu Ulsan. W pomieszczeniu maszyn chłodniczych, w czasie pożaru uduślił się **Ryszard Giemza** – motorzysta chłodni.
- 17.04.1992 r. – **KOŁ 24**, kuter typu STOREM 4B (właściciel: Stanisław Niziuk, Kołobrzeg) – wszedł na mieliznę na zach. od latarni morskiej Gąski. Załogę przejęła Brzegowa Stacja Ratownictwa w Kołobrzegu, a kuter ściągnął holownik „Tumak”.
- 21.04.1992 r. – **PUC 18**, drewniana łódź rybacka (dł. 7,3 m, szer. 2,8 m, silnik Puck o mocy 24 KM, armator: Henryk Dybowski) – zatonała (nakrycie łodzi falą przybojową i utrata pływalności) przy wejściu do portu Górki Wschodnie, utonęli: **Henryk Dybowski** – kier. łodzi, **Leon Dybowski** – rybak. Uratował się trzeci rybak (M. Dominik), który na części drewnianego pokładu łodzi dopłynął do brzegu.
- 30.06.1992 r. – **DAR 33**, drewniana, pokładowa łódź rybacka (dł. 12,6 m, szer. 3,8 m, silnik firmy Gardner typ 6 LX o mocy 73 kW, zbud. w 1955 r. w Danii, właściciele: W. Śliwiński, P. Rosiński i J. Szatkowski) – w drodze na łowisko w pomieszczeniu załogowym wybuchł pożar. Uszkodzoną łódź holowały do Darłowa najpierw łódź DBK-8, a następnie „Zefir”.
- 8.09.1992 r. – **LEB 47**, rybacka łódź z poliestru i włókna szklanego (dł. 8,3 m, szer. 3,2 m, silnik Puck o mocy 24 KM, zbud. w Stoczni Ustka w 1971 r., właściciele: Witold Okenczyc i Walerian Łakowicz) – wyrzucona przez przybojową falę w rejonie przybrzeżnych mielizn, ok. 700 m na wschód od wejścia do portu Łeba, utonęli: **Hartmut Zieliński** – rybak, **Witold Okenczyc** – rybak, **Ryszard Karcz** – nie będący członkiem załogi.
- 10.10.1992 r. – **ORŁ 4**, łódź rybacka (właściciel: Tadeusz Ginter i Piotr Anioł) – zatonała (uszkodzenie burty przez pilotówkę „Pilot 22” przy próbie holowania) w Gdańskim Porcie Północnym. Łódź wydobyto 25 listopada 1992 r.
- 15.10.1992 r. – **WŁA 8**, drewniany kuter (dł. 17,1 m, szer. 4,9 m, silnik o mocy 110 kW, zbud. w 1944 r. w Danii, właściciel: „Polfish” Sp. z o.o.) – wycarterowany Spółce Cywilnej – „Bolesław Kawa i S-ka” – wszedł na płyciznę ok. 3 Mm od falochronu portu Ustka. Załogę ewakuowano helikopterem. Kuter znalazł się na plaży; jego odzyskanie stało się nieopłacalne.
- 26.11.1992 r. – **MRZ 21**, drewniana łódź rybacka (dł. 8,9 m, szer. 3,1 m, silnik Ursus o mocy 31 kW, zbud. systemem gospodarczym w Jastarni i Dźwirzynie, armator: Kazimierz Tyluś, Mrzeżyno) – zatonała (zalenie, wyrzucenie i rozbitcie łodzi przez bardzo wysoką falę sztormową) ok. 1 Mm na zach. od wejścia do Mrzeżyna, zginęła cała załoga:

Kazimierz Tyłuś – szyper, kierownik łodzi, **Mirosław Nowakowski** – rybak, **Bolesław Teclaw** – rybak, **Krzysztof Tyszler** – rybak.

- 28.11.1992 r. – **WŁA 153**, kuter typu B-25s (armator: Stanisław Marzejon, Władysławowo) – w drodze z Władysławowa na łowisko zaginał **Paweł Miłosz** – prakt. maszyn.
- 18.12.1992 r. – **DAR 169**, kuter typu B-25sA (armator: Jan Wierzbicki, Darłowo) – w porcie Darłowo w czasie przechodzenia z kutra na nabrzeże utracił równowagę, wpadł do kanału i utonął **Eugeniusz Krygier** – kier. maszyn.
- 3.03 1993 r. – „**Atria**” (GDY 307), trawler typu B-671 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – na Morzu Ochockim na skutek ostrego niedokrwiennego uszkodzenia mięśnia serca zmarł **Bogdan Nawrocki** – rybak przetwórstwa, pracownik Armatorskiego Ośrodka Remontowego.
- 14.03.1993 r. – „**Żuławy**”, chłodniowiec transportowy rybacki typu B-68 z PPURM „Transocean”, Szczecin – w drodze na Morze Północne w siłowni statku wybuchł pożar, ugaszony przez załogę, remont przeprowadzono w porcie angielskim.
- 15.05.1993 r. – **KOŁ 185**, kuter typu B-403 (armator: Janusz Pióro, Kołobrzeg) – osiadł na mieliźnie przy wejściu do portu Nekso (Bornholm). Z mieliżny ściągnięty przez duński holownik.
- 12.07.1993 r. – **WOL 13**, stalowa łódź rybacka (dł. 8,0 m, szer. 2,0 m, silnik o mocy 20,6 kW, właściciel: Konstanty Bojarun) – w przystani Wolin na rzece Dziwna, poślizgnął się na mokrym pomoście, podczas upadku uderzył głową w burtę łodzi, utonął **Konstanty Bojarun** – rybak.
- 18.09.1993 r. – **STE 6**, drewniana łódź rybacka (dł. 6,06 m, szer. 2,20 m, silnik Penta o mocy 5 KM, zbud. w 1971 r., armator: Feliks Żwirek, Stegna) – zatonała (nakrycie łodzi falą przybojową) ok. 150 m od brzegu pomiędzy Krynica Morską a Piaskami, utonął: **Franciszek Żwirek** – kier. łodzi (syn armatora), **Tomasz Dudzewicz**.
- 23.09.1993 r. – „**Żuławy**”, chłodniowiec-transportowiec rybacki typu B-68 z PPURM, „Transocean”, Szczecin – w czasie postoju na kotwicy na redzie koreańskiego portu Pusan zatruli się alkoholem metylowym i w drodze ze statku do szpitala zmarli **Andrzej Rynio** – radiooficer, **Tadeusz Laskowski** – spawacz.
- 13.10.1993 r. – „**Gemini**” (GDY 335), trawler typu B-419 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – na Morzu Ochockim w czasie pracy na pokładzie zmarł (zawał mięśnia sercowego) **Edward Gniewkowski** – st. rybak.
- 6.11.1993 r. – **GDY 41**, kuter typu B-25s (armator: Dariusz Nowak, Gdynia) – wszedł na mieliżnę w pobliżu Juraty (ok. 3,5 Mm od Jastarni). Ściągnięty z mieliżny przez statek ratowniczy „Tajfun” w dniu 18 listopada 1993 r.

- 29.11.1993 r. – UST 139, motorowa łódź rybacka (dł. 12,0 m, szer. 4,2 m, silnik o mocy 95 KM, właściciele: Zdzisław Sękowski, Andrzej Wojtalik i Sylwester Karwowski, Ustka) – w porcie Nekso na Bornholmie wypadł za burtę i utonął Stanisław Rostkowski – szyper.
- 11.02.1994 r. – MRZ 9, stalowa łódź rybacka (dł. 7,43 m, szer. 2,54 m, silnik o mocy 28 KM, zbud. w 1991 r., właściciel: Tadeusz Timofiejew) – w czasie powrotu z łowiska do przystani Mrzeżyno uderzyła w betonową głowicę falochronu, utraciła zdolność manewrową na fali przybojowej i zatonała wraz z załogą, utonęli: Tadeusz Timofiejew – kier. łodzi, Ryszard Piorun – st. rybak, Zbigniew Sudoł – st. rybak.
- 21.02.1994 r. – UST 93, kuter typu B-25sA (armator: Spółka Cywilna Ryszard Moraczyński, Waław Kopeć i Zenon Duś, Ustka) – wszedł na mieliznę w rejonie wschodniego wybrzeża Bornholmu. W dniu 26 lutego ściągnięty z mielizny przez dwa polskie kutry i duńską straż pożarną.
- 31.03.1994 r. – TOL 49, stalowa łódź rybacka (dł. 8,6 m, szer. 2,65 m, silnik Ursus o mocy 30 KM, właściciel: Marek Heiducki, Tolkmicko) – zatonała (zalanie wysoką falą i utrata pływalności) ok. 3 Mm na wsch. od Krynicy Morskiej. Utonął jeden z dwóch rybaków: Leszek Stankiewicz – rybak.
- 4.07.1994 r. – ŚWI 43, drewniana łódź rybacka (dł. 9,52 m, szer. 3,52 m, silnik o mocy 30 KM, właściciel: Jan Jurewicz) – na łodzi, zacumowanej przy nabrzeżu w Basenie Bosmańskim portu Świnoujście wybuchł pożar. Po ugaszeniu pożaru łódź przeholowano do Trzebieży na remont.
- 5.09.1994 r. – „Gemini” (GDY 335), trawler typu B-419 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – w koreańskim porcie Ulsan uduł się Ryszard Aszyk – st. rybak.
- 12.10.1994 r. – „Denebola” (GDY 333), trawler typu B-419 z PPDiUR „Dalmor”, Gdynia – w porcie Ulsan w Płd. Korei tajfun zniszczył statek. Trawler przeznaczono na złom.
- 16.10.1994 r. – LEB 18, kuter typu STOREM 4B z SPPiRM „Rybmor”, Łeba – podczas wchodzenia do portu Łeba uderzył o dno, uszkadzając ster i kadłub, w następstwie został zdryfowany na zachód i osiadł na płyciźnie brzegowej ok. 300 m od portu. Załogę uratowało Ratownictwo Brzegowe, a kuter z mielizny został ściągnięty przez dwa kutry rybackie oraz motorówkę „Marzenka”.
- 3.11.1994 r. – GDY 80, kuter typu K-15, armator: Jan Kreft, Gdynia – w trakcie wybierania tuki (połowy razem z GDY 54) nagle zasłabł, mimo akcji ratunkowej śmigłowcem ratunkowym „W-3”, zmarł (niewydolność krążenia) Antoni Kreft – z-ca szypa.
- 30.12.1994 r. – „Sagran” (SZN 062), trawler typu B-672 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – na Morzu Japońskim w drodze z łowiska do koreańskiego portu Ulsan znalazł się

za burtą i zaginął: **Kazimierz Pytkowski** – rybak przetwórstwa (wracający z rejsu na trawlerze „Aquarius”).

- 31.12.1994 r. – „**Mors**” (ŚWI 297), trawler typu B-418 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na Morzu Ochockim znalazł się za burtą i zaginął **Janusz Buchajczyk** – II oficer.
- 5/6.02.1995 r. – „**Kolias**” (ŚWI 220), trawler typu B-417 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – w drodze z łowisk płn.-wsch. Pacyfiku do koreańskiego portu Ulsan znalazł się za burtą i zaginął **Robert Witecki** – mistrz przetwórstwa z trawlera „Włócznik” (ŚWI 225).
- 21.08.1995 r. – **WŁA 19**, drewniana łódź rybacka (dł. 13,02 m, szer. 4,43 m, silnik Callesen o mocy 75 KM, zbud. w 1953 r., armator: Jan Styn, Władysławowo) – zatonął na północ od Władysławowa (wdarcie się wody zaburtowej do wnętrza łodzi na skutek nieszczelności kadłuba). Załogę uratował kuter **WŁA 70**.
- 11.10.1995 r. – **DZI 93**, stalowa łódź rybacka (dł. 11,98 m, szer. 3,96 m, silnik o mocy 90 KM, zbud. w 1988 r., właściciel: Robert Matecki) – zatonęła (woda wdarła się przez otwarte zawory rurociągu żęzowego) podczas postoju przy Nabrzeżu Północnym w porcie **Łeba**.
- 4.11.1995 r. – **RWL 10**, aluminiowa łódź rybacka z Rewala (dł. 7,4 m, szer. 2,7 m, armator: Florian Dewor i S-ka.) – zmyta z plaży i zatopiona przez silny sztorm.
- 8.11.1995 r. – **JAR 22**, motorowo-wiosłowa, plastikowa łódź rybacka z Jarosławca (dł. 4,25 m, szer. 1,75 m) – po przewróceniu łodzi na fali przybojowej wypadł do wody i utonął **Jerzy Postraszynski** – właściciel i kier. łodzi.
- 20.01.1996 r. – „**Tazar**” (ŚWI 212), trawler typu B-417 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – na Morzu Ochockim został uderzony w głowę częścią tarczy szlifierskiej, doznał rozległych uszkodzeń kości czaszki i tkanki mózgowej, zmarł w drodze do szpitala w Piotropawłowsku Kamczackim **Waldemar Trzaskawka** – motorzysta.
- 6.03.1996 r. – **ŁEB 6**, kuter typu STOREM 4B (armatorzy: Ryszard Jankowski, Piotr Bucior i K. Rulewski) – osiadł na mieliźnie przy wchodzeniu do portu **Łeba**. Ściągnięty i doholowany do portu przez statek ratowniczy „Powiew”.
- 16.03.1996 r. – **WŁA 27**, drewniany kuter (zbud. w 1942 r. w Danii, dł. 17,4 m, poj. brutto 35,46 RT) – zatonął ok. 40 Mm od Rozewia (w wyniku przecieku wody do wnętrza przez wał). Dwoch członków załogi (A. Syposz – szyper i P. Czapp – rybak) uratował **WŁA 138**, zginęli współwłaściciele kutra: **Przemysław Korycki** – mechanik, **Henryk Dombrowski** – rybak.
- 11.04.1996 r. – **PIA 60**, drewniana łódź rybacka z Piasków (dł. 7,07 m, szer. 2,66 m, silnik typu LIN o mocy 21 kW, zbud. w 1987 r.) – na Zatoce Gdańskiej, ok. 200 m od

Mierzei Wiślanej został zmyty przez falę przybojową i utonął **Eugeniusz Pogródka** – kier. łodzi i jej właściciel.

- 3.07.1996 r. – **KOŁ 115** (ex „Christian SL-4”), kuter (zbud. w Werft von H. Brix w 1951 r., dł. 14,73 m, szer. 5,35 m, silnik o mocy 176,6 kW, właściciele: Jan Borkowski i Krzysztof Miłoszewicz) – zatonał (nieszczelność części rufowej kadłuba) w porcie Kołobrzeg. Kuter podniesiony i umieszczony na wyciągu przez ekipę nurków i dźwig.
- 18.09.1996 r. – „Awior” (SZN 105), trawler typu B-418 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – w rejonie Nowej Zelandii, podczas przechodzenia po trapie łodziowym wypadł za burtę i utonął **Henryk Pikula** – mł. rybak.
- 12.11.1996 r. – **KOŁ 194**, kuter typu TMC-001 z PPiUR „Barka”, Kołobrzeg (zbud. w Stoczni „Odra” w Szczecinie w 1991 r.) – w trakcie połowów na Bałtyku został uderzony w głowę przez jeden z pływaków nadbory i w wyniku doznanych obrażeń zmarł **Andrzej Gliński** – szyper.
- 17.11.1996 r. – „Mazury”, chłodniowiec transportowy rybacki typu B-68 z PPURM „Transocean”, Szczecin – na Pacyfiku w drodze z Morza Ochockiego znalazł się za burtę i zaginał **Aleksander Bylewski** – marynarz.
- 2.12.1996 r. – **GDA 15**, kuter typu B-25 s (właściciel: Tadeusz Krupa, Międzyzdroje) – wszedł na mieliznę przy wsch. falochronie portu Świnoujście. Ściągnięty przez pilotówkę.
- 4.12.1996 r. – **STŁ 51**, (właściciel: Bogumił Chost) i **STŁ 3** – prywatne łodzie rybackie, zacumowane w basenie rybackim „Certy” na Stołczynie, zostały zatopione przez falę, którą wytworzył m. s. „Kandalaksha” (bandera rosyjska).
- 19.12.1996 r. – **ŚWI 91**, prywatna łódź rybacka (właściciele: Zbigniew Witkowski i Władysław Cieślewicz) – zdryfowała (po uszkodzeniu silnika) na płyciznę i została zalana wodą w rejonie Świnoujścia. Załogę uratował holownik „Tajfun”.
- 24.01.1997 r. – **ŁEB 15**, kuter typu STOREM 4B z SPPiRM „Rybmor”, Łeba – osiadł na mieliznie podczas wpływania do portu Łeba. Ściągnięty przez statki ratownicze „Powiew” i „Monsun”.
- 24.09.1997 r. – **UST 15**, kuter typu KU-134 B (właściciel: Robert Bernatek) – podczas prac przygotowawczych do wydawania sprzętu połowowego stracił równowagę, wypadł za burtę i utonął **Zdzisław Bernatek** – rybak.
- 27.09.1997 r. – **DZI 14**, łódź rybacka (dł. 9,5 m, szer. 3,5 m, armator: Adam Rębarz) – osiadła na mieliznie ok. 20 m od brzegu i ok. 1 km na wsch. od wejścia do portu Dziwnów. Załoga opuściła łódź, którą ściągnął statek ratowniczy „Szkwał”.

- 2.10.1997 r. – **KRS 3**, łódź rybacka z Karsiborza (dł. 8,43 m, szer. 2,39 m, silnik Ursus o mocy 30 KM) – w rejonie Nowego Warpna zatonała podczas trudnych warunków pogodowych, utonęli: **Włodzimierz Wajnert** – kier. i właściciel łodzi, **Krzysztof Wajnert** (syn) – mechanik. Trzeci rybak (T. Dorociak) został uratowany przez m.s. „Tajfun”. W dniu 14 października łódź wydobył okręt Marynarki Wojennej „R-14”.
- 14.11.1997 r. – **UST 94**, kuter typu B-25 sA (właściciel: Tadeusz Krupa z Międzyzdrojów) – wszedł na mieliznę ok. 1,6 Mm na płn. wsch. od portu Darłowo. Z mielizny ściągnięty przez m.s. „Zefir”.
- 31.01.1998 r. – **HEL 1**, motorowa łódź rybacka – zatonała w porcie Hel, wydobyta dźwigiem.
- 18.03.1998 r. – **KOŁ 65**, kuter zbud. w Logstor Skibsvaerft (Dania) w 1971 r. (dł. 30,95 m, szer. 6,40 m, poj. brutto 155 RT, silnik o mocy 368 kW, właściciel: Renata Bielaszewska, Kołobrzeg) – podczas wybierania włoka na Zatoce Gdańskiej na skutek uderzenia w głowę częścią odłamanej przewodnicy lin zmarł **Andrzej Wilkowiecki** – st. rybak.
- 31.03.1998 r. – **KOŁ 181**, kuter prywatny typu B-410 (armatorzy: Jerzy Wachowski, Henryk Wołpiuk i Edmund Smoliński, Kołobrzeg) – w rejonie Głębi Bornholmskiej podczas w gęstej mgły trałujący kuter zderzył się z promem kolejowo-samochodowo-pasażerskim m. f. „Kaunas” bandery litewskiej (dł. 190,93 m, szer. 28,0 m, armator: Lituanian Shipping Company) i zatonał na skutek zniszczenia dziobowej części kutra i sterówki, zalania wodą ładowni i zdewastowania maszynowni. Załogę z ratunkowej po ok. pół godzinie przejęła łódź ratunkowa z m. f. „Kaunas”. Duński statek ratowniczy przewiózł załogę do portu Nekso na Bornholmie, a stąd do Kołobrzegu kuter KOŁ 9.
- 23.10.1998 r. – **KAM 4**, stalowa łódź rybacka z Kamienia Pomorskiego (dł. 8,5 m, szer. 2,4 m, silnik o mocy 22 kW, zbud. w 1985 r., właściciel: Jarosław Olkiewicz) – zatonała (utrata sterowności w następstwie przechyłów – zalanie łodzi i utrata pływalności) wraz z załogą na Zalewie Kamieńskim ok. 3 kable od Żółcina, utonęli: **Jarosław Olkiewicz** – kier. łodzi, **Zbigniew Olkiewicz** (brat) – rybak.
- 29.10.1998 r. – **SWA 3**, drewniana łódź rybacka (dł. 6,5 m, szer. 2,65 m, silnik Puck o mocy 24 KM, zbud. w 1970 r., armator: Andrzej Redlin, Swarzewo) – utrata równowagi i wywrócenie łodzi używanej do komunikacji SWA 3 z łądem, utonął **Jacek Pieper** – rybak.
- 11.11.1998 r. – **DAR 23**, drewniana łódź rybacka (dł. 7,50 m, szer. 2,60 m, silnik Puck o mocy 21 kW, właściciel: Ireneusz Jakusz) – weszła na mieliznę (unieruchomienie silnika i zdryfowanie na brzegową płyciznę) 0,5 kabla od plaży w okolicy Czarnego Lasu (rejon Łeby). Ściągnięta z mielizny i odholowana do portu Łeba przez m.s. „Cyklon”.

- 19.11.1998 r. – **GDY 33 („Orka”)**, kuter typu B-275, zbud. w Stoczni „Ustka” w Ustce w 1985 r. (armator: Edward Nowak, Gdynia) – w trakcie wybierania zestawu trałowego w wyniku pęknięcia liny trałowej rozpornica uderzyła w jamę brzuszna rybaka, który po operacji w szpitalu w Pucku zmarł 17 lutego 1999 r. Był to **Wojciech Wenzel** – st. rybak.
- 11.02.1999 r. – **DZI 3**, łódź rybacka, kadłub drewniany pokryty laminatem poliestrowo-szklanym (dł. 7,69 m, szer. 2,73 m, silnik Ford o mocy 60 kW, armator: Janusz Kamiński) – zatonała (utrata szczelności kadłuba, spowodowana wyrwaniem śrub mocujących dławicę uszczelnienia wału napędowego) w czasie drogi z łowiska ok. 4 Mm na płn.-wsch. od Kołobrzegu. Załoga przeszła na ponton ratunkowy „R-5”, a następnie na m.s. „Wiatr”.
- 16.02.1999 r. – **„Rekin” (SZN 94)**, trawler typu B-418 z PPDiUR „Gryf”, Szczecin – podczas trałowania na Morzu Ochockim w siłowni statku wybuchł pożar. Część załogi ewakuowano na „Admirała Arciszewskiego” (SZN 19). Pożar ugasiła załoga statku. W dniu 19 lutego po uruchomieniu głównego silnika wybrano zestaw trałowy i skierowano statek na remont do koreańskiego portu Ulsan.
- 17.02.1999 r. – **DAR 42**, łódź rybacka (dł. 7,20 m, szer. 2,55 m, armator: Mirosław Piosik) – zatonała w wyniku uderzenia o nabrzeże slipu przy nabrzeżu Warsztatowym w Darłowie. W dniu 18 lutego łódź wyciągnął na brzeg m. s. „Zefir”.
- 17.03.1999 r. – **DZI 69**, stalowa łódź (dł. 12,3 m, szer. 3,4 m, silnik Andrychów o mocy 53 kW, zbud. w 1966 r., współwłaściciele: Andrzej Kruk, Józef Szwedzki i Mirosław Jankowski) – podczas postoju przy nabrzeżu Spółdzielczym w porcie Łeba w pomieszczeniu załogowym łodzi wybuchł pożar. Całkowicie została spalona sterówka wraz ze wszystkimi urządzeniami nawigacyjno-radiowymi oraz częściowo pomieszczenia załogowe. Po remoncie łódź wróciła do eksploatacji.
- 19.04.1999 r. – **ŚWI 54**, drewniana łódź rybacka (dł. 9,28 m, szer. 3,12 m, silnik o mocy 54,1 kW, zbud. w 1984 r., właściciel: Bernard Kowalczyk) – zatonała (nagła utrata pływalności wskutek zalania wodą i przechyl wywołany falowaniem i masą sieci) w czasie wybierania sprzętu połowowego na Zatoce Pomorskiej, utonęli: **Artur Szalajko** – kier. łodzi, **Janusz Choma** – motorzysta, **Edward Rek** – rybak. W akcji ratunkowej brało udział wiele jednostek. Statek badawczy MIR „Baltica” zauważył ciało (Janusz Choma), które podjął m.s. Cyklon”, a godzinę później „Baltica” zaobserwowała dwa koła ratunkowe i deski z łodzi ŚWI 54. Zwoki pozostałych rybaków odnaleziono 13 czerwca, jedno na brzegu w Międzyzdrojach (A. Szalajko), a drugie pomiędzy Międzyzdrojami a Wiselką (E. Rek).
- 10.05.1999 r. – **GDY 30**, kuter typu B-25 (właściciel: Wiesław Drelicharz, Gdynia) – wszedł na mieliznę przy wsch. falochronie portu Hel. Ściągnięty przez holownik „Stefan”.
- 19.06.1999 r. – **STP 4**, stalowa łódź rybacka ze Stepnicy (dł. 7,14 m, szer. 2,05 m, silnik Ursus o mocy 22,4 kW) – zatonała (gwałtowne zalanie łodzi wodą przez wysoką falę)

w Roztoce Odrzańskiej, utonął **Waldemar Zakrzewski** – rybak. Właściciel łodzi (Jan Zieliński) dopłynął do brzegu.

- 22.08.1999 r.** – **DAR 303**, kuter typu B-410 (prywatny, armator: Lech Jerzy – Spółka Połowów i Sprzedaż Ryb DAR 303) – wszedł na mieliznę 3-4 m od Nabrzeża Wschodniego portu Darłowo. Ściągnięty przez holownik „Benek”. Uszkodzenie trzech płytów śruby napędowej.
- 25.08.1999 r.** – **CHY 21**, stalowa łódź rybacka z przystani Chłopy (dł. 11,0 m, szer. 3,90 m, silnik o mocy 56 kW, zbud. w 1990 r., współwłaściciele: Jan Krakowiak i Franciszek Kwiatkowski) – zatonała (utrata szczelności kadłuba) w rejonie Gąsek. Śmigłowcem zabrano rybaka S. Kwiatkowskiego, a pozostałych czterech członków załogi CHY 21 przejął kuter DAR 167.
- 14.09.1999 r.** – **PUC 1**, łódź rybacka (dł. 7,8 m, szer. 3,0 m, silnik o mocy 38 KM, zbud. w 1978 r., właściciel: Czesław Budzisz) – zatonała na Zatoce Gdańskiej w wyniku uderzenia przez statek ratowniczy „Huragan”. Załogę uratował taranujący holownik.
- 5.10.1999 r.** – **DAR 55**, stalowa łódź rybacka (dł. 8,62 m, szer. 2,50 m, silnik Andrychów o mocy 70 kW, zbud. w 1992 r., właściciel Zbigniew Ignaczak) – zatonała (przedostanie się wody do wnętrza łodzi wskutek pęknięcia rurociągu) w czasie postoju przy nabrzeżu Rybackim w porcie Darłówek.
- 26.11.1999 r.** – **LEB 62**, kuter typu STOREM 4B (armator: Stanisław Mielewczyk, Łeba) – osiadł na mieliznie ok. 100 m od główek wejściowych portu Łeba. Ściągnięty przez statek ratowniczy „Powiew” oraz kuter DAR 51.
- 16. 12.1999 r.** – **DZI 110**, kuter typu B-25sA (armator i właściciel: Małgorzata Barylska) – wszedł na mieliznę (uszkodzenie silnika) ok. 300 m od główek portu Darłówek. Załogę (z wyjątkiem J. Surowca, który pozostał na kutrze) zjął m.s. „Zefir”. W dniu 22 grudnia „Zefir” i „Monsun” ściągnęły kuter z mielizny.
- 24.01.2000 r.** – **WŁA 69** (ex „Minna”), kuter (dł. 22,92, szer. 5,55 m, zbud. w Skaelskor Skibs w Badebyggen (Dania) w 1967 r., właściciel: Zdzisław Drewa) – zatonał (wyflukanie uszczelnienia poszycia kadłuba) przy wsch. falochronie portu Władysławowo.
- 28.01.2000 r.** – „Tunek” (ŚWI 214), trawler typu B-417 z PPDiUR „Odra”, Świnoujście – utracił równowagę ciała nad relingiem podczas wyrzucania lodu za burtę na skutek uderzenia w plecy bryłą lodu z oblodzonej części kadłuba łodzi ratunkowej, upadł z pokładu na nabrzeże w porcie Pietropawłowsk Kamczacki, a następnie do wody i zmarł Leszek Kujawa – rybak.
- 15.02.2000 r.** – **DZI 85**, kuter typu STOREM 4B (armator: Władysław Gryszkiewicz) – podczas wydawania net dorszowych na łowisku Rynny Słupskiej wypadł za burtę i zaginął **Jan Kamola** – st. rybak.

- 22.05.2000 r. – WŁA 90 (ex „Deneb”),** kuter (zbudowany w Assens – Skibstilsyn Statens (Dania) w 1960 r. (dł. 21,85 m. szer. 5,85 m, silnik o mocy 400 KM, armator: Witold Nowak i S-ka, Władysławowo) – w rejonie Zatoki Gdańskiej zaginał **Kazimierz Lenc** – st. rybak.
- 25.07.2000 r. – DZI 48,** kuter typu K-15/R (armator: Sławomir Kręcisz i S-ka, Dziwnów) – w Basenie Zimowym portu Dziwnów, w trakcie remontu wpadł do wody i utonął **Robert Zgrzebski** – członek ekipy remontowej.

OZNACZENIA POLSKICH PORTÓW I PRZYSTANI RYBACKICH

CHA – Chałupy	PUCK – Puck (do 1950 r.)
CHY – Chłopy	PRZ – Przytor
DAR – Darłowo	REW – Rewa
DEB – Dębki	ROW – Rowy
DZI – Dziwnów	RWL – Rewal
FRO – Frombork	SOP – Sopot
GDA – Gdańsk	SPI – Spiewowo
GDY – Gdynia	STE – Stegna
HEL – Hel	STŁ – Stołczyn
JAN – Jantar	STO – Stogi
JAR – Jarosławiec	STP – Stepnica
JAS – Jastarnia	SKC – Suchacz
KAM – Kamień Pomorski	SWA – Swarzewo
KRS – Karsibór	SWB – Świbno
KĄT – Kąty Rybackie	SZN – Szczecin
KOŁ – Kołobrzeg	SZT – Sztutowo
KRM – Krynica Morska	ŚWI – Świnoujście
KUZ – Kuźnica	TOL – Tolkmicko
LEB – Leba	TRB – Trzebież
MIW – Międzywodzie	UNI – Unieście
MIZ – Międzyzdroje	UST – Ustka
MRZ – Mrzeżyno	WAP – Wapnica
NIE – Niechorze	WAR – Nowe Warpno
ORŁ – Orłowo	WŁA – Władysławowo
PIA – Piaski	WOL – Wolin
POM – Postomin	WSG – Górki Wschodnie
PUC – Puck	ZAG – Górki Zachodnie

ALFABETYCZNY WYKAZ OSÓB,
KTÓRZE STRACIŁY ŻYCIE NA POLSKICH STATKACH RYBACKICH
W LATACH 1945-2000

- Akulinin Jurgen, właściciel łodzi rybackiej STOŁ-29 – 25.04.1974 r.
Andruszka Stanisław, praktykant maszynowy – trawler „Pluton” (GDY-109) – 25.02.1953 r.
Antuchewicz Romuald, motorzysta – kuter GDY-15 – 23.03.1957 r.
Aszyk Ryszard, st. rybak – trawler „Gemini” (GDY-335) – 5.09.1994 r.
Awin Stanisław, pasażer łodzi rybackiej – 3.12.1957 r.
Bakalarski Kazimierz, marynarz – łącznikowiec „Harmattan” – 22.12.1984 r.
Balawander Stanisław, rybak – łódź rybacka SPI-106 – 10.06.1955 r.
Balcerzak Wojciech, st. rybak – trawler „Manta” (SZN-217) – 28.01.1980 r.
Bandurski Zbigniew, kierownik kutra GDY-229 – 3.12.1961 r.
Barankiewicz Remigiusz, st. rybak – trawler „Merkury” (GDY-120) – 2.09.1953 r.
Barlasz Jan, szyper – kuter WŁA-66 – 7.05.1953 r.
Basar Eugeniusz, właściciel łodzi rybackiej – 3.12.1957 r.
Bąbel Tadeusz – 11.07.1961 r.
Beczala Józef, bosman – lugrotrawler „Czubatka” (ŚWI-110) – 9/10.05.1955 r.
Bem Bronisław, właściciel łodzi rybackiej FRO-35 – 14.04.1960 r.
Benuszek Czesław, rybak – łódź rybacka UNI-13 – 3.01.1970 r.
Berest Władysław, bosman – lugrotrawler „Cyranka” (ŚWI-86) – 4.10.1956 r.
Berkowski Jan, steward – statek-baza „Kaszuby” – 5.08.1970 r.
Bernatek Zdzisław, rybak – kuter UST-15 – 24.09.1997 r.
Białkowski Bernard, kierownik kutra WŁA-87 – 26.04.1984 r.
Bieliński Mirosław, praktykant – kuter GDY-58 – 6/7.01.1961 r.
Blank Henryk, st. rybak – trawler „Nurzec” (GDY-274) – 4.01.1974 r.
Błażejowski Stanisław, palacz – trawler „Brda” (GDY-261) 9.01.1975 r.
Bohdanowicz Stanisław, prakt. maszynowy – trawler „Wkra” (GDY-266) – 1.03.1971 r.
Bolda Jan, rybak – łódź rybacka CHŁA-2 – 21/22.04.1954 r.
Bolda Leon, motorzysta – kuter WŁA-14 – 17.01.1955 r.
Bogucki Stefan, motorzysta – kuter KOŁ-166 – 31.10.1978 r.
Bogusław Roman, bosman – trawler „Karwia” (SZN-71) – 19.08.1967 r.
Bojanowski Feliks, steward – statek-baza „Fryderyk Chopin” – 14.10.1958 r.
Bojarun Konstanty, rybak – łódź rybacka WOL-13 – 12.07.1993 r.
Borof Zbigniew, motorzysta – kuter ZAG-11 – 9/10.11.1977 r.
Boszke Ferdynand – 15.11.1947 r.
Brończak Józef, rybak – łódź rybacka KAM-22 – 8.08.1979 r.
Brychczy Adam, kierownik łodzi rybackiej KAŹ-6 – 14.03.1983 r.
Brzozowski Feliks, mł. rybak przetwórstwa – trawler „Orka” (ŚWI-198) – 6.03.1977 r.
Buchajczyk Janusz, II oficer – trawler „Mors” (ŚWI-297) – 31.12.1994 r.
Budzisz Ignacy, mł. rybak – kuter HEL-126 – 7/8.02.1979 r.
Budzisz Augustyn, rybak – kuter GDY-132 – 17.01.1955 r.
Budzisz Józef, z-ca kierownika kutra HEL-124 – 19/20.12.1966 r.
Buja Jan, II mechanik – kuter WŁA-208 – 3.05.1984 r.
Buja Augustyn, rybak – kuter WŁA-7 – 3.11.1978 r.

- Bukowski Ryszard, palacz – trawler „Łyna” (ŚWI-144) – 26.05.1970 r.
Buntliw Alfred, intendent – trawler „Likomur” (SZN-89) – 1.07.1971 r.
Byczkowski Stanisław, członek załogi kutra WŁA-71 – 13.01.1956 r.
Bylewski Aleksander, marynarz – chłodniowiec rybacki „Mazury” – 17.11.1996 r.
Cegiełko Waław, I oficer – lugrotrawler „Raszka” (ŚWI-139) – 17.11.1961 r.
Cegła Marian, rybak – kuter UST-52 – 23.03.1960 r.
Cejnowa Paweł, rybak – kuter WŁA-24 – 9.03.1953 r.
Chalecki Zachariasz, mechanik – kuter GDY-134 – 11.11.1955 r.
Chmielewski Andrzej, rybak przetwórstwa – statek-baza „Pomorze” – 16.09.1980 r.
Chmielewski Kazimierz, motorzysta – kuter ŚWI-3 – 15.10.1980 r.
Chodukiewicz Edward, rybak – kuter UST-115 – 16.12.1982 r.
Choma Janusz, motorzysta – łódź rybacka ŚWI-54 – 19.04.1999 r.
Chrobak Tadeusz, st. rybak – kuter DAR-312 – 16.05.1984 r.
Cierpisz Edward, z-ca kierownika maszyn – kuter GDY-229 – 3.12.1961 r.
Cieśluk Jan, st. rybak – trawler „Lodowik” (SZN-81) – 11.12.1983 r.
Ciszek Grzegorz, rybak – kuter ŚWI-3 – 15.10.1980 r.
Ciwił Jerzy, mł. rybak – kuter GDY-229 – 3.12.1961 r.
Cybulski Leonid, kapitan – trawler „Dalmor” (GDY-300) – 20.02.1975 r.
Czaja Marian, pracownik „Merco” – chłodniowiec rybacki „Mazury” – 26.06.1991 r.
Czajkowski Jan, kierownik łodzi rybackiej DZI-90 – 14.12.1979 r.
Darga Leon, rybak – kuter PUCK 1 – 8.09.1945 r.
Darul Telesfor, st. rybak – trawler „Bonito” (SZN-104) – 11.04.1986 r.
Dąbrowski Eugeniusz, st. rybak – trawler „Krepina” (SZN-68) – 13.04.1968 r.
Dąbrowski Feliks, palacz – trawler „Bystrzyca” (SZN-72) – 8.12.1964 r.
Dąbrowski Tadeusz, rybak – łódź rybacka SUC-5 – 18.10.1968 r.
Dehling Augustyn, motorzysta – kuter WŁA-75 – 27.06.1953 r.
Dera Jan, st. rybak – łódź rybacka SOP-6 – 8.12.1971 r.
Dettlaf Jan, rybak – kuter WŁA-14 – 17.01.1955 r.
Dettlaff Józef, rybak – kuter WŁA-87 – 26.04.1984 r.
Dettlaff Józef, kierownik kutra JAS-12 – 30.03.1974 r.
Dębski Ryszard, kier. maszyn – kuter DZI-45 – 1.10.1979 r.
Długi Marek, motorzysta – kuter JAS-31 – 29.01.1991 r.
Dłutowski Jerzy, I oficer – trawler „Lyra” (GDY-323) – 10.08.1989 r.
Dodot Marek, prakt. maszynowy – kuter HEL-126 – 7/8.02.1979 r.
Dolatowski Marek, st. rybak – trawler „Amarel” (SZN-110) – 19.12.1987 r.
Dombrowski Henryk, rybak – kuter WŁA-27 – 16.03.1996 r.
Domozych Kazimierz, szyper – kuter ZAG-14 – 19.02.1960 r.
Dorsz Jan, st. rybak – lugrotrawler „Maskonur” (ŚWI-122) – 12.09.1959 r.
Drewnowski Ireneusz, rybak – lugrotrawler „Sójka” (SZN-36) – 9.05.1966 r.
Drucis Mieczysław, I mechanik – lugrotrawler „Czubatka” (ŚWI-110) – 9/10.05.1955 r.
Drycz Mikołaj, st. rybak – kuter UST-13 – 29.01.1973 r.
Drzewucki Adam, st. rybak – łódź rybacka DZI-46 – 6.08.1987 r.
Dudka Grzegorz, II elektryk – chłodniowiec rybacki „Winieta” – 12.02.1980 r.
Dudka Józef, mechanik urządzeń przetwórczych – trawler „Likomur” (SZN-89) – 2.07.1977 r.
Dudzewicz Tomasz, rybak – łódź rybacka STE-6 – 18.09.1993 r.
Dudziński Jan, rybak – łódź rybacka UST-3 – 2.11.1949 r.

- Duraj Alojzy, rybak – łódź rybacka GDY-66 – 23/24.04.1948 r.
Duraj Bronisław, kier. maszyn – kuter GDY-58 – 6/7.01.1961 r.
Dybowski Henryk, kierownik łodzi rybackiej PUC-18 – 21.04.1992 r.
Dybowski Leon, rybak – łódź rybacka PUC-18 – 21.04.1992 r.
Dzietczyk Marian, motorzysta – kuter UST-87 – 6.03.1989 r.
Dziudzio Władysław, sternik – lugrotrawler „Czubatka” (ŚWI-110) – 9/10.05.1955 r.
Dziwiszek Edward, st. rybak – trawler „Dorada” (ŚWI-188) – 22.03.1981 r.
Ferbel January, st. rybak – lugrotrawler „Czubatka” (ŚWI-110) – 9/10.05.1955 r.
Fijałkowski Stefan, mechanik – trawler „Neptun” (GDY-303) – 26.11.1970 r.
Filarski Henryk, kucharz – kuter GDY-229 – 3.12.1961 r.
Filipek Waclaw, rybak – łódź rybacka – 24/25.01.1959 r.
Formela Marian, kapitan – lugrotrawler „Mazurek” (SZN-17) – 26/27.07.1963 r.
Gagiew Mirosław, st. rybak – kuter DAR-40 – 7.04.1966 r.
Gala Józef, kapitan – transportowiec ryb. „Wineta” – 1983 r.
Gaura Eugeniusz, kierownik kutra LEB-48 – 2/3.10.1975 r.
Gawlas Bronisław, praktykant – kuter DAR-57 – 1.08.1959 r.
Gawron Henryk, mł. rybak – trawler „Kolias” (ŚWI-220) – 14.11.1980 r.
Gerula Ryszard, mł. rybak przetwórstwa – trawler „Jupiter” (GDY-305) – 21.08.1979 r.
Gębała Władysław, st. rybak przetwórstwa – chłodniowiec „Kaszuby II” – 26.04.1981 r.
Giemza Ryszard, motorzysta chłodni – trawler „Awior” (SZN-105) – 12.03.1992 r.
Gierszewski Henryk, rybak – łódź rybacka KĄT-2 – 18.10.1968 r.
Glembin Stefan, mechanik – kuter WŁA-250 – 16.10.1979 r.
Gliński Andrzej, szyper – kuter KOŁ-194 – 12.11.1996 r.
Głowczewski Leon, rybak – łódź rybacka GDY-66 – 23/24.04.1948 r.
Gmerek Leonard, st. rybak – lugrotrawler „Raszka” (SZN-22) – 31.01.1969 r.
Gniewkowski Edward, st. rybak – trawler „Gemini” (GDY-335) – 13.10.1993 r.
Gocis Czesław, rybak – łódź rybacka DZI-90 – 14.12.1979 r.
Golla Franciszek, st. rybak – kuter HEL-116 – 8.05.1979 r.
Gołaszewski Wiesław, st. rybak – „Doktor Lubecki” (GDY 100) – 20.04.1986 r.
Gołuński Wiesław, mł. rybak przetwórstwa – trawler „Lyra” (GDY-323) – 2.06.1977 r.
Góra Jan, prakt. rybacki – kuter KOŁ-66 – 19.02.1969 r.
Góra Józef, rybak – kuter SPI-28 – 5.06.1957 r.
Górski Stanisław, kucharz – lugrotrawler „Cyranka” (ŚWI-86) – 4.10.1956 r.
Gromadziński Jan, st. rybak – trawler „Raba” (GDY-216) – 8.03.1969 r.
Grubba Walenty, praktykant – kuter GDY-58 – 6/7.01.1961 r.
Grzelak Zygmunt, st. rybak – trawler „Rozoga” (GDY-217) – 3/4.01.1966 r.
Grzyb Zbigniew, magazynier maszynowy – statek-baza „Pomorze” – 30.09.1987 r.
Grzymajto Stanisław, mł. rybak – kuter HEL-1 – 22.02.1968 r.
Gut Ryszard, palacz – trawler „Krepina” (SZN-67) – 21.05.1970 r.
Hadas Franciszek, rybak – kuter WŁA-251 – 23.11.1984 r.
Hadrys Witold, kierownik łodzi rybackiej UNI-13 – 3.01.1970 r.
Hajke – 9.01.1948 r.
Hamala Władysław, st. rybak – trawler „Kaszalot” (ŚWI-202) – 25.05.1988 r.
Heft Józef, rybak – łódź rybacka CHŁA-2 – 21/22.04.1954 r.
Hinc Zenon, radiooficer – trawler „Likosar” (SZN-101) – 13.09.1984 r.
Hryniewicz Jan, kierownik łodzi rybackiej NIE-11 – 29.11.1980 r.

- Hulecki Józef, marynarz przeładunkowy – statek-baza „Kaszuby” – 28.10.1963 r.
Iwanicki Andrzej, rybak – łódź rybacka TOL-35 – 15.07.1961 r.
Jabłoński Aleksander, kapitan – lugrotrawler „Czubałka” (ŚWI-110) – 9/10.05.1955 r.
Jachowicz Andrzej, kierownik łodzi rybackiej UST-119 – 26.11.1966 r.
Jakubiec Zenon, kierownik kutra KOŁ-61 – 27.02.1965 r.
Jakusz-Gostomski Stanisław, II oficer – trawler „Tasergal” (ŚWI-191) – 7.06.1966 r.
Jana Władysław, motorzysta – kuter KOŁ-61 – 27.02.1965 r.
Januszzyk Sławomir, mł. rybak przetwórstwa – trawler „Amarel” (SZN-110) – 9.09.1990 r.
Jaroń Jerzy, III mechanik – trawler „Nida” (GDY-273) – 21.11.1960 r.
Jaruk Stanisław, rybak – łódź rybacka War-28 – 30.09.1948 r.
Jasiński Włodzimierz, motorzysta – lugrotrawler „Cyranka” (ŚWI-86) – 4.10.1956 r.
Jaskóła Jerzy, prakt. rybacki – kuter DAR-27 – 13.03.1970 r.
Jesionowski Wiesław, mł. rybak – trawler „Grinwal” (ŚWI-210) – 6.05.1989 r.
Jeziernski Józef, mechanik – kuter UST-94 – 27.01.1978 r.
Kaczmarczyk Stanisław, st. mechanik – trawler „Brda” (GDY-261) – 9.01.1975 r.
Kaczmarek Andrzej, st. rybak – kuter GDY-229 – 3.12.1961 r.
Kaluga Stanisław, st. rybak przetwórstwa – trawler „Kolias” (ŚWI-220) – 14.08.1977 r.
Kałka Stanisław, radiooficer – transportowiec rybacki „Halniak” – 22.06.1979 r.
Kaługa Marian, st. rybak – lugrotrawler „Cyranka” (ŚWI-86) – 4.10.1956 r.
Kamiński Roman, rybak przetwórstwa – trawler „Altair” (GDY-306) – 22.01.1992 r.
Kamola Jan, st. rybak – kuter DZI-85 – 15.02.2000 r.
Kandziarra Norbert, st. rybak – trawler „Awior” (SZN-105) – 29.01.1984 r.
Kanar Wiesław, rybak – łódź rybacka KAŹT-6 – 14.03.1983 r.
Kański Edmund, mł. rybak – łódź rybacka – listopad 1948 r.
Karcz Ryszard, pasażer łodzi rybackiej ŁEB-47 – 8.09.1992 r.
Kawczycki Bogusław, st. rybak – trawler „Luzytanka” (SZN-102) – 14.07.1983 r.
Kazan Henryk, rybak – trawler „Marlin” (ŚWI-219) – 13.10.1978 r.
Kiedrowicz Marian, motorzysta – kuter KOŁ-180 – 26.01.1988 r.
Kielbasa Władysław, kierownik łodzi rybackiej TRB-51 – 21.09.1966 r.
Kienigsman Aleksander, rybak – łódź rybacka – SWB-3 – 20.07.1969 r.
Kiliński Władysław, rybak – łódź rybacka – LEB-13 – 8.03.1950 r.
Kitowski Klemens, I mechanik – lugrotrawler „Mazurek” (SZN-17) – 26/27.07.1963 r.
Klamann Adam, mł. motorzysta – trawler „Amarel” (SZN-110) – 3.10.1988 r.
Klan Stefan, st. rybak – łódź rybacka MRZ-1 – 24.02.1968 r.
Klimczak Tadeusz, kierownik łodzi rybackiej MRZ-1 – 24.02.1968 r.
Klimek Stanisław, st. rybak – trawler „Kunatka” (SZN-98) – 7.08.1977 r.
Klio Zbigniew, bosman – trawler „Bonito” (SZN-104) – 26.05.1989 r.
Klofke Henryk, rybak – łódź rybacka Spi-81 – 23.10.1955 r.
Kluczyński Krzysztof, st. rybak – trawler „Gopło” (ŚWI-180) – 21.03.1976 r.
Kłosowski Michał, szyper – kuter KOŁ-166 – 31.10.1978 r.
Kobielski Edmund, motorzysta – kuter ŁEB-30 – 7.12.1959 r.
Kohnke Karol, motorzysta – kuter JAS-9 – 15.07.1960 r.
Kolb Bronisław, praktykant – łódź rybacka Dęb-10 – 15.04.1959 r.
Kolb Wacław, rybak – łódź rybacka Dęb-10 – 15.04.1959 r.
Kolb Władysław, rybak – łódź rybacka Dęb-10 – 15.04.1959 r.
Kolpa Paweł, z-ca szypra – kuter WŁA-149 – 23.06.1978 r.

- Kołodziej Edmund, palacz – trawler „Nurzec” (GDY-274) – 4.01.1974 r.
Kołodziej Mikołaj, rybak – ługrotrawler „Czubatka” (ŚWI-110) – 9/10.05.1955 r.
Kołodziejski Władysław, mł. rybak – trawler „Dalmor” (GDY-300) – 29.06.1963 r.
Komkowski Gerhard, rybak – kuter GDY-229 – 3.12.1961 r.
Konkel Witold, motorzysta – kuter HEL-126 – 7/8.02.1979 r.
Konkol Andrzej, szyper – kuter HEL-126 – 7/8.02.1979 r.
Konkol Józef, rybak – łódź rybacka – CHŁA-2 – 21/22.04.1954 r.
Konkol Franciszek, rybak – łódź rybacka GDY-66 – 23/24.04.1948 r.
Konopka Zygmunt, bosman – trawler „Orka” (ŚWI-198) – 22.01.1971 r.
Kopicki Mieczysław, mł. rybak – kuter DAR-64 – 21.02.1974 r.
Korycki Przemysław, mechanik – kuter WŁA-27 – 16.03.1996 r.
Kościółek Edward, lekarz okrętowy – trawler „Bonito” (SZN-104) – 11.12.1986 r.
Kot Stanisław, kierownik łodzi rybackiej JAN-5 – 26.05.1983 r.
Kotula Zdzisław, rybak – kuter WŁA-98 – 8.05.1975 r.
Kowalczyk Edward, malarz konserwator ze Stoczni „Nauta” – kuter ZAG-15 – 23.06.1979 r.
Koziróg Józef, kier. maszyn – kuter WŁA-87 – 26.04.1984 r.
Krajewski Stanisław, kucharz – ługrotrawler „Jastrząb” (ŚWI-129) – 26.09.1959 r.
Krajniak Antoni, kapitan – trawler „Brdą” (GDY-261) – 9.01.1975 r.
Krasicki Jerzy, współwłaściciel łodzi rybackiej KAŁ-2 – 18.10.1968 r.
Kreft Antoni, z-ca szypra kutra GDY-80 – 3.11.1994 r.
Kreft Paweł, właściciel łodzi rybackiej REW-7 – 5.10.1956 r.
Krefta Edward, II mechanik – ługrotrawler „Czubatka” (ŚWI-110) – 9/10.05.1955 r.
Krepel Edund, st. rybak – trawler „Brdą” (GDY-261) – 9.01.1975 r.
Krukowski Leon, mł. rybak – kuter WŁA-147 – 4.06.1968 r.
Krüger Herman, właściciel i kierownik kutra GDY-58 – 6/7.01.1961 r.
Krygier Eugeniusz, kier. maszyn – kuter DAR-169 – 18.12.1992 r.
Kujawa Leszek, rybak – trawler „Tunek” (ŚWI-214) – 28.01.2000 r.
Kujawski Leonard, rybak – łódź rybacka TRB-89 – 25.09.1969 r.
Kulikowski Juliusz, elektryk – trawler „Łużyca” (ŚWI-143) – 10.04.1972 r.
Kunkel Jan, rybak – trawler „Aries” (GDY-314) – 4.02.1973 r.
Kusz Gerhard, szyper – kuter ŁEB-30 – 7.12.1959 r.
Kuszlak Ryszard, Kazimierz, współwłaściciel łodzi rybackiej KAŁ-2 – 18.10.1968 r.
Kwiatkowski Roman, prakt. rybacki – trawler „Gopło” (ŚWI-180) – 21.03.1976 r.
Lalik Kazimierz, pom. kucharza – trawler „Langusta” (ŚWI-200) – 17.03/1977 r.
Landowski Józef, windziarz – statek-baza „Kaszuby” – 19.08.1964 r.
Laska Jerzy, ślusarz maszyn przetwórczych – trawler „Płetwal” (ŚWI-197) – 4.10.1988 r.
Laskowski Tadeusz, spawacz – chłodniowiec rybacki „Żuławy” – 23.09.1993 r.
Latański Marian, palacz – trawler „Poprad” (GDY-263) – 15.09.1968 r.
Lemańczyk Norbert, rybak – kuter ZAG-14 – 19.02.1960 r.
Lemke Anastazy, st. rybak – kuter KOŁ-61 – 27.02.1965 r.
Lemke Stanisław, motorzysta – trawler „Barakuda” (ŚWI-185) – 5.08.1968 r.
Lenc Jan, st. rybak – HEL-126 – 7/8.02.1979 r.
Lenc Kazimierz, st. rybak – kuter WŁA-90 – 22.05.2000 r.
Lewandowski Henryk, członek załogi ługrotrawlera „Deltra” (GDY-133) – 22.04.1955 r.
Lewandowski Ryszard, prakt. maszynowy – kuter HEL-115 – 29.04.1986 r.
Lewiński Władysław, szyper – kuter GDY-126 – 13/14.01.1982 r.

- Lichocki Leszek, szyper – kuter DAR-165 – 12.04.1983 r.
Lipski Józef, rybak – barkas KAŁ-29 – 16.11.1955 r.
Lis Stefan, rybak – kuter GDY-126 – 13/14.01.1982 r.
Lizak Tadeusz, rybak – kuter DZI-7 – 17/18.07.1958 r.
Lupa Józef, rybak – kuter KOŁ-35 – 9.11.1959 r.
Łabuński Władysław, kucharz – trawler „Sirius” (GDY-334) – 9.09.1975 r.
Łagus Tadeusz, II mechanik – trawler „Brda” (GDY-261) – 9.01.1975 r.
Łajkarz Roman, I mechanik – kuter KOŁ-166 – 31.10.1978 r.
Logwiniuk Marek, motorzysta – kuter HEL-123 – 25/26.04.1972 r.
Łukasiewicz Ludwik, kier. maszyn – kuter WŁA-136 – 7/8.10.1963 r.
Łukasiewicz Franciszek, kierownik łodzi rybackiej DZI-71 – 23.10.1970 r.
Łukasiewicz Krzysztof, rybak – łódź rybacka – DZI-71 – 23.10.1970 r.
Machlik Jan, palacz – trawler „Nurzec” (GDY-274) – 4.01.1974 r.
Machmajewski Józef, rybak – łódź rybacka KRM-31 – 17.01.1958 r.
Makowski Aleksander, mł. rybak – lugrotrawler „Cyranka” (ŚWI-86) – 4.10.1956 r.
Maławski Ignacy, rybak – lugrotrawler „Cyranka” (ŚWI-86) – 4.10.1956 r.
Marczak Czesław, st. rybak przetwórstwa – chłodniowiec rybacki „Mazury” – 7.07.1982 r.
Mastyna Henryk, II mechanik – lugrotrawler „Cyranka” (ŚWI-86) – 4.10.1956 r.
Matecki Franciszek, pasażer łodzi rybackiej – 3.12.1957 r.
Matuszak Eugeniusz, III oficer – trawler „Brda” (GDY-261) – 9.01.1975 r.
Matuszak Jan, kierownik łodzi rybackiej PIA-24 – 9.04.1961 r.
Matuszczyk Kazimierz, st. rybak – kuter GDY-164 – 4.05.1960 r.
Matytnia Bronisław, rybak – lugrotrawler „Czubatka” (ŚWI-110) – 9/10.05.1955 r.
Mączkowiak Kazimierz, armator – łódź rybacka WŁA-15 – 20.12.1986 r.
Mendyka Leon, mechanik – kuter GDA-8 – 5.06.1973 r.
Michael Edward, st. rybak – lugrotrawler „Żuraw” (SZN-28) – 22.09.1965 r.
Michalak Eugeniusz, bosman – statek-baza „Kaszuby” – 4.11.1969 r.
Michnowicz Wacław, bosman – trawler „Orcyn” (ŚWI-213) – 18.08.1980 r.
Mokołajko Stanisław, kierownik łodzi rybackiej Szt-29 – 26.05.1961 r.
Mikusik Marian, rybak – trawler „Radunia” (GDY-101) – 31.07.1956 r.
Milewczyk Wojciech, st. rybak – kuter WŁA-73 – 9.03.1990 r.
Miłoś Paweł, prakt. maszynowy – kuter WŁA-153 – 28.11.1992 r.
Misiewicz Andrzej, motorzysta – trawler „Aquila” (SZN-111) – 18.12.1982 r.
Miszewski Tadeusz, mł. rybak – łódź rybacka UST-127 – 25.08.1971 r.
Modrzejewski Edmund, kierownik łodzi rybackiej TRB-24 – 13.10.1983 r.
Monczak Ryszard, st. rybak – kuter DAR-47 – 3.04.1976 r.
Mościbrocki Józef, właściciel łodzi rybackiej WŁA-105 – 13/14.10.1977 r.
Mucha Henryk, motorzysta – lugrotrawler „Czubatka” (ŚWI-110) – 9/10.05.1955 r.
Mudlaff Stefan, st. rybak – kuter WŁA-87 – 26.04.1984 r.
Muczyński Mirosław, rybak – łódź rybacka MIZ-32 – 29.11.1973 r.
Muczyński Władysław, kierownik łodzi rybackiej MIZ-32 – 29.11.1973 r.
Murawski Zygmunt, rybak – łódź rybacka KRM-31 – 17.01.1958 r.
Muza Artur, rybak – łódź rybacka JAS-23 – 18.07.1964 r.
Muza Eryk, rybak – kuter GDY-21 – 8/9.02.1961 r.
Muza Longin, z-ca kierownika maszyn – kuter HEL-142 – 15.05.1989 r.
Muza Paweł, rybak – łódź rybacka KUZ-17 – 30.11.1954 r.

- Myśliż Eugeniusz, rybak – kuter HEL-35 – 15.12.1982 r.
Nasalski Adam, rybak – łódź rybacka LEB-13 – 8.03.1950 r.
Nawrocki Bogdan, rybak przetwórstwa – trawler „Atria” (GDY-307) – 3.03.1993 r.
Niemotko Marian, st. rybak – trawler „Denebola” (GDY-333) – 8.04.1986 r.
Nierzwicki Alfons, bosman – lugrotrawler „Puszczyk” (ŚWI-90) – 9.11.1957 r.
Nieścior Zygmunt, kapitan – trawler „Biebrza” (GDY 260) – 15.08.1956 r.
Notera Grzegorz, żołnierz WOP-u – (PO-9) – 5.10.1978 r.
Nowakowski Mirosław, rybak – łódź rybacka MRZ-21 – 26.11.1992 r.
Nowakowski Ryszard, st. rybak – kuter GDY-35 – 11.06.1975 r.
Nowicki Franciszek, rybak – trawler „Kwisa” (SZN-68) – 23.01.1962 r.
Nowikow Stanisław, rybak – „Ławica” (GDY-141) – 6.12.1952 r.
Obirek Eugeniusz, ślusarz urządzeń przetwórczych – trawler „Likomur” (SZN-89) – 2.07.1977 r.
Ociesa Dominik, rybak – łódź rybacka – 21.02.1950 r.
Okenczyc Witold, rybak – łódź rybacka LEB-47 – 8.09.1992 r.
Okruta Jan, st. rybak – trawler „Langusta” (ŚWI-200) – 6.03.1967 r.
Olkiewicz Jarosław, kierownik łodzi rybackiej KAM-4 – 23.10.1998 r.
Olkiewicz Zbigniew, rybak – łódź rybacka KAM-4 – 23.10.1998 r.
Opuchlik Artur, II oficer – trawler „Atria” (GDY-307) – 10.09.1991 r.
Orliński Bernard, rybak przetwórstwa – trawler „Kalmar” (ŚWI-205) – 4.09.1978 r.
Orłowski Zbigniew, st. rybak przetwórstwa – trawler „Dalmor II” (GDY-305) – 26.03.1989 r.
Osipiak Władysław – 20.10.1957 r.
Osmęda Jerzy, ochmistrz – trawler „Orleń” (ŚWI-215) – 10.06.1982 r.
Pachucki Władysław – 27.04.1948 r.
Palak Zygmunt, rybak – kuter LEB-30 – 7.12.1959 r.
Pałucki Leonard, rybak – łódź rybacka – SUC-5 – 18.10.1968 r.
Parylewicz – 3.04. 1948 r.
Pastuszka Ryszard, kierownik łodzi rybackiej ŚWI-3 – 15.10.1980 r.
Paszke Józef, st. rybak – trawler „Homar” (ŚWI-199) – 17.04.1969 r.
Paszkiwicz Włodzimierz, kapitan – trawler „Wierzyca” (GDY-220) – 20.07.1961 r.
Pawłyszyn Jerzy, rybak – łódź rybacka UST-24 – 26.11.1990 r.
Pazik Jan, III mechanik – trawler „Barycz” (GDY-259) – 13.11.1956 r.
Penderecki Janusz, lekarz okrętowy – trawler „Aries” (GDY 314) – 1.11.1982 r.
Pettowski Franciszek, rybak – łódź rybacka UST-3 – 2.11.1949 r.
Piasecki Sylwester, II elektryk – trawler „Garnela” (ŚWI-208) – 14.01.1988 r.
Piechocki Michał, mechanik – kuter GDY-126 – 13/14.01.1982 r.
Piekarski Waclaw, szyper – kuter GDY-40 – 11.02.1978 r.
Pieper Jacek, rybak – łódź rybacka SWA-3 – 29.10.1998 r.
Pietrykiewicz Roman, rybak – barkas KAŁT-29 – 16.11.1955 r.
Pietrykowski Krzysztof, mł. rybak przetwórstwa – trawler „Aquarius” (SZN-112) – 22.05.1989 r.
Pietrzykowski Zygmunt, rybak – kwiecień 1950 r.
Pieczę Paweł, mł. rybak – łódź rybacka – listopad 1948 r.
Pijanowski Wojciech, mechanik chłodni – trawler „Lira” (GDY-323) – 10.06.1975 r.
Pikuła Henryk, mł. rybak – trawler „Awior” (SZN-105) – 18.09.1996 r.
Pionke Bernard, kontroler „Supervise” – trawler „Pegaz” (GDY-304) – 31.05.1963 r.
Piorun Ryszard, st. rybak – łódź rybacka MRZ-9 – 11.02.1994 r.
Plata Feliks, kierownik łodzi rybackiej JAN-16 – 8.11.1964 r.

- Podgrudny Jan, st. rybak – łódź rybacka MIZ-32 – 29.11.1973 r.
Podsiadły Mirosław, rybak – łódź rybacka WAP-6 – 1.05.1984 r.
Pogróдка Eugeniusz, kierownik łodzi rybackiej PIA-60 – 11.04.1996 r.
Poklegowski Tadeusz, st. rybak – lugrotrawler „Czubatka” (ŚWI-110) – 9/10.05.1955 r.
Postraszynski Jerzy, kierownik łodzi rybackiej JAR-22 – 8.11.1995 r.
Potrawa Józef, kucharz – kuter UST-86 – 6.05.1991 r.
Pruchniewski Czesław, rybak – łódź rybacka ROW-19 – 19.09.1965 r.
Przyborowski Jan, bosman – trawler „Wulkania” (GDY-124) – 10/11.02.1955 r.
Przybył A., motorzysta – kuter ŁEB-26 – 30.06.1966 r.
Przybysz Stefan, rybak – łódź rybacka – KRM-11 – 10.11.1971 r.
Pyrgiel Józef, st. rybak – lugrotrawler „Mazurek” (SZN-17) – 26/27.07.1963 r.
Pytkowski Kazimierz, rybak przetwórstwa – trawler „Sagran” (SZN-062) – 30.12.1994 r.
Rachwał Jan, rybak – łódź rybacka – 2.10.1948 r.
Raczyński Leon, st. rybak – łódź rybacka ŚPI 7 – 24/25.04.1955 r.
Raczyński Zygmunt, motorzysta – łódź rybacka ŚPI-7 – 24/25.04.1955 r.
Radtke Jan, szyper – kuter WŁA-14 – 17.01.1955 r.
Radziukiewicz Antoni, mł. rybak – kuter GDY-229 – 3.12.1961 r.
Rapowicz Edmund, motorzysta – trawler „Auriga” (GDY-312) – 9.04.1969 r.
Raudo Aleksander, kierownik łodzi rybackiej ŁEB-55 – 8.08.1968 r.
Rawbua Jan, II of. – trawler „Kassiopea” (GDY 165) – 16.11.1956 r.
Rek Edward, rybak – łódź rybacka ŚWI-54 – 19.04.1999 r.
Repczyński Ireneusz, st. rybak – trawler „Oława” (SZN-58) – 8.03.1965 r.
Retza Bronisław, rybak przetwórstwa – trawler „Sejwal” (ŚWI-203) – 15.11.1988 r.
Rongol Bogusław, mł. rybak – kuter UST-99 – 9.05.1985 r.
Rostkowski Stanisław, szyper łodzi rybackiej UST-139 – 29.11.1993 r.
Rotta Henryk, elektryk spółdzielni „Gryf” – kuter WŁA-83 – 5.01.1968 r.
Różański Zdzisław, kierownik łodzi rybackiej TRB-89 – 25.09.1969 r.
Rusiłowicz Wacław, rybak – trawler „Brdą” (GDY-261) – 9.01.1975 r.
Rutkowski Jerzy, rybak – lugrotrawler „Czubatka” (ŚWI-110) – 9/10.05.1955 r.
Rybaczek Antoni, pom. kucharza – lugrotrawler „Mazurek” (SZN-17) – 26/27.07.1963 r.
Rybarczyk Lucjan, motorzysta – lugrotrawler „Czubatka” (ŚWI-110) – 9/10.05.1955 r.
Rybicki Leon, mł. rybak – łódź rybacka SOP-6 – 8.12.1971 r.
Rydzowski Janusz, I oficer – trawler „Barycz” (GDY-259) – 20.03.1958 r.
Rynio Andrzej, radiooficer – chłodniowiec rybacki „Żuławy” – 23.09.1993 r.
Rzempowski Józef, rybak – kuter ŚWI-1 – 3.12.1949 r.
Sadowski Mieczysław, st. rybak – trawler „Brdą” (GDY-261) – 9.01.1975 r.
Sadowski Zdzisław, I elektryk – trawler „Sejno” (ŚWI-178) – 18.06.1986 r.
Sanocki Andrzej, inspektor Urzędu Morskiego – statek-baza „Pomorze” – 30.09.1987 r.
Sarnecki Bronisław – 21.04.1948 r.
Sawczuk Piotr, mł. rybak – kuter KOŁ-166 – 31.10.1978 r.
Sawicki – 9.01.1948 r.
Sejbuk Tadeusz – 20.10.1957 r.
Seryło Mieczysław, I mechanik – lugrotrawler „Cyranka” (ŚWI-86) – 4.10.1956 r.
Siemiński Leopold, rybak – kuter KOŁ-61 – 27.02.1965 r.
Sierada Jan, st. rybak przetwórstwa – chłodniowiec rybacki „Wineta” – 1.10.1980 r.
Sieradzki Władysław, motorzysta – kuter KOŁ-53 – 3.08.1962 r.

- Sierpiński Tadeusz, st. rybak – trawler „Cetus” (GDY-316) – 9.03.1968 r.
Sikorski Tadeusz, rybak – łódź rybacka DZI-31 – 27.08.1956 r.
Sitkiewicz Stanisław, rybak – łódź rybacka PIA-24 – 9.04.1961 r.
Skoczke Henryk, mł. rybak – kuter WŁA-149 – 5.05.1964 r.
Smalec T., klucznik (prac. Stoczni Komuny Paryskiej) – trawler „Foka” – 5.09.1964 r.
Snopak Marian, kapitan – lugrotrawler „Cyranka” (ŚWI-86) – 4.10.1956 r.
Snopko Jan, I elektryk – transportowiec rybacki „Buran” – 31.03.1985 r.
Sobczyk Maksymilian, III mechanik – trawler „Kniaziak” (SZN-85) – 15.10.1990 r.
Soja Mieczysław, kucharz – trawler „Brda” (GDY-261) – 9.01.1975 r.
Sokołowski Henryk, motorzysta – kuter UST-64 – 22.05.1965 r.
Sromski Wiktor, mł. rybak – kuter GDA-2 – 14.08.1975 r.
Stachera Stanisław, rybak – lugrotrawler „Czubatka” (ŚWI-110) – 9/10.05.1955 r.
Stachowski Aleksander – 21.04.1948 r.
Stajszyk Hieronim, palacz – trawler „Brda” (GDY-261) – 9.01.1975 r.
Stala Henryk, st. rybak przemysłowy – statek-baza „Pomorze” – 30.09.1987 r.
Stankiewicz Leszek, rybak – łódź rybacka TOL-49 – 31.03.1994 r.
Stencel Stanisław, I oficer – trawler „Rega” (GDY-112) – 31.01.1960 r.
Strugała Albin, as. pokładowy – lugrotrawler „Cyranka” (ŚWI-86) – 4.10.1956 r.
Stein Paweł, rybak – łódź rybacka – SPI-81 – 23.10.1955 r.
Stopa Wojciech, st. rybak – trawler „Bonito” (SZN-104) – 19.01.1983 r.
Styn Jerzy, st. rybak – łódź rybacka WŁA-40 – 15.08.1987 r.
Sudoł Zbigniew, st. rybak – łódź rybacka MRZ-9 – 11.02.1994 r.
Sukiennik Longin, st. rybak – trawler „Bystrzyca” (SZN-72) – 20.07.1964 r.
Suszczewicz Leon, rybak – łódź rybacka ROW-19 – 19.09.1965 r.
Syldatk Bernard, rybak – trawler „Wisłok” (GDY-186) – 27.02.1964 r.
Sypiański Wacław, st. rybak – łódź rybacka PIA-24 – 9.04.1961 r.
Szałajko Artur, kierownik łodzi rybackiej ŚWI-54 – 19.04.1999 r.
Szczepaniak Mieczysław, mł. rybak – kuter KOŁ-166 – 31.10.1978 r.
Szczypior Edward, kierownik maszyn – kuter WŁA-291 – 14.10.1982 r.
Schenk Ryszard, mł. motorzysta – trawler „Lacerta” (GDY-324) – 14.05.1983 r.
Szomborg Klemens, rybak – 1949 r.
Szukała Feliks, IV of. – trawler „Lepus” (GDY-325) – 26.11.1982 r.
Szumacher Józef, st. rybak – kuter GDY-224 – 5.08.1958 r.
Szutenbach Roman, mł. rybak – kuter DAR-163 – 27.08.1977 r.
Szwabe Zygmunt, kierownik łodzi rybackiej WŁA-10 – 25.03.1980 r.
Szymański Stanisław, rybak – kuter KOŁ-166 – 31.10.1978 r.
Szymański Zygmunt, st. rybak – lugrotrawler „Cyranka” (ŚWI-86) – 4.10.1956 r.
Śliwka Czesław, armator – kuter ŚWI-4 – 29.04.1980 r.
Śliwka Leon, armator – kuter ŚWI-4 – 29.04.1980 r.
Śnioszek Józef, rybak – kuter ŁEB-30 – 7.12.1959 r.
Środziński Mirosław, rybak – kuter DZI-62 – 16.07.1987 r.
Świerzyński Ryszard, z-ca kierownika maszyn – kuter WŁA-303 – 18.12.1977 r.
Świetliński Kazimierz, kierownik maszyn – kuter HEL-128 – 13.02.1992 r.
Teclaw Bolesław, rybak – łódź rybacka MRZ-21 – 26.11.1992 r.
Timofiejew Tadeusz, kierownik łodzi rybackiej MRZ-9 – 11.02.1994 r.
Tomanek Henryk, rybak – kuter UST-106 – 21.02.1974 r.

- Tomaszek Józef, st. rybak – trawler „Likosar” (SZN-101) – 11.06.1978 r.
Tomziński Czesław, kucharz – kuter KOŁ-175 – 19.11.1977 r.
Trella Tadeusz, motorzysta – kuter HEL-126 – 7/8.02.1979 r.
Trzaskawka Waldemar, motorzysta – trawler „Tazar” (ŚWI-212) – 20.01.1996 r.
Trzeciak Czesław, kucharz – kuter DAR-109 – 25.06.1974 r.
Trzeciak Henryk, st. rybak – trawler „Mors” (ŚWI-297) – 26.04.1982 r.
Tworzydło Ignacy, II mechanik – lugrotrawler „Mazurek” (SZN-17) – 26/27.07.1963 r.
Tyluś Kazimierz, kierownik łodzi rybackiej MRZ-21 – 26.11.1992 r.
Tyrakowski Jan, kapitan – trawler „Indus” (GDY-338) – 23.06.1984 r.
Tyska Stanisław, rybak – kuter ŚWI-1 – 3.12.1949 r.
Tyszler Krzysztof, rybak – łódź rybacka MRZ-21 – 26.11.1992 r.
Vergaray Alberto Pastor, rybak przetwórstwa – trawler „Antares” (GDY-341) – 29.06.1978 r.
Wajnert Krzysztof, mechanik – łódź rybacka KRS-3 – 2.10.1997 r.
Wajnert Włodzimierz, kierownik łodzi rybackiej KRS-3 – 2.10.1997 r.
Walczak Edward, z-ca kierownika kutra GDY-229 – 3.12.1961 r.
Wandrey Andrzej, lekarz okrętowy – statek-baza „Gryf Pomorski” – 30.11.1975 r.
Wasiński Marek, rybak – trawler „Waleń” (ŚWI-209) – 17.02.1984 r.
Wawrzyczek Józef, rybak – łódź rybacka WAR-28 – 30.09.1948 r.
Wenzel Wojciech, st. rybak – kuter GDY-33 – 19.11.1998 r.
Węsek Tadeusz, st. rybak – trawler „Mors” (ŚWI-297) – 10.01.1973 r.
Wędzik Jan, szyper – barkas KAŹ-29 – 16.11.1955 r.
Wierzbiński Kazimierz, rybak – kuter GDY-157 – 9.07.1956 r.
Wierzbiński Władysław, mł. rybak – trawler „Aries” (GDY-314) – 10.07.1973 r.
Wiesiołek Tadeusz, rybak – kuter LEB-18 – 14.07.1970 r.
Wilkowiecki Andrzej, st. rybak – kuter KOŁ-65 – 18.03.1998 r.
Winter Tadeusz, rybak przetwórstwa – trawler „Orcyn” (ŚWI-213) – 6.03.1977 r.
Wiśniewski Czesław, palacz – trawler „Brdą” (GDY-261) – 9.01.1975 r.
Wiśniewski Edmund, rybak – kuter ZAG-14 – 19.02.1960 r.
Wiśniewski Stefan, st. rybak – trawler „Likowal” (SZN-95) – 28.04.1975 r.
Witas Stanisław, kierownik Działu Eksploatacji w SPRM im. „10-lecia PRL” w Łebie – 7.12.1959 r.
Witecki Robert, mistrz przetwórstwa – trawler „Kolias” (ŚWI-220) – 5/6.02.1995 r.
Witkowski Eugeniusz, rybak – lugrotrawler „Mazurek” (SZN-17) – 26/27.07.1963 r.
Wojtczak Tadeusz, mł. motorzysta – statek-baza „Fryderyk Chopin” – 24.07.1955 r.
Wojtkiewicz Józef, kierownik łodzi rybackiej PAS-8 – 2.11.1981 r.
Wojtkiewicz Zbigniew, praktykant – łódź rybacka PAS-8 – 2.11.1981 r.
Wojtowicz Michał, ochmistrz – trawler „Saturn” (GDY-326) – 21.02.1979 r.
Wójciak Jan, szyper – łódź rybacka SPI 7 – 24/25.04.1955 r.
Wysocki Adam, rybak – łódź rybacka KRM-31 – 17.01.1958 r.
Wysocki Jerzy, kierownik maszyn – kuter HEL-35 – 15.12.1982 r.
Wysocki Józef, rybak – kuter PUCK 1 – 9.09.1945 r.
Zadrożny Roman, kierownik maszyn – kuter GDY-229 – 3.12.1961 r.
Zagróbski Ireneusz, świetlicowy – statek-baza „Pomorze” – 30.09.1987 r.
Zakrzewski Waldemar, rybak – łódź rybacka STP-4 – 19.06.1999 r.
Zaleski Mieczysław, st. rybak – trawler „Kulbak” (SZN-99) – 22.06.1982 r.
Zawiliński Henryk, bosman – trawler „Perseus” (GDY-332) – 28.01.1976 r.

- Zbrojkiewicz Stanisław, st. rybak – kuter UST-61 – 20.04.1973 r.
Zgrzebski Robert, członek ekipy remontowej – kuter DZI-48 – 25.07.2000 r.
Zieliniewicz Henryk, as. pokładowy – trawler „Cetus” (GDY-316) – 1.09.1967 r.
Zieliński Hartmut, rybak – łódź rybacka ŁEB-47 – 8.09.1992 r.
Zieliński Mieczysław, kucharz – lugrotrawler „Czubatka” (ŚWI-110) – 9/10.05.1955 r.
Zientkiewicz Waldemar, rybak – kuter GDY-195 – 5.06.1959 r.
Zięba Jan, st. rybak – kuter ŁEB-19 – 16.08.1976 r.
Zimoch Tadeusz, armator łodzi rybackiej KOŁ-119 – 3.02.1991 r.
Zmyślony Stefan, prakt. rybacki – kuter UST-9 – 23.10.1966 r.
Zydlar Andrzej, rybak – łódź rybacka Fro-35 – 14.04.1960 r.
Żaczek Andrzej, praktykant – łódź rybacka WŁA-10 – 25.03.1980 r.
Żelazny Antoni, rybak – lugrotrawler „Cyranka” (ŚWI-86) – 4.10.1956 r.
Żuraw Julian, mł. rybak – trawler „Poprad” (GDY-263) – 13.10.1962 r.
Żuralski Józef, mistrz przetwórstwa – trawler „Antares” (GDY-341) – 19.09.1988 r.
Żwirek Franciszek, kierownik łodzi rybackiej STE-6 – 18.09.1993 r.
Życki Marian, II mechanik – trawler „Gopło” (ŚWI-180) – 16.07.1989 r.

BIBLIOGRAFIA

- Anon. 1971. Pierwszy polski chłodniowiec. Bud. Okręt., kwiecień.
- Anon. 1971a. Polskie statki używane do badań rybackich na morzu w latach 1923-1971. Tech. Gosp. Mor., nr 6.
- Anon. 1972. Kutry rybackie B-25sA ze stoczni w Ustce. Tech. Gosp. Mor., nr 10.
- Anon. 1974. Trawler-solarnie typu „Kabryl”. Tech. Gosp. Mor., nr 12.
- Anon. 1976. Statki polskiej floty rybackiej. Trawler-przetwórnia B-419 „Vega”. Biul. Zjedn. Gosp. Ryb., nr 5.
- Anon. 1978. Trawler ze Stoczni „Ustka” dla NRD. Tech. Gosp. Mor., nr 2.
- Anon. 1979. Statki polskie. B 414-1 „Włócznik”, Bud. Okręt., marzec.
- Anon. 1979a. Największy trawler-przetwórnia dla „Gryfa”. Tech. Gosp. Mor., nr 12.
- Anon. 1980. Statki polskie. B 89-1 „Rybak Morski”. Trawler rybacki szkolny – 1500 t. Bud. Okręt., czerwiec.
- Anon. 1981. Statki polskie. B 361-1 „Terral”. Chłodniowiec 1900 t. Bud. Okręt., maj-czerwiec.
- Anon. 1981a. Statki polskie. B 407-1 „Aquila”. Trawler przetwórnia 2100 t. Bud. Okręt., listopad-grudzień.
- Anon. 1983. Franciszek Ledke. Bud. Okręt., lipiec-sierpień.
- Anon. 1984. Rozwój polskiego przemysłu okrętowego (23). V. Budowa bałtyckich statków rybackich. Lata 1945-1975. Dane statystyczne i techniczne zbudowanych kutrów rybackich. Bud. Okręt., nr 2.
- Anon. 1986. Osiągnięcia w dziedzinie projektowania i budowy statków w Stoczni im. Bohaterów Westerplatte. Zespół red. Stoczni Północnej im. Bohaterów Westerplatte w Gdańsku. Bud. Okręt. nr 2.
- Anon. 1986a. Statki polskie. B 364-1. Chłodniowiec transportowy 5500 t. Bud. Okręt., nr 2.
- Anon. 1989. B 280-1 HEL-150. Trawler bałtycki 86 t. Bud. Okręt., nr 7.
- Anon. 1989a. Statki polskie. B 364-II/5. Chłodniowiec 6100 t. Bud. Okręt., nr 9.
- Anon. 1989b. Statki polskie. B 673-1 „Langusta”. Trawler-przetwórnia 1500 t. Bud. Okręt., nr 11.
- Anon. 1991. Statki polskie. B 671-II/22. Trawler-przetwórnia 1850 t. Bud. Okręt. Gosp. Mor. nr 6.
- Anon. 1991a. Statki polskie. B 672-1 „Strojnik”. Trawler przetwórnia 1500 t. Bud. Okręt. Gosp. Mor., nr 12.
- Bembowski, F. i M. Czajkowski 1964. Trawler-zamrażalnia typu B 23 do połowów z rufy. Bud. Okręt., nr 10.
- Biuletyn Informacyjny Gospodarki Rybnej, miesięcznik; roczniki 1964-1976.
- Blady, W. 1994. Wpływ różnych czynników na zdolność połowową trawlerów stosujących wędy kalmarowe. Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Blady, W. i in. 1996. Ocena stanu obecnego i kierunki rozwoju rybołówstwa bałtyckiego. Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Błęszyński, L. 1967. Dziesięć lat PPDiUR „Gryf”. Tech. Gosp. Mor., nr 4: 158.

- Bojanowski, A. 1995. Rybołówstwo dalekomorskie Pomorza Zachodniego. [w:] 50 lat polskiej gospodarki morskiej na Pomorzu Zachodnim. Dunin-Kwinta, I. i J. Stanielewicz (red.). Ośr. Myśli Morskiej Stowarzyszenia „Civitas Christiana”, Szczecin.
- Borkowska-Kwinta, I. 1972. 40 lat polskiego rybołówstwa dalekomorskiego, *Tech. Gosp. Mor.*, nr 1.
- Borowik, J. 1930. Dziesięć lat polskiego rybołówstwa morskiego (1920-1930). Wyd. Mor. Inst. Ryb., Bydgoszcz-Gdynia.
- Borowski, W., J. Piechura, J. Popiel 1980. Żywe zasoby mórz i ich dostępność dla polskiego rybołówstwa. *Tech. Gosp. Mor.*, nr 4.
- Buczkowski, T. 1960. Przebudowa s/s „Pułaski” na statek-bazę rybacką. *Bud. Okręt.*, nr 1. Budownictwo Okrętowe, miesięcznik; roczniki 1956-1989.
- Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, miesięcznik; roczniki 1990-2000.
- Celarek, A. 1987. Rybackie łodzie żaglowe z wybrzeży Kaszub. Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie, Oddział Gdańsk.
- Chachulski, K. 1972. Prototypowe kutry bałtyckie „Storem 4c” i „Storem 7”. *Tech. Gosp. Mor.*, nr 2.
- Chachulski, K., T. Netzel 1972. Ocena właściwości techniczno-eksploatacyjnych kutrów Storem 4c i Storem 7 w świetle wyników badań. *Tech. Gosp. Mor.*, nr 4.
- Chomicz, W., W. Kruszewski 1986. Rozwój dalekomorskiej floty rybackiej i systemów jej eksploatacji [w:] 40 lat Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor” w Gdyni, Gdynia.
- Ciundziejewski, B. 1968. M. t. „Carina” – pierwszy polski statek z układem CRPD. *Bud. Okręt.*, marzec.
- Czajkowski, M., Z. Kryk, J. Plewa 1970. Trawler zamrażalnia typu B-29 m. t. „Laskara”. *Bud. Okręt.*, styczeń.
- Demel, K. 1971. Z początków polskich badań na Bałtyku. *Tech. Gosp. Mor.*, nr 6.
- Doerffer, J. 1955. Nowa wersja kutra 24 m. *Tech. Gosp. Mor.*, nr 11.
- Doerffer, J. W. 1980. Początki budownictwa okrętowego. *Bud. Okręt.*, kwiecień-maj.
- Doerffer, J. W. 1994. Początki budowy seryjnej jednostek rybackich w stocznjach polskich. *Nautologia*, nr 4.
- Dołęga, M. 1979. New types of small fishing craft built at WISLA shipyard in Gdańsk. *Bud. Okręt.*, lipiec.
- Domagała, M. 1978. Polskie rybołówstwo morskie na tle tendencji rozwoju rybołówstwa światowego. *Tech. Gosp. Mor.*, nr 3.
- Dudek, W. 1958. Superkuter B-25s. *Bud. Okręt.*, nr 3.
- Dudziak, J., P. Kuciewicz, J. Litwin, S. Skrzypiński, H. Spigarski 2000. Polski Przemysł Okrętowy 1945-2000. Wyd. Okrętownictwo i Żegluga, Sp. z o.o., Gdańsk.
- Dzieje Gdyni. 1980. Roman Wapiński (red.). Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław.
- Foltyn, Z. 1978. Trawler rufowy typu B 410. *Bud. Okręt.*, październik-listopad.
- Ganowiak, H., Z. Muszyński, D. Sergiel, S. Wójcicki, Z. Wyszomirski 1986. „Dalmor” w latach 1946-1986 [w:] 40 lat Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor” w Gdyni, Gdynia.
- Gołębiowski, J. 1966. Problem przebudowy trawlerów parowych B10/B14. *Bud. Okręt.*, nr 12. *Gospodarka Rybna*, miesięcznik; roczniki 1949-1990.
- Fish as food, t. II. 1962. G. Borgstrom (red.) Acad. Press, New York.

- Gospodarka rybna w latach 1967-1969. 1970. Stud. Mater., ser. E, nr 15, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Gospodarka rybna w latach 1968-1970. 1972. Stud. Mater., ser. E, nr 21, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Gospodarka rybna w latach 1969-1971. 1973. Stud. Mater., ser. E, nr 24, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Gospodarka rybna w latach 1970-1972. 1974. Pracownia Statystyki Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Gospodarka rybna w latach 1971-1973. 1975. Stud. Mater., ser. E, nr 29, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Gospodarka rybna w latach 1972-1974. 1976. Stud. Mater., ser. E, nr 31, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Gospodarka rybna w latach 1973-1975. 1978. Stud. Mater., ser. E, nr 35, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Gospodarka rybna w latach 1974-1976. 1979. Stud. Mater., ser. E, nr 40, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Gospodarka rybna w latach 1976-1978. 1982. Stud. Mater., ser. E, nr 44, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Gospodarka rybna w latach 1977-1979. 1984. Stud. Mater., ser. E, nr 45, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Gospodarka rybna w latach 1979-1981. 1986. Stud. Mater., ser. E, nr 47, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Gospodarka rybna w latach 1981-1983. 1987. Stud. Mater., ser. E, nr 48, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Gospodarka rybna w latach 1990-1992. 1994. Stud. Mater., ser. E, nr 50, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Gospodarka rybna w latach 1991-1993. 1995. Stud. Mater., ser. E, nr 52, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Gospodarka rybna w latach 1992-1994. 1996. Stud. Mater., ser. E, nr 53, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Gospodarka rybna w latach 1993-1995. 1998. Stud. Mater., ser. E, nr 56, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Gospodarka rybna w latach 1994-1996. 1998a. Stud. Mater., ser. E, nr 57, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Grzybowski B. 1985. Statki hydrograficzne, badawcze, szkolne i specjalistyczne. Bud. Okręt., nr 6.
- Grzywaczewski, Z., Z. Huelle, S. Szmid, J. Świącicki 1959. Współczesne statki rybackie. Wyd. Morskie, Gdynia.
- Grzywaczewski, Z. 1960. Przegląd statków rybackich budowanych w Polsce. Bud. Okręt., nr 5.
- Hebel, J. 1959. Rozwój rybołówstwa dalekomorskiego. Szczecin, Mies. Pom. Zach.
- Henzel, B. 1991. Wspomnienia ze stoczni rybackiej w Ustce. Bud. Okręt. Gosp. Mor., nr 10.
- Hryniewicki, A. 1925. Rybołówstwo Morskie na polskim Bałtyku. (Sprawozdanie Morskiego Urzędu Rybackiego za 1922-1924). Wydaw. Min. Roln. i Dóbr Państw., ser. D (Biblioteka Rybacka), 19, Warszawa-Bydgoszcz.
- Hueckel, S. 1976. Czterdzieści lat portu we Władysławowie. Tech. Gosp. Mor., nr 7.
- Iwański, E. 1982. Rozwój produkcji okrętowej i typy statków. Bud. Okręt., wrzesień-październik.

- Janiszewski, L. 1967. Rybacy dalekomorscy. Studium socjologiczne. Instytut Zachodni, Poznań.
- Jankowski, J. 1959. Kuter rybacki „Storem”. Bud. Okręt., nr 3.
- Janson, J. i A. Ropelewski 1972. Gdynia jako ośrodek rybołówstwa morskiego. Tech. Gosp. Mor., nr 9.
- Jantar, dwumiesięcznik; roczniki 1946-1949.
- Jeryś, C. 1962. Budowa kutrów w okresie międzywojennym. Bud. Okręt., nr 10.
- Jeryś, C. 1980. Budownictwo okrętowe w Gdyni 1920-1945. Wydaw. Mor., Gdańsk.
- Jeryś, C. 1983. Z historii 60-lecia Stoczni Gdyńskiej – od motorówki do gazowców. Bud. Okręt., marzec-kwiecień.
- Jodko, K. 1968. Osiągnięcia i rozwój polskiego rybołówstwa morskiego. Bud. Okręt., z. spec. opr. przez zespół red. Bud. Okręt.
- Kabat, H. 1959. Tragedia „Cyranki”, Miniatury Morskie, ser. „SOS”, z. 14.
- Kalendarz Rybacki na rok 1946, Mor. Inst. Ryb., Gdynia 1946.
- Kalendarz Rybacki na rok 1948, Mor. Inst. Ryb., Gdynia 1948.
- Kalendarz Rybacki na rok 1949. Mor. Inst. Ryb., Gdynia (grudzień 1948 r.).
- Kalinowski, K. 1978. Rozwój urządzeń chłodniczych na statkach rybackich budowanych przez polski przemysł okrętowy. Bud. Okręt., październik-listopad.
- Kamiński, R. i J. Wroński 1972. Chłodniowiec-bananowiec typu B 443. Bud. Okręt., marzec.
- Karnicki, Z. 1966. Ocena ciągu technologicznego trawlera-zamrażalni typu „Foka” (B-18). Tech. Gosp. Mor., nr 2.
- Kasperek, S. 1972. Statki pomocnicze i formy połowów ekspedycyjnych w rybołówstwie światowym. Tech. Gosp. Mor., nr 12.
- Kasprzyk, Z. i W. Kaczyński 1977. Aktualne i przyszłe zadania floty pomocniczej w polskim rybołówstwie dalekomorskim. [w:] I Sympozjum Naukowe Zakładu Statków Rybackich. Kierunki i perspektywy rozwoju polskiej floty dalekomorskiej po wprowadzeniu 200-milowej strefy ekonomicznej. Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Klawisz, R. 1977. Konstruktorzy statków. Bud. Okręt., marzec.
- Kokot, R. 1977. Tendencje rozwojowe floty pomocniczej na tle rozwoju polskiego rybołówstwa dalekomorskiego. Tech. Gosp. Mor., nr 7.
- Kolicki, S. 1980. Rozwój polskiego przemysłu okrętowego. Przejęcie stoczni Wybrzeża Gdańskiego, Bud. Okręt., styczeń.
- Kolicki, S. 1980a. Rozwój polskiego przemysłu okrętowego. Przejęcie stoczni Pomorza Zachodniego, Bud. Okręt., luty.
- Kolicki, S. 1980b. Rozwój polskiego przemysłu okrętowego. Przejęcie stoczni Wybrzeża Zachodniego i Środkowego, Bud. Okręt., marzec.
- Kolicki, S. 1986. Rozwój polskiego przemysłu okrętowego (36). Stocznie, których już nie ma. Stocznia Rybacka w Darłowie, Bud. Okręt., nr 9.
- Kolman, R. i T. Andraszewicz 1973. Próba wartościowania nowoczesności statków rybackich. Bud. Okręt., nr 10.
- Koszewski, Z. 1951. Orzecznictwo Izb Morskich. Wyd. Morskie, Gdańsk.
- Krajewski, H. 1962. Statek instrumentalny Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Tech. Gosp. Mor., nr 12.
- Krępa, J. 1977. Kierunki rozwoju floty rybackiej oraz typy nowych statków łowczych. [w:] I Sympozjum Naukowe Zakładu Statków Rybackich. Kierunki i perspektywy rozwoju polskiej floty dalekomorskiej po wprowadzeniu 200-milowej strefy ekonomicznej. Mor. Inst. Ryb., Gdynia, czerwiec.

- Krepa, J., H. Czubek, R. Osmólski i S. Pietrzak 1976. Nowy kuter rufowy i jego właściwości eksploatacyjne. *Tech. Gosp. Mor.*, nr 5.
- Krepa, J. 1994. Polskie trawlerzy dalekomorskie. *Nautologia*, nr 4.
- Kruszewski, J. 1997. Ku maszoperiom kaszubskim XXI wieku. *Mor. Inst. Ryb.*, Gdynia.
- Kruszewski, W. 1965. Założenia rozwoju polskiej floty rybackiej, *Tech. Gosp. Mor.*, nr 1.
- Kryk, Z., B. Smoliński i M. Czajkowski 1971. Trawler-przetwórnia typu B-418 „Kalmar”. *Bud. Okręt.*, lipiec.
- Kulikowski, J. 1947. Rybołówstwo morskie (Połowy – Przetwórstwo – Handel – Spożycie). *Mor. Inst. Ryb.*, Gdynia.
- Kulikowski, J. 1947a. Zadania rybołówstwa morskiego i rola portów w Gdyni i w Szczecinie. [w:] *Jantar, Organ Instytut. Bałt.*, z. 1.
- Lampasiak, Z. i E. Maruszak 1972. Problemy organizacyjne i prawne rybackiej floty pomocniczej. *Tech. Gosp. Mor.*, nr 2.
- Lewenstein, S. 1966. Statek-baza B-67 i wstępna koncepcja jego eksploatacji. *Tech. Gosp. Mor.*, nr 3.
- Lubecki, F. 1930. Rybołówstwo morskie [w:] *Kronika o polskim morzu, Dzieje walk zwycięstw i pracy*. Pod red. C. Pechego. Nakładem Tygodnika „Polska Gospodarka, Warszawa.
- Lubecki, F. 1947. Polskie rybołówstwo morskie. *Mor. Przeg. Gosp.*, nr 3-4.
- Madey, J. 1967. Nowy polski trawler rufowy z tworzyw sztucznych. *Bud. Okręt.*, październik.
- Malkowski, J. 1978. Przedsiębiorstwo przemysłowo-usługowe rybołówstwa morskiego „Transocean” w Szczecinie. *Tech. Gosp. Mor.*, nr 10.
- Miciński, J. i S. Koliczki 1962. *Pod polską banderą*. Wydaw. Mor., Gdynia.
- Milewski, Z. 1976. Statek badawczy Y-1 „Mazurka”. *Bud. Okręt.*, nr 10.
- Morska Gospodarka Rybna PRL 1945-1985. 1989. *Mor. Inst. Ryb.*, Gdynia.
- Morski Biuletyn Rybacki, tygodnik (1946-1949).
- Morski Przegląd Gospodarczy, Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, miesięcznik; roczniki 1946-1949.
- Morski Przewodnik Rybacki, 1947. *Mor. Inst. Ryb.*, Gdynia.
- Morski Rocznik Statystyczny, 1960. Wydaw. Mor., Gdynia.
- Netcer, J. 1978. Rybołówstwo wybrzeża środkowego na tle potencjału przedsiębiorstw kutrowych. *Tech. Gosp. Mor.*, nr 11.
- Netzel, J. 2000. Tak było ... wspomnienia rybaka. *Wyd. Oficyna Czac, Gdańsk*.
- Netzel, T. 1972. Doświadczenia z projektowania i eksploatacji kutra bałtyckiego STOREM 7. [w:] *II Sympozjum Naukowe Zakładu Techniki Rybackiej*. Gdynia 17-19.11.1970, *Mor. Inst. Ryb.*, Gdynia.
- Netzel, T. i Z. Polański 1978. Wpływ utworzenia stref rybackich na sytuację polskiego rybołówstwa. *Bud. Okręt.*, październik-listopad.
- Orthwein, K. 1947. Rozwój rybołówstwa dalekomorskiego [w:] *Morski Przewodnik Rybacki*. *Mor. Inst. Ryb.*, Gdynia.
- Orzecznictwo Izb Morskich, Biuletyn Informacyjny od nr 1 z 1964 r. do nr 50-51 z 1980 r. *Odwolawcza Izba Morska, Gdynia*.
- Paszko, S. 1976. Trzydzieści lat „Dalmoru”, *Tech. Gosp. Mor.*, nr 1.
- Paszkowski, S. 1976. Transportowiec rybacki typu Żuławy. *Bud. Okręt.*, styczeń.
- Paszkowski, S. 1980. Zagadnienia projektowania baz rybackich, *Bud. Okręt.*, listopad-grudzień.
- Piekarski, T. 1983. Budownictwo statków rybackich w okresie międzywojennym. *Bud. Okręt.*, nr 3.

- Piekarski, T. 1983a. Rozwój polskiego przemysłu okrętowego (19). V. Budowa bałtyckich statków rybackich. Lata 1945-1975. A. Wznowienie działalności stoczni rybackich. Bud. Okręt., lipiec-sierpień.
- Piekarski, T. 1983b. Rozwój polskiego przemysłu okrętowego (21). V. Budowa bałtyckich statków rybackich. Lata 1945-1975. Stocznia Rybacka w Gdyni, Bud. Okręt., nr 6.
- Piekarski, T. 1984. Rozwój polskiego przemysłu okrętowego (22). V. Budowa bałtyckich statków rybackich. Lata 1945-1975. D. Produkcja kutrów w stoczniach remontowych i produkcyjnych. Gdyńska Stocznia Remontowa. Bud. Okręt., nr 1.
- Piekarski, T. 1984a. Rozwój polskiego przemysłu okrętowego (24). V. Budowa bałtyckich statków rybackich. Lata 1945-1975. Początki budowy krajowych silników kutrowych. Bud. Okręt., nr 4.
- Piltz, W. 1960. Trawler-przetwórnia „B-15”, Bud. Okręt., nr 7.
- Piltz, W. 1973. Statek badawczy „Profesor Siedlecki”. Bud. Okręt., nr 1.
- Piskorski, B. 1981. Polska flota rybacka w pięciolatce 1981-1985. Bud. Okręt., styczeń.
- Polski Rejestr Statków, rejestry od 1957-1958 do 2000, Gdańsk.
- Polskie rybołówstwo morskie (1928-1930). 1931. Wydaw. Mor. Urz. Ryb., Gdynia.
- Polskie rybołówstwo morskie (1931-1932). 1933. Wydaw. Mor. Urz. Ryb., Gdynia.
- Polskie rybołówstwo morskie (1933-1935). 1936. Sprawozdanie Morskiego Urzędu Rybackiego i Morskiego Instytutu Rybackiego, Wydaw. Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Poradowski, S. 1947. Szczecin bazą rybołówstwa dalekomorskiego, Tygodnik Szczecin.
- Rybołówstwo polskie 1998. 2000. Stud. Mat., ser. E, 59, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Prawo i Orzecznictwo Morskie, od nr 1/52 z 1986 r. do nr 42/93 z 2000 r., Odwoławcza Izba Morska, Gdynia.
- Prądyński, B. 1959. Ewolucja polskich kutrów stalowych typu KS-17. Bud. Okręt., nr 10.
- Prądyński, B. 1960. Ewolucja kutrów rybackich typu KS-17. Bud. Okręt., nr 6.
- Prądyński, B. 1961. Ewolucja superkutrów. Bud. Okręt., nr 1.
- Prądyński, B. i J. Raczyński 1969. Nowoczesne kutry bałtyckie. Tech. Gosp. Mor., nr 6.
- Prechitko, T. 1958. Polskie typy statków. Bud. Okręt., nr specjalny.
- Przegląd Rybacki, miesięcznik; roczniki 1946-1949.
- Repertorium Izby Morskiej za lata 1945-1955. Izba Morska, Gdynia.
- Repertorium Izby Morskiej za lata 1955-1960. Izba Morska, Gdynia.
- Robakiewicz, A. i F. Bemnowski 1961. Trawler motorowy B20. Bud. Okręt., grudzień.
- Rocznik Statystyczny. 1982. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Roguski, R. 1963. Trawler-zamrażalnia B-18, Bud. Okręt., maj.
- Ropelewski, A. 1963. 1000 lat naszego rybołówstwa. Wydaw. Mor., Gdynia.
- Ropelewski, A. 1968. Daty, fakty, ludzie rybołówstwa morskiego Polski Ludowej. Gdynia (maszynopis).
- Ropelewski, A. 1972. Materiały do historii polskiego rybołówstwa morskiego. Ważniejsze fakty z lat 1945-1965. Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Ropelewski, A. 1978. Nowy statek przemysłowo-badawczy MIR. Tech. Gosp. Mor., nr 2.
- Ropelewski, A. 1981. Rozważania z okazji półwiecza polskiego rybołówstwa. Tech. Gosp. Mor., nr 5.
- Ropelewski, A. 1989. Materiały do historii polskiego rybołówstwa morskiego. Kalendarium ważniejszych wydarzeń z lat 1966-1985. Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Ropelewski, A. 1991. Pierwsze kutry stalowe przedsiębiorstwa „Arka”. Bud. Okręt. Gosp. Mor., nr 11.

- Ropelewski, A. 1991a. Przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich „Delfin” i „Korab” w latach drugiej wojny światowej – sprawozdanie L. Byczkowskiego. Bud. Okręt. Gosp. Mor., nr 12.
- Ropelewski, A. 1991b. Sześćdziesięciolecie polskiego rybołówstwa dalekomorskiego. Bud. Okręt. Gosp. Mor., nr 5.
- Ropelewski, A. 1992. Początki floty pomocniczej w polskim rybołówstwie. Bud. Okręt. Gosp. Mor., nr 1.
- Ropelewski, A. 1992a. Statek badawczy „Profesor Siedlecki” zakończył służbę. Bud. Okręt. Gosp. Mor., nr 6.
- Ropelewski, A. 1996. Półwiecze „Dalmoru” na oceanach świata. Wydaw. „Marpress”, Gdańsk.
- Ropelewski, A. 1996a. Połowy ryb w polskiej strefie przybrzeżnej w ujęciu historycznym. Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Ropelewski, A. 1997. Ludzie „Dalmoru”. Wydaw. „Marpress”, Gdańsk.
- Ropelewski, A. 1999. m. t. „Dalmor”. Pierwszy polski trawler przetwórnia. Wydaw. „Marpress”, Gdańsk.
- Ropelewski, A. 2001. Morski Instytut Rybacki. Ludzie i wydarzenia 1921-2001. Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Rudziński, J. 1958. Blokowa, potokowo-pozycyjna budowa trawlerów 500 TDW (B-14) w Stoczni Gdańskiej, Bud. Okręt., nr 4-5.
- Rybak Morski, tygodnik; roczniki 1952-1958.
- Rybak i przetwórca, miesięcznik; roczniki 1951-1955.
- Rybołówstwo polskie 1998. 2000. Stud. Mater. ser. E, nr 59, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Rybołówstwo morskie na polskim Bałtyku w 1921 roku. 1922. Sprawozdanie Morskiego Urzędu Rybackiego za rok 1921. „Biblioteka Rybacka”, nr. 9, Nakładem Wyd. Ryb. Dep. V. Min. Roln. Dóbr Państw. w Poznaniu przy współudziale T-wa Ryb. na woj. Pozn., Poznań.
- Rybołówstwo morskie na polskim Bałtyku. 1925. Sprawozdanie Morskiego Urzędu Rybackiego za lata 1922-1924. Warszawa - Bydgoszcz. Wydaw. Minist. Roln. Dóbr Państw., seria D, Biblioteka Rybacka nr 10.
- Rybołówstwo morskie na polskim Bałtyku. 1928. Sprawozdanie Morskiego Urzędu Rybackiego za 1925-1927. Wydaw. Mor. Urz. Ryb., Gdynia.
- Schweiger, S. 1947. Typy statków rybackich [w:] Morski Przewodnik Rybacki, Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Sekudewicz, T. 1971. Nowoczesny trawler-przetwórnia „Kalmar”, Tech. Gosp. Mor., nr 8-9.
- Słomski, E. 1967. Baza przetwórnia typu B67 „Gryf Pomorski”. Bud. Okręt., sierpień.
- Srocki, B. 1946. Polska a Bałtyk w przeszłości i obecnie. [w:] Jantar, Organ Instytutu Bałtyckiego, rok IV, z. 1.
- Staszewski, J. 1956. Trawler parowy 450 TDW. Bud. Okręt., nr 4.
- Staszewski, J. 1956a. Lugostrawler B-11, Bud. Okręt., nr 9.
- Staszewski, J. 1972. Analiza rozwiązań konstrukcyjnych kutra bałtyckiego. [w:] II Sympozjum Naukowe Zakładu Techniki Rybackiej. Kuter bałtycki, Gdynia 17-19.11.1970. Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Staszewski, J. 1994. Trawlery burtowe, lugostrawlerzy i bazy rybackie budowane przez stocznie polskie. Nautologia, nr 4.
- Staszewski, J. i J. Święcicki 1962. Zagadnienia statków-baz w świetle potrzeb polskiego rybołówstwa. Bud. Okręt., nr 12.
- Ster, tygodnik; roczniki 1951-1958.

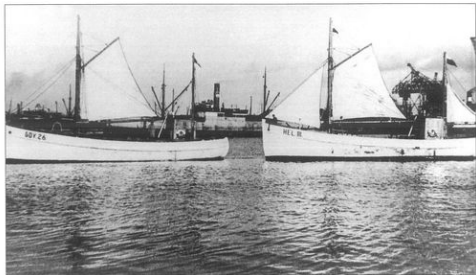
- Suska, W. 1985. Statki rybackie. Bud. Okręt., nr 6.
- Szwałek, F. 1993. R/v „Baltica” – nowy statek badawczy. Bud. Okręt. Gosp. Mor., nr 11-12.
- Technika i Gospodarka Morska, miesięcznik, w latach 1946-1951 wychodził pt. „Technika Morza i Wybrzeża”; roczniki 1946-1991.
- Tetzlaff, H. 1977. Początki polskiego rybołówstwa dalekomorskiego. Mor. Inst. Ryb., Gdynia.
- Trętkowski, Z. 1980. Rozwój i osiągnięcia w dziedzinie projektowania i budowy statków rybackich. Bud. Okręt., listopad-grudzień.
- Tygodnik Morski, tygodnik; roczniki 1958-1974.
- Wojciechowski, H. 1966. Stocznia Gdańska. Wydaw. Stoczni Gdańskiej, Gdańsk.
- Wójcik, T. 1965. Mały trawler rybacki typu TR-27. Tech. Gosp. Mor., nr 8-9.
- Wójcik, T. 1968. Prototypowy trawler rufowy typu TR 27. Bud. Okręt., sierpień.
- Wójcik, T. 1969. Pomieszczenia bytowe załogi na małych statkach rybackich. Bud. Okręt., luty.
- Woźniak, S. 1971. Oceaniczny statek badawczy „Profesor Siedlecki” dla MIR. Tech. Gosp. Mor., nr 6.
- Wszelaczyński, Z. 1988. Kierunki rozwojowe baz rybackich. Bud. Okręt., nr 4.
- Wudz, J. 1977. Ćwierćwiecze PPDiUR „Odra” w Świnoujściu, Tech. Gosp. Mor., nr 10.
- Zabrodzki, Cz. 1986. Rozwój polskiego przemysłu okrętowego, VII. Stocznie, których już nie ma. A. Stocznia Rybacka Gdańsk-Sianki, Bud. Okręt., nr 1-5.
- Żukowski, K. 1981. Koncepcje rozwoju rybołówstwa dalekomorskiego z lat 1957-1979. Tech. Gosp. Mor., nr 12.
- Żylicz, W. 1986. Najnowsze projekty statków z Biura Projektowo-Konstrukcyjnego Stoczni Gdańskiej im. Lenina. Bud. Okręt., nr 2.



Kutryk łososiowy z Helu z początku XX w.
(ze zbiorów Muzeum Ziemi Puckiej w Pucku)



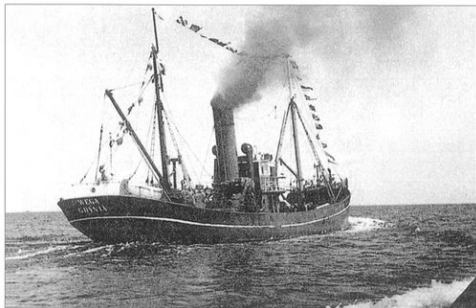
Kutry rybackie w porcie Gdynia przed II wojną światową
(ze zbiorów A. Baczewskiego, Gdynia)



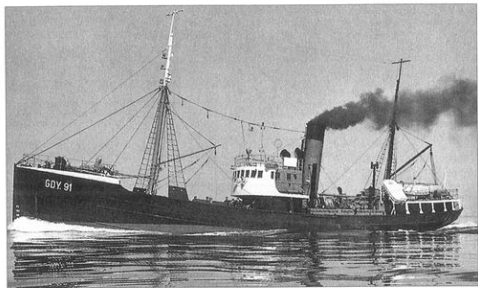
Drewniane kutry Jana Nadolskiego (GDY 26) i Franciszka Piechockiego (HEL 111) w porcie Gdynia
(ze zbiorów Muzeum Ziemi Puckiej)



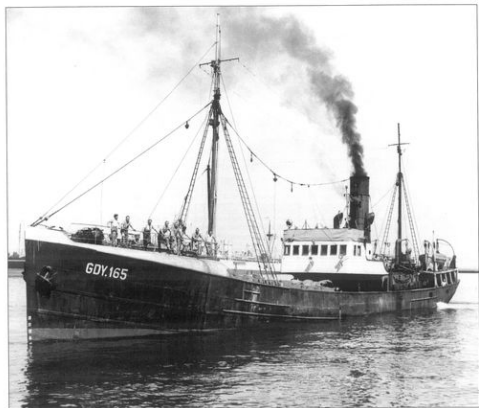
"Syriusz" (GDY 107) trawler z dostaw UNRRA i na dalszym planie "Feniks" (GDY 89) (ex "Eugeniusz") jeden z pierwszych polskich trawlerów zakupionych przez Towarzystwo Dalekomorskich Połowów "Pomorze" w 1938 r. (ze zbiorów "Dalmor" S.A., Gdynia)



"Wega" (GDY 92) trawler z dostaw UNRRA (ze zbiorów "Dalmor" S.A.)



"Saturnia" (GDY 91) trawler z dostaw UNRRA
(ze zbiorów "Dalmor" S.A.)



"Kassiopea" (GDY 165) trawler zakupiony przez PPD "Dalmor" w 1951 r.
(ze zbiorów "Dalmor" S.A.)



Wodowanie kutra "Arka 3", jednego z dziesięciu pierwszych stalowych kutrów
(ze zbiorów Wydaw. "Okrętownictwo i Żegluga")



Kuter typu STOREM 4B (DAR 117)
(ze zbiorów K. Majchrzaka, Darłowo)



Kuter typu KU-134B (WŁA 3)
(ze zbiorów J. Zimy, Gdańsk)



Kuter typu B-25s
(ze zbiorów Stoczni "Nauta", Gdynia)



Kuter typu TR-27 ("Sola")
(ze zbiorów Stoczni "Nauta")



Kuter typu KB-21 (UST 6)
(prospekt NAVIMORU, Gdańsk)



Kuter typu B-410 (UST 80)
(projekt CENTROMORU, Gdańsk)



Kuter typu B-280
(ze zbiorów Stoczni "Ustka" w Ustce)



"Gawron" (ŚWI 135) ługotrawler typu B-17
(ze zbiorów Wydaw. "Okretnictwo i Żegluga")



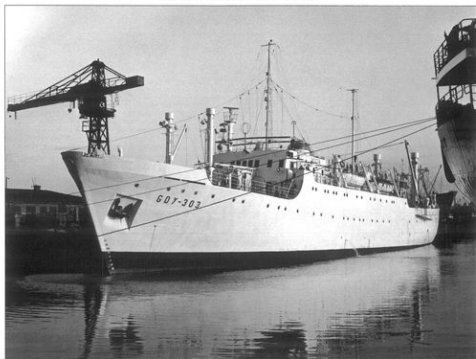
"Łeba" (ŚWI 142) trawler typu B-10
(ze zbiorów "Dalmor" S.A.)



"Wierzyca" (GDY 220) trawler typu B-14
(ze zbiorów autora)



"Wieżno" (GDY 202) trawler typu B-20 przebudowany na statek badawczy MIR-u
(ze zbiorów kpt. J. Chołysta, Gdynia)



"Neptun" (GDY 303) trawler typu B-15
(ze zbiorów Wydaw. "Okrętownictwo i Żegluga")



"Laskara" (SZN 79) trawler typu 29
(ze zbiorów Wydaw. "Okretnictwo i Żegluga")



"Pietwał" (ŚWI 197) trawler typu B-18
(ze zbiorów R. Pactwy, Gdynia)



"Carina" (GDY 321) trawler typu B-22, wypłynięcie w pierwszy rejs
(ze zbiorów Wydaw. "Okretnictwo i Żegluga")





**"Tunek" (ŚWI 214) trawler typu B-417
(prospekt PPDiUR "Odra", Świnoujście)**



**"Bonito" (SZN 104) trawler typu B-418
(prospekt PPDiUR "Gryf", Szczecin)**



"Rybak Morski" (ŚWI 228) trawler typu B-89
(ze zbiorów Wydaw. "Okretnictwo i Żegluga")



"Aquarius" (SZN 112) trawler typu B-407
(prospekt PPDiUR "Gryf", Szczecin)



**"Pollux" (GDY 336) trawler typu B-414
(ze zbiorów "Dalmor" S.A.)**



**"Altair" (GDY 306) trawler typu B-408
(ze zbiorów "Dalmor" S.A.)**



"Langusta" (ŚWI 185) trawler typu B-673
(ze zbiorów Wydaw. "Okretnictwo i Żegluga")



"Acrux" (GDY 308) trawler typu B-671
(ze zbiorów "Dalmor" S.A.)



"Tryton" statek dozorczy Morskiego Urzędu Rybackiego, od 1923 r. sporadycznie wykorzystywany do badań naukowych (sprawozdanie MUR za lata 1925-1927)



"Ewa" pierwszy statek badawczy zakupiony przez Stowarzyszenie MIR w 1929 r. (ze zbiorów Muzeum Ziemi Puckiej)



"Michał Siedlecki", kuter uzyskany przez PPD "Dalmor" z UNRRA, po przejęciu przez MIR w 1948 r. przebudowany w Stoczni Remontowej w Gdyni na statek badawczy



"Birkut" (GDY 201) ługotrawler typu B-11 przebudowany na statek badawczy MIR



"Doktor Lubecki" (GDY 100) statek badawczy MIR



"Profesor Siedlecki" oceaniczny statek badawczy MIR
(prospekt Centrumu)

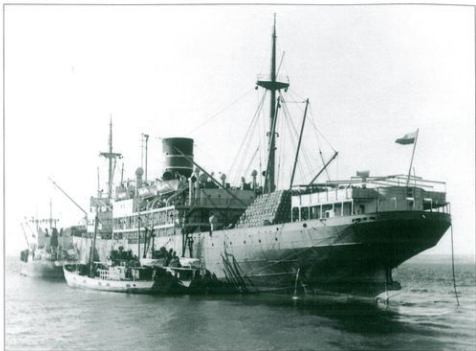


"Stynka II" łódź motorowa wykorzystywana przez MIR na Zalewie Szczecińskim i Zatoce Pomorskiej



Łódź motorowa WŁA 45 ex GDY 151, w latach 1973-1996 używana przez MIR
do prac badawczych w Zatoce Puckiej i Zatoce Gdańskiej
(ze zbiorów J. Zimy)





"Pułaski" baza rybacka
(ze zbiorów "Dalmor" S.A.)



"Gryf Pomorski" baza rybacka typu B-67
(ze zbiorów Wydaw. "Okretnictwo i Żegluga")



"Halniak" chłodniowiec typu B-433
(ze zbiorów Wydaw. "Okrętownictwo i Żegluga")



"Kociewie" chłodnicowiec transportowy typu B-364-1
(ze zbiorów Wydaw. "Okrętownictwo i Żegluga")

