***Wykaz polskich kutrów rybackich Nr 3 (wersja 3.4)***

***Kutry typu B-368***

*(projektant inż. Jerzy Doerffer)*

1.) **ARKA I** Gdy-60, typ B-368/I, *Stocznia Nr 1/ Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-3

*Stocznia Nr 1* --> od 19.X.1947: *Stocznia Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-3, zamówiony 29.X.1946, zawarcie umowy 30.VIII.1947, wodowany IV.kw.1947,

ukończony XII.1947, przekazany I.1948, rejestrastracja 2.II.1948

***PRS 42001*** --> od 1975: ***PRS 420001;*** numer Rejestru Okrętowego ***ROG1820***

sygnał wywoławczy: *SOCD* (wykreślony z rejestru w latach 1972-1997) --> od 1999: *SPK2298*

*charakterystyka w 1948:* 36.15 BRT, 11.21 NRT; 16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o

pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Skandia 262A, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 5 osób

*charakterystyka w XII.1957:* 36 BRT, 9 NRT, 12 ton; 17.40(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2516, rok produkcji 1948, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1959:* 36 BRT, 9 NRT, 12 ton; 17.40(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 34/45, rok produkcji 1956, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1965:* 36 BRT, 9 NRT, 15 ton; 17.40(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Callesen 195DR, nr silnika 3343, rok produkcji 1952, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1967:* 36 BRT, 9 NRT, 15 ton; 17.40(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 24/19, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1990:* 36 BRT, 9 NRT, 15 ton; 17.40(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia; 6-cyl. silnik Wola 30H6, 110 kW (150 KM), 2 maszty; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.2005:* 31 GT, 9 NT, 12 ton; 17.40(całk.)/15.14(rej.)×5.00×~2.00 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Wola 30H6, 110 kW (150 KM), 2 maszty; 1 śruba, 1 ster

29.X.1946: zamówiony w *Stoczni Nr 1* z siedzibą w Gdańsku przez *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni

30.VIII.1947: zawarto umowę pomiędzy *Towarzystwem „Arka”* i *Zjednoczeniem Stoczni Polskich* z siedzibą w Gdańsku, odnośnie budowy 10 stalowych

kutrów 17-metrowych

IV.kw.1947: wodowany jako **Arka I** dla *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni

19.X.1947: w wyniku połączenia *Stoczni Nr 1* ze *Stocznią Nr 2* powstała *Stocznia Gdańska* z siedzibą w Gdańsku

XII.1947: ukończony jako **Arka I** *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

I.1948: przekazany kontrahentowi

2.II.1948: **Arka I** Gdy-60 *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

tego dnia zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-60**

1.VI.1949: **Arka 1** Gdy-60 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

II.poł.1949: wykorzystywany przez *Wojska Ochrony Pogranicza* w celach patrolowych

24.I.1951: **Arka 1** Gdy-60 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

30.IV.1956: **Ust-48** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

IV.1958: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 34/45, rok produkcji 1956 o mocy 100 KM

***UWAGA:*** później silnik został zmodernizowany do standardu B-120W i był zamontowany na kutrach „Ust-59” -pozycja 28.) i „Ust-44” - pozycja 24.) w

tym wykazie

III.1963: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Callesen 195DR, nr silnika 3385 o mocy 100 KM

***UWAGA:*** później silnik został zmodernizowany do standardu B-120 i był zamontowany na kutrze „Ust-47” - pozycja 5.) w tym wykazie

VIII.1964: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o nr silnika 3343, rok produkcji 1952

VIII.1965: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 24/19 o mocy 120 KM

***UWAGA:*** później silnik był zamontowany na kutrze „Ust-47” - pozycja 5.) w tym wykazie

II.poł.1967: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 44/59

***UWAGA:*** później silnik był zamontowany na kutrze „Ust-51” - pozycja 25.) w tym wykazie

VIII.1970: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 3347

***UWAGA:*** był to zmodernizowany silnik typu Callesen 195DR

20.XII.1979: **Hel-39** *(Zygmunt Szomborg; Hel)*

X.1986: **Hel-39** *(Kazimierz Czajka; Hel)*

I.kw.1989: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Wola 30H6 o mocy 110 kW (150 KM)

VI.1994: **Łeb-8** *(Ignacy Rzepka; Łeba)*

1998/1999: **Łeb-8** *(I. Rzepka, J. Dampc, M. Smaruj; Łeba)*

2000: **Łeb-8** (*Ignacy Rzepka i Marek Smaruj; Łeba)*

I.poł.2009: wycofany z eksploatacji

IX.2009: zakończono złomowanie

2010: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

2.) **ARKA II** Gdy-19, typ B-368/I, *Stocznia Nr 1/ Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-2

*Stocznia Nr 1* --> od 19.X.1947: *Stocznia Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-2, zamówiony 29.X.1946, zawarcie umowy 30.VIII.1947, wodowany II(?).1948,

ukończony IV(?).1948, w eksploatacji: 23.IV.1948, rejestracja 1.VI.1948

***PRS 42002*** --> od 1975: ***PRS 420002;*** sygnał wywoławczy: *SOCG* (wykreślony z rejestru w latach 1972-1999) --> od II.2001: *SPG2351*

*charakterystyka w 1948:* 36.06 BRT, 11.15 NRT, 10 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)/15.00(l.w.)×5.03×2.2 m, głębokość 2.14m, wysokość boczna 2.30 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Skandia 262A, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2;

1 śruba, 1 ster; załoga 5 osób

*charakterystyka w 1950:* 36 BRT, 11 NRT, 10 ton; 17.38(całk.)/15.00(l.w.)×5.00×2.2 m, wysokość boczna 2.30 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła; załoga

5 osób

*charakterystyka w I.1959:* 36 BRT, 11 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m, wysokość boczna 2.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Callesen 195DR, nr silnika 3343, rok produkcji 1952, 100 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1967:* 36 BRT, 11 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m, wysokość boczna 2.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 3375, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1998:* 36 BRT, 11 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia; 6-cyl. silnik Puck U/E680/193/1, 121 kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

*charakterystyka w I.2005:* 33 GT, 10 NT, 8.25 ton; 17.38(całk.)/15.14(rej.)×5.00×1.79 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Puck U/E680/193/1, 121 kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

29.X.1946: zamówiony w *Stoczni Nr 1* w z siedzibą Gdańsku przez *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni

30.VIII.1947: zawarto umowę pomiędzy *Towarzystwem „Arka”* i *Zjednoczeniem Stoczni Polskich* z siedzibą w Gdańsku, odnośnie budowy 10 stalowych

kutrów 17-metrowych

19.X.1947: w wyniku połączenia *Stoczni Nr 1* ze *Stocznią Nr 2* powstała *Stocznia Gdańska* z siedzibą w Gdańsku

II(?).1948: wodowany jako **Bez Nazwy** dla *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni

3.III.1948: rejestracja w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-19**

IV(?).1948: ukończony jako **Arka II** Gdy-19 *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

23.IV.1948: wszedł do eksploatacji

10.V.1948: pomierzony przez *Gdański Urząd Morski*, świadectwo pomiarowe nr 119/48

1.VI.1948: wpisany pod nr R Mor 66 do Rejestru Statków Handlowych Morskich *Sądu Grodzkiego* w Gdyni

IX.1948: dwóch rybaków uprowadziło kuter z łowiska (pozostałych rybaków zamknięto w kubryku), zamierzając dopłynąć do Szwecji, w trakcie nieumiejętnej

żeglugi, w czasie sztormu wszedł na kamieniste dno, zszedł z niego dzięki uwolnionemu szyprowi, który zawinął do jednego z portów Bornholmu, zbuntowanych rybaków oddał w ręce policji, a ta zamknęła ich pod pokładem jako więźniów, po powrocie do Gdyni oddano ich w ręce żołnierzy *Wojsk Ochrony Pogranicza*

***UWAGA:*** o wydarzeniu donosił *„Głos Wybrzeża”* z dn. 24.IX.1948

1.VI.1949: **Arka 2** Gdy-19 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

II.poł.1949: wykorzystywany przez *Wojska Ochrony Pogranicza* w celach patrolowych

XII.1949: wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik Vølund M-240 o mocy 100 KM

24.I.1951: **Arka 2** Gdy-19 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

1953(?): wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Callesen 195DR, nr silnika 3343, rok produkcji 1952 o mocy 100 KM

IX.1954: **Gdy-19** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

14.X.1954: **Ust-32** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

VIII.1965: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 3375 o mocy 120 KM

***UWAGA:*** był to zmodernizowany silnik typu Callesen 195DR

VII.1968: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 114/570

***UWAGA:*** później silnik był zamontowany na kutrze „Ust-51” - pozycja 25.) w tym wykazie

VII..1970: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 34/25

IX.1972: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 74/118

XI.1974: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 114/613

II.kw.1978: **ZaG-10** *(Bolesław Mudziński; Górki Zachodnie)*

22.IV.1981 ok. godz. 10.00: uratował załogę kutra „ZaG-5”, który w wyniku przecieku przez nieszczelne poszycie, zatonął podczas holowania do portu.

1989: **ZaG-10** *(Adam Mudziński; Górki Zachodnie)*

III.1999: **Łeb-40** *(Robert Mielewczyk; Łeba)*

II(?).2001: **Ust-69** *(Ewa Matyjaszczyk; Ustka)*

2003(?): **Ust-69** *(Janusz Skwarczak, Daniel Wysoczański, Marek Podleśny; Ustka)*

2008: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

3.) **ARKA 3** Gdy-31, typ B-368/I, *Stocznia Nr 1/ Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-4

*Stocznia Nr 1* --> od 19.X.1947: *Stocznia Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-4, zamówiony 29.X.1946, zawarcie umowy 30.VIII.1947, wodowany IV(?).1948,

ukończony IV./V(?).1948, rejestracja 3.V.1948

***PRS 42003;*** sygnał wywoławczy: *SOCF*

*charakterystyka w 1948:* 36.06 BRT, 11.15 NRT; 17.37(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 26 m; 2-cyl. silnik Skandia 262A, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1959:* 36.06 BRT, 11.15 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 24/16, rok produkcji 1955, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1965:* 36.06 BRT, 11.15 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-100, nr silnika 3395, rok produkcji 1955, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1972:* 36.06 BRT, 11.15 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120, nr silnika 3365, rok produkcji 1965, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła; załoga 5 osób

29.X.1946: zamówiony w *Stoczni Nr 1* w Gdańsku przez *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni

30.VIII.1947: zawarto umowę pomiędzy *Towarzystwem „Arka”* i *Zjednoczeniem Stoczni Polskich* z siedzibą w Gdańsku, odnośnie budowy 10 stalowych

kutrów 17-metrowych

19.X.1947: w wyniku połączenia *Stoczni Nr 1* ze *Stocznią Nr 2* powstała *Stocznia Gdańska* z siedzibą w Gdańsku

IV(?).1948: wodowany dla *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni

IV./V(?).1948: ukończony jako **Arka 3** *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

3.V.1948: **Arka 3** Gdy-31 *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

tego dnia zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-31**

1.VI.1949: **Arka 3** Gdy-31 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

II.poł.1949: wykorzystywany przez *Wojska Ochrony Pogranicza* w celach patrolowych

24.I.1951: **Arka 3** Gdy-31 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

19.IX.1952 godz. 03.40: idąc pełną mocą uderzył (szyper Józef Glembin) w falochron portu władysławowskiego

27.I.1954 ok. godz. 18.00: zderzył się w porcie helskim z kutrem „Jas-96”

XII.1955: **Koł-55** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

I.1957: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 24/16, rok produkcji 1955 o mocy 100 KM

12.III.1965: **Wła-73** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Gryf”; Władysławowo)*

IX.1965: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-100, nr silnika 3395, rok produkcji 1955 o mocy 100 KM

***UWAGA:*** był to zmodernizowany silnik typu Callesen 195DR

IX.1971: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120, nr silnika 3365, rok produkcji 1965 o mocy 120 KM

***UWAGA:*** był to zmodernizowany silnik typu Callesen 195DR, silnik ten w oryginalnej wersji był wcześniej zamontowany na kutrze „Ust-41”

(ex Gdy-84, ex „Havet”) z dostaw UNRRA, pozycja nr 12.) w Wykazie kutrów rybackich nr 10

6.X.1971: **Seacrust 8** *(Seacrust Ltd.; Nassau, Bahamy)*, bandera Wielkiej Brytanii

L.1973: unieruchomiony w Paramaribo

później pocięty na złom

4.) **ARKA 4** Gdy-32, typ B-368/I, *Stocznia Nr 1/ Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-5

*Stocznia Nr 1* --> od 19.X.1947: *Stocznia Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-5, zamówiony 29.X.1946, zawarcie umowy 30.VIII.1947, wodowany IV(?).1948,

ukończony IV./V(?).1948, rejestracja 3.V.1948

 ***PRS 42004;*** sygnał wywoławczy: *SODG*

*charakterystyka w 1948:* 36 BRT, 12 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Skandia 262A, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła; załoga

5 osób

*charakterystyka w I.1959:* 36 BRT, 12 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 24/18, rok produkcji 1956, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1969:* 36 BRT, 12 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 114/837, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba,

1 ster, 8.5 węzła; załoga 5 osób

29.X.1946: zamówiony przez *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Nr 1* w Gdańsku

30.VIII.1947: zawarto umowę pomiędzy *Towarzystwem „Arka”* i *Zjednoczeniem Stoczni Polskich* z siedzibą w Gdańsku, odnośnie budowy 10 stalowych

kutrów 17-metrowych

19.X.1947: w wyniku połączenia *Stoczni Nr 1* ze *Stocznią Nr 2* powstała *Stocznia Gdańska* z siedzibą w Gdańsku

IV(?).1948: wodowany dla *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni

IV./V(?).1948: ukończony jako **Arka 4** *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

3.V.1948: **Arka 4** Gdy-32 *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

tego dnia zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-32**

1.VI.1949: **Arka 4** Gdy-32 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

III.kw.1949(?): **Arka 4** Koł-1 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Kołobrzeg)*

IV.kw.1950(?): **Arka 4** Gdy-32 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

24.I.1951: **Arka 4** Gdy-32 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

XI.1955: **Koł-54** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

1957: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 24/18, rok produkcji 1955 o mocy 100 KM

II.kw.1964: **Dzi-46** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Belona”; Dziwnów)*

VII.1968: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 114/837 o mocy 120 KM

XI.1969: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 114/566, rok produkcji 1967

II.poł.1971: **Seacrust 33** *(Seacrust Ltd.; Nassau, Bahamy)*, bandera Wielkiej Brytanii

L.1973: unieruchomiony w Paramaribo, później pocięty na złom

5.) **ARKA 5** Gdy-33, typ B-368/I, *Stocznia Nr 1/ Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-6

*Stocznia Nr 1* --> od 19.X.1947: *Stocznia Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-6, zamówiony 29.X.1946, zawarcie umowy 30.VIII.1947, wodowany IV(?).1948,

ukończony IV./V(?).1948, rejestracja 3.V.1948

***PRS 42005*** --> od 1975: ***PRS 420005;*** sygnał wywoławczy: *SODO* (wykreślony z rejestru ok. 1972) --> od 2003(?): SPK2064

*charakterystyka w 1948:* 36 BRT, 11 NRT, 15 ton; 16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o

pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Skandia 262A, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w XII.1957:* 36 BRT, 11 NRT, 15 ton; 16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia

o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2517, rok produkcji 1948, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1959:* 36 BRT, 12 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 44/49, rok produkcji 1957, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1965*: 36 BRT, 12 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Callesen 195DR, nr silnika 3344, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1967:* 36 BRT, 12 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120, nr silnika 3385, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster,

8 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1968:* 36 BRT, 12 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 24/19, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1984:* 26 BRT, 11 NRT, 15 ton; 16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy,

spawany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck B-120W, 120 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.2000:* 40 GT, 12 NT, 9 ton; 17.36(całk.)/15.20(rej.)×5.01×1.82 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck B-120W, 88 kW (120 KM) ; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

29.X.1946: zamówiony przez *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Nr 1* w Gdańsku

30.VIII.1947: zawarto umowę pomiędzy *Towarzystwem „Arka”* i *Zjednoczeniem Stoczni Polskich* z siedzibą w Gdańsku, odnośnie budowy 10 stalowych

kutrów 17-metrowych

19.X.1947: w wyniku połączenia *Stoczni Nr 1* ze *Stocznią Nr 2* powstała *Stocznia Gdańska* z siedzibą w Gdańsku

IV(?).1948: wodowany dla *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni

IV./V(?).1948: ukończony jako **Arka 5** *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

3.V.1948: **Arka 5** Gdy-33 *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

tego dnia zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-33**

1.VI.1949: **Arka 5** Gdy-33 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

IV.kw.1950: zajął drugie miejsce we współzawodnictwo wśród załóg kutrowych (szyper Augustyn Kreft)

24.I.1951: **Arka 5** Gdy-33 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

10.VII.1951: wykonał roczny plan połowów (szyper Augustyn Kreft)

I.kw(?).1956: **Ust-47** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

IV.1958: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 44/49, rok produkcji 1957 o mocy 100 KM

1964: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Callesen 195DR, nr silnika 3344 o mocy 100 KM

28.V.1965: manewrując w porcie usteckim, rozbił (szyper Julian Markuszewski) motorową łódź rybacką „Ust-124”

XI.1965: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120, nr silnika 3385 o mocy 120 KM

***UWAGA:*** był to zmodernizowany silnik typu Callesen 195DR, wcześniej silnik był zamontowany na kutrze „Ust-48” - pozycja 1.) w tym wykazie

XII.1967: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 24/19 o mocy 120 KM

***UWAGA:*** wcześniej silnik ten był zamontowany na kutrze „Ust-48” - pozycja 1.) w tym wykazie

IV.1975: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 44/62

VI.1978: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 3326

***UWAGA:*** był to zmodernizowany silnik typu Callesen 195DR

1980: **Dar-23** *(Zygmunt Grzybowski; Darłowo)*

1985/1986: **Ust-114** *(Zygmunt Grzybowski; Ustka)*

1993: **Ust-114** *(Mieczysław Michałowski; Ustka)*

poł.IV.2005: złomowany

29.IV.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

6.) **ARKA 6** Gdy-36, typ B-368/I, *Stocznia Nr 1/ Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-8(?)

*Stocznia Nr 1* --> od 19.X.1947: *Stocznia Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-8(?), zamówiony 29.X.1946, zawarcie umowy 30.VIII.1947, wodowany

III.kw.(?).1948, ukończony X./XI(?).1948, rejestracja 15.XI.1948

***UWAGA:*** numer budowy prawdopodobny

***PRS 42006;*** sygnał wywoławczy: *SOAE*

*charakterystyka w I.1959:* 36.06 BRT, 11.15 NRT, 20 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Skandia 262A, nr silnika 222726, rok produkcji 1948, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2, 1 śruba; 9 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1961:* 36.06 BRT, 11.15 NRT, 20 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik SKP-June Munktell 502MB, nr silnika P-7, rok produkcji 1957, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1972:* 36.06 BRT, 11.15 NRT, 20 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 114/885, rok produkcji 1968, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2, 1 śruba; 9 węzłów; załoga 5 osób

29.X.1946: zamówiony przez *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Nr 1* w Gdańsku

30.VIII.1947: zawarto umowę pomiędzy *Towarzystwem „Arka”* i *Zjednoczeniem Stoczni Polskich* z siedzibą w Gdańsku, odnośnie budowy 10 stalowych

kutrów 17-metrowych

19.X.1947: w wyniku połączenia *Stoczni Nr 1* ze *Stocznią Nr 2* powstała *Stocznia Gdańska* z siedzibą w Gdańsku

III.kw(?).1948: wodowany dla *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni

X./XI(?).1948: ukończony jako **Arka 6** *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

15.XI.1948: **Arka 6** Gdy-36 *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

tego dnia zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-36**

1.VI.1949: **Arka 6** Gdy-36 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

10.XII.1949: wszedł na mieliznę w rejonie Władysławowa

11.XII.1949: nieudana próba ściagnięcia z mielizny przez kutry „Arka 7” (Gdy-136), „Arka 20” (Gdy-80) oraz „Arka 23” (Gdy-146)

ściągnięty po paru dniach

24.I.1951: **Arka 6** Gdy-36 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

8.I.1955: **Gdy-26** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Gdynia)*

25.VII.1955: **Wła-119** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

VI.1960: wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik SKP-June Munktell 502BM, nr silnika P-7, rok produkcji 1957 o mocy 100 KM

wyprodukowany na licencji w *Stoczni im. Komuny Paryskiej*

***UWAGA:*** zdemontowany silnik został zainstalowany w 1970 roku na kutrze „Wła-35” należącym do typu MIR-20a, pozycja 9.) w Wykazie kutrów

rybackich nr 1

XII.1964: **Wła-119** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Gryf”; Władysławowo)*

VI.1969: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 114/885, rok produkcji 1968 o mocy 120 KM

24.VI.1971: brytyjski **Seacrust 25** *(Seacrust Ltd; Nassau; Bahamy)*, bandera Wielkiej Brytanii

 przejęty we Władysławowie

L.1973: unieruchomiony w Paramaribo

później pocięty na złom

7.) **ARKA 7** Gdy-136, typ B-368/I, *Stocznia Nr 1/ Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-7

*Stocznia Nr 1* --> od 19.X.1947: *Stocznia Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-7, zamówiony 29.X.1946, zawarcie umowy 30.VIII.1947, wodowany

III.kw(?).1948, ukończony IV.kw.1948, rejestracja 16.XII.1948

***PRS 42007;*** sygnał wywoławczy: *SOEH*

*charakterystyka w I.1959:* 36.06 BRT, 11.15 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m, wysokość boczna 2.50 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Skandia 262A, rok produkcji 1948, nr silnika 222728, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1967:* 36.06 BRT, 11.15 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m, wysokość boczna 2.50 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 104/252, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 5 osób

29.X.1946: zamówiony przez *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Nr 1* w Gdańsku

30.VIII.1947: zawarto umowę pomiędzy *Towarzystwem „Arka”* i *Zjednoczeniem Stoczni Polskich* z siedzibą w Gdańsku, odnośnie budowy 10 stalowych

kutrów 17-metrowych

19.X.1947: w wyniku połączenia *Stoczni Nr 1* ze *Stocznią Nr 2* powstała *Stocznia Gdańska* z siedzibą w Gdańsku

III.kw(?).1948: wodowany dla *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni

IV.kw(?).1948: ukończony jako **Arka 7** *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

16.XII.1948: **Arka 7** Gdy-136 *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

tego dnia zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-136**

1.VI.1949: **Arka 7** Gdy-136 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

11.XII.1949: wraz z dwoma innymi kutrami „Arki”, bierze udział w nie udanej próbie ściągnięcia z mielizny kutra „Arka 6” (Gdy-36)

24.I.1951: **Arka 7** Gdy-136 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

8.I.1955: **Gdy-136** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Gdynia)*

25.VII.1956: **Wła-120** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

XII.1964: **Wła-120** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Gryf”; Władysławowo)*

IV.1966: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 104/252 o mocy 120 KM

9.X.1971: brytyjski **Seacrust 5** *(Seacrust Ltd; Nassau; Bahamy)*, bandera Wielkiej Brytanii

L.1973: unieruchomiony w Paramaribo

później pocięty na złom

8.) **ARKA 8** Gdy-140, typ B-368/I, *Stocznia Nr 1/ Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-9

*Stocznia Nr 1* --> od 19.X.1947: *Stocznia Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-9, zamówiony 29.X.1946, zawarcie umowy 30.VIII.1947, wodowany IV.kw.1948,

ukończony II.dek.II.1949, przekazany 23.II.1949, rejestracja 23.II.1949

***PRS 42008*** --> od 1975: ***PRS 420008;*** sygnał wywoławczy: *SOKR* (wykreślony z rejestru ok. 1973) --> od 1999(?): *SPG2412*

*charakterystyka w I.1959:* 35.58 BRT, 12.03 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.04(rej.)×5.00×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.50 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Skandia 262A, nr silnika 222727, rok produkcji 1948, 85 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1961:* 35.58 BRT, 12.03 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.04(rej.)×5.00×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.50 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Kromhout 2H4, nr silnika 11974, rok produkcji 1950, 100 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1974:* 35.58 BRT, 12.03 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.04(rej.)×5.00×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.50 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 24/17, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1998:* 35.58 BRT, 12.03 NRT, 15 ton; 17.08(całk.)/16.04(rej.)×5.03×~2.00 m, wysokość boczna 2.50 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład, 1 ładownia; 6-cyl. silnik WSK U/E680/193/1, 121kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster,

*charakterystyka w I.2005:* 34 GT, 10 NT, 11.7 tony; 17.08(całk.)/15.14(rej.)×5.00×1.89 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik WSK U/E680/193/1, 121kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów

*charakterystyka w I.2005:* 59 GT, 17 NT, 11.7 tony; 17.08(całk.)/15.14(rej.)×5.00×1.89 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik WSK U/E680/193/1, 121kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów

29.X.1946: zamówiony przez *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Nr 1* w Gdańsku

30.VIII.1947: zawarto umowę pomiędzy *Towarzystwem „Arka”* i *Zjednoczeniem Stoczni Polskich* z siedzibą w Gdańsku, odnośnie budowy 10 stalowych

kutrów 17-metrowych

19.X.1947: w wyniku połączenia *Stoczni Nr 1* ze *Stocznią Nr 2* powstała *Stocznia Gdańska* z siedzibą w Gdańsku

IV.kw(?).1948: wodowany dla *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni

II.dek.II.1948: ukończony jako **Arka 8** *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

23.II.1949: **Arka 8** Gdy-140 *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

tego dnia przekazany kontrahentowi i zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-140**

1.VI.1949: **Arka 8** Gdy-140 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

24.I.1951: **Arka 8** Gdy-140 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

8.I.1955: **Gdy-140** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Gdynia)*

25.VII.1956: **Wła-121** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

VIII.1960: wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik Kromhout 2H4, nr silnika 11974, rok produkcji 1950 o mocy 100 KM

29.XII.1964: **Wła-121** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Władysławowo)*

28.I.1965: **Hel-91** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

VII.1966: wycofany z eksploatacji

przeznaczony do sprzedaży

I.1967: **Hel-91** *(Bronisław Czaja, Marian Jeżak, Stanisław Wójcik i Zygmund Bernard; Hel)*

13.II.1967: **Koł-84** *(Bronisław Czaja, Marian Jeżak, Stanisław Wójcik i Zygmund Bernard; Kołobrzeg)*

I.kw.1968: **Koł-84** *(Zygmunt Bernard; Kołobrzeg)*

III.1972: **Ust-113** *(Jan Woźniak i Zygmunt Tyszkiewicz; Ustka)*

IX.1972: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 24/17 o mocy 120 KM

I.kw1973: **Ust-113** *(Jan Woźniak; Ustka)*

pocz.1980: **Ust-113** *(Marek Woźniak; Ustka)*

22.V.1980: **Wła-18** *(Jerzy Kohnke; Władysławowo)*

I.1988: **Wła-18** *(Jerzy i Piotr Kohnke; Władysławowo)*

1995/1996: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik WSK U/E680/193/1 o mocy 121 kW (165 KM)

VI.2005: **Wła-18** *(Jerzy, Piotr i Rafał Kohnke; Władysławowo)*

XII.2011: wycofany z eksploatacji, przeznaczony na złom

18.I.2012: zakończnie złomowania

prace rozbiórkowe prowadziła spółka *Boster* w *Stoczni Łeba*

9.) **ARKA 9** Gdy-141, typ B-368/I, *Stocznia Nr 1/ Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-10

*Stocznia Nr 1* --> od 19.X.1947: *Stocznia Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-10, zamówiony 29.X.1946, zawarcie umowy 30.VIII.1947, wodowany IV.kw(?).1948, ukończony II.dek.II.1949, przekazany 23.II.1949, rejestracja 23.II.1949

***PRS 42009;*** sygnał wywoławczy: *SOEI*

*charakterystyka w I.1959:* 36.06 BRT, 11.15 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m, wysokość boczna 2.50 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Skandia 262A, nr silnika 222729, rok produkcji 1948, 85 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1969:* 36.06 BRT, 11.15 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.14 m, wysokość boczna 2.50 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 104/268, rok produkcji 1961, 120 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 5 osób

29.X.1946: zamówiony przez *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Nr 1* w Gdańsku

30.VIII.1947: zawarto umowę pomiędzy *Towarzystwem „Arka”* i *Zjednoczeniem Stoczni Polskich* z siedzibą w Gdańsku, odnośnie budowy 10 stalowych

kutrów 17-metrowych

19.X.1947: w wyniku połączenia *Stoczni Nr 1* ze *Stocznią Nr 2* powstała *Stocznia Gdańska* z siedzibą w Gdańsku

IV.kw(?).1948: wodowany dla *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni

II.dek.II.1948: ukończony jako **Arka 9** *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

23.II.1949: **Arka 9** Gdy-141 *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

tego dnia przekazany kontrahentowi i zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-141**

1.VI.1949: **Arka 9** Gdy-141 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

24.I.1951: **Arka 9** Gdy-141 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

8.I.1955: **Gdy-141** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

25.VII.1956: **Wła-122** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

XII.1964: **Wła-122** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Gryf”; Władysławowo)*

IV.1968: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 104/268, rok produkcji 1961 o mocy 120 KM

3.V.1971: brytyjski **Seacrust 23** *(Seacrust Ltd; Nassau; Bahamy)*, bandera Wielkiej Brytanii

L.1973: unieruchomiony w Paramaribo

później pocięty na złom

10.) **ARKA 10** Gdy-142, typ B-368/I, *Stocznia Nr 1/ Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-11

*Stocznia Nr 1* --> od 19.X.1947: *Stocznia Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-11, zamówiony 29.X.1946, zawarcie umowy 30.VIII.1947, wodowany

IV.kw(?).1948, ukończony II.dek.II.1949, przekazany 23.II.1949, rejestracja 23.II.1949

***PRS 42010;*** sygnał wywoławczy: *SOVF*

*charakterystyka w I.1959:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.16(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2518, rok produkcji 1947, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 5 osób

***UWAGA:*** możliwe, że ukończony z silnikiem Skandia 262A o mocy 85 KM

*charakterystyka w I.1967:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.16(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Callesen195DR, nr silnika 3368, rok produkcji 1953, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1972:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.16(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 54/86, rok produkcji 1957, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 5 osób

29.X.1946: zamówiony przez *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Nr 1* w Gdańsku

30.VIII.1947: zawarto umowę pomiędzy *Towarzystwem „Arka”* i *Zjednoczeniem Stoczni Polskich* z siedzibą w Gdańsku, odnośnie budowy 10 stalowych

kutrów 17-metrowych

19.X.1947: w wyniku połączenia *Stoczni Nr 1* ze *Stocznią Nr 2* powstała *Stocznia Gdańska* z siedzibą w Gdańsku

IV.kw(?).1948: wodowany dla *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni

II.dek.II.1948: ukończony jako **Arka 10** *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

23.II.1949: **Arka 10** Gdy-142 *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

tego dnia przekazany kontrahentowi i zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-142**

1.VI.1949: **Arka 10** Gdy-142 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

IV.kw.1949: załoga w składzie Franciszek i Edward Kreft, Franciszek i Grzegorz Born oraz Franciszek Kierszkic wygrała współzawodnictwo wykonując 170%

normy

 nagrodą był dyplom przodownika pracy, 150 tysięcy złotych i beczka piwa

IX.1950: przywiózł do Skillinge nową załogę dla kutra „Świ-67” (należał do *PPPM „Barka”*), z którego załoga poprosiła a o azyl polityczny

24.I.1951: **Arka 10** Gdy-142 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

XII.1955: **Dar-48** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

III.1965: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Callesen 195DR, nr silnika 3368, rok produkcji 1953 o mocy 100 KM

VIII.1969: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 54/86, rok produkcji 1957 o mocy 100 KM

***UWAGA:*** później silnik został zainstalowany na kutrze „Łeb-41” należącym do typu KD-153 (nr budowy 10/405), pozycja 9.) w Wykazie kutrów

rybackich nr 8

1974: wykreślony(?) z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

11.) **ARKA 40** Dar-30, typ B-368/I, *Stocznia Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-16/*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 16/N6

*Stocznia Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-16, wodowany I.kw.1950

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 16/N6, ukończony IV(?).1950

***MMSI 261011620; PRS 42035*** --> od 1975: ***PRS 420035*** --> od 2014: ***PRS 635250;***

sygnał wywoławczy: *SOLK* (wykreślony z rejestru w ok.1965) --> od 1999(?): *SPG2434*

*charakterystyka w I.1959:* 36.27 BRT, 12.40 NRT, 17 ton; 17.38(całk.)/16.25(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.44 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Kromhout 2H4, nr silnika 11966, rok produkcji 1950, 100 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1990:* 36.27 BRT, 12.40 NRT, 17 ton; 17.38(całk.)/16.25(rej.)×5.03×1.91 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.44 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia; 6-cyl. silnik Puck SW680/195 Delfin, 107 kW/146 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.2005:* 35 GT, 11 NT, 10 ton; 17.45(całk.)/15.14(rej.)×5.00×1.91 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Puck SW680/195 Delfin, 107 kW/146 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów

*charakterystyka w I.2013:* 15.14(rej.)×5.00×1.77 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład; 6-cyl. silnik Puck SW680/195 Delfin, nr

silnika 1608/8806000020, 107 kW/146 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster; 34 pasażerów

*charakterystyka w I.2015:* 35 GT; 17.45(całk.×5.00×1.91 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład; 6-cyl. silnik Puck SW680/195

Delfin, nr silnika 1608/8806000020, 107 kW/146 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster; 15/24 ludzi załogi

I.kw.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

IV(?).1950: ukończony jako **Arka 40** Dar-30 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych*

*„Arka”; Darłowo)*

***UWAGA:*** kuter „odziedziczył” numer „Arki” i oznakę rybacką po kutrze przejętym wraz z sowiecką bazą rybacką w Darłowie w październiku 1948 r.

18.I.1951: **Dar-30** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Darłowo)*

24.I.1951: **Dar-30** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Darłowo)*

1.I.1952: **Dar-30** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

VIII.1952: **Dar-2** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

20.XII.1954: **Arka 40** Gdy-204 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

31.III.1959: przeznaczony dla powstającego *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Koga”*

tego dnia znajdował się w remoncie poawaryjnym

6.VI.1959: **Gdy-204** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Gdynia)*

 tego dnia sporządzono protokół przekazania z wyposażeniem w/g stanu na dzień 31.III.1959

11.XI.1959: **Hel-99** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

7.XII.1962 godz. 22.20: w trakcie połowów na południowym Bałtyku miała miejsce kolizja (szyper Józef Glembin) z kutrem „Hel-88”

9.I.1965 godz. 02.30: wszedł na mieliznę (szyper Stefan Miller) pół mili na płn.-zach. od Piasków

 w czasie ściągnia z mielizny uszkodzeniu uległy stępka i ster

17.I.1965: ściągnięty po 9-dniowej akcji przez holownik „Tumak” i inne jednostki *Polskiego Ratownicta Okrętowego*

zaholowany do Helu i skierowany do remontu

XI.1966 wycofany z eksploatacji i przeznaczony do sprzedaży

8.III.1967: **Wła-61** *(Zygmunt i Franciszek Necel; Władysławowo)*

26.VI.1975: zderzył się w porcie władysławowskim z cumującym kutrem „Wła-2”

IV.1987: **Wła-61** *(Zbigniew Schmidt; Władysławowo)*

1989: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Puck SW680/195 Delfin, nr silnika 1608/8806000020 o mocy 107 kW (146 KM)

5.VIII.1990: podczas holowania do Górek Zachodnich, zatonęła holowana przez „Wła-61” łódź rybacka „Wła-75”

27.VI.2003 godz.15.30: został uderzony przez manewrujący w porcie puckim kuter „Wła-207”

I.poł.2008: wycofany z eksploatacji

21.VIII.2008: przekazany nieodpłatnie *Fundacji Ventus* z Helu, z przeznaczeniem na statek pasażerski/jacht szkoleniowy

VIII./IX.2008: przebudowany przez firmę *Usługi Motorniczo-Ślusarskie Klaudiusz Narkiewicz* w Jastarni

 planowana nazwa **Ocean II**

15.IX.2008: statek pasażerski **Maszoperia Helska** *(Fundacja „Ventus”; Hel)*

2014: jacht turystyczno-rekreacyjny **Maszoperia Helska** POL 8189 *(Fundacja „Ventus”; Hel)*

***UWAGA:*** od 2015 roku *Polski Rejestr Statków* nie podaje danych armatorów indywidualnych

I.2023: w eksploatacji

12.) **ARKA 101** Gdy-134, typ B-368/III, *Stocznia Nr 3/Północna* w Gdańsku, nr budowy S-127

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-127, zamówiony 1.III.1950, wodowany I(?).1950, ukończony II.1950

***PRS 42011;*** sygnał wywoławczy: *SOVI*

*charakterystyka w I.1959:* 37 BRT, 12 NRT, 15 ton; 16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub stalowy,

spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2593, rok produkcji 1948, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze

ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

I(?).1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

II.1950: ukończony jako **Arka 101** Gdy-134 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych*

*„Arka”; Gdynia)*

IV.1950: **Arka 101** Ust-46 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Ustka)*

IV.kw.1950: zajął trzecie miejsce we współzawodnictwo wśród załóg kutrowych

30.XII.1950: **Ust-46** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Ustka)*

24.I.1951: **Ust-46** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Ustka)*

1.I.1952: **Ust-46** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

VIII.1952: **Ust-2** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

XI.1955: **Ust-52** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

27.III.1960: wszedł na brzegową płyciznę

23.III.1961 ok. 24.00: w czasie postoju we Władysławowie, w bojce na pokładzie zginął, ugodzony nożem jeden z członków załogi

18.VIII.1961: **Wła-143** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

14.IX.1961: załadowany w Szczecinie na pokład s/s „Kopalnia Miechowice”, przewieziony do Konakry

X.1961: **Wła-143** *(****właściciel:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”;* ***operator:*** *Polsko-Gwinejskie Towarzystwo Połowów Morskich*

*„Soguipol”; Władysławowo)*

***UWAGA:*** *PRS* podaje inną nazwę firmy przejmującej: *Gwinejsko-Polskie Towarzystwo Rybołówstwa Morskiego w Conakry (Guinea-Polish Maritime*

 *Fishing Assiociation in Conacra)*

I.kw.1962: w związku z przekazaniem stronie gwinejskiej skreślony z Rejestru statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

IX.1963: sprzedany firmie *Office National des Peches Maritimes Optima* z Konakry, przeszedł pod banderę Gwinei

dalsze nieznane

13.) **ARKA 102** Gdy-135, typ B-368/III, *Stocznia Nr 3/Północna* w Gdańsku, nr budowy S-128

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-128, zamówiony 1.III.1950, wodowany I.1950, ukończony II.1950

***PRS 42016*** --> od 1975: ***PRS 420016;*** sygnał wywoławczy: *SOKD* (wykreślony z rejestru ok. 1972) --> od 1996: *SPS2151*

*charakterystyka w I.1959:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)16.14(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2624, rok produkcji 1949, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1972:* 37 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.57(całk.)16.71(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 114/707, rok produkcji 1966, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1985:* 37 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.57(całk.)16.71(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 6-cyl. silnik Wola-Henschel 6R1416, 110 kW/150 KM; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1993:* 37 BRT, 12 NRT, 13 ton; 17.57(całk.)16.71(rej.)×5.01×1.82 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m; 6-cyl. silnik Wola-Henschel 6R1416, 110 kW/150 KM; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów

*charakterystyka w I.2007:* 42 GT, 13 NT, 13.32 tony; 17.57(całk.)15.21(rej.)×5.20×2.00 m, wysokość boczna 2.60 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 26 m; 6-cyl. silnik Wola-Henschel 6R1416, 110 kW/150 KM; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów

I.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

II.1950: ukończony jako **Arka 102** Gdy-135 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych*

*„Arka”; Gdynia)*

24.I.1951: **Arka 102** Gdy-135 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

II.poł.1954: **Dar-37** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

15.I.1964: **Dzi-47** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Belona”; Dziwnów)*

IX.1968: rozpoczęcie przebudowy do standardu typu STOREM-4B.

 wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 114/707, rok produkcji 1966 o mocy 120 KM

I.1969: zakończenie przebudowy

III.1973: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 114/523, rok produkcji 1964

3.II.1974: na łowisku „G 6”, w gęstej mgle, kolizja (szyper Józef Mikołajczyk) z zachodnioniemieckim statkiem „Martha”

I.poł.1974: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 114/767, rok produkcji 1967

III.1976: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 104/26, rok produkcji 1961

1980: **Dzi-47** *(Wacław Kaniewski; Dziwnów)*

1984: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Wola-Henschel 6R1416 o mocy 110 kW (150 KM)

II.kw.1992: **Dzi-47** *(Sabina Markowska i Wspólnicy; Dziwnów)*

15.II.2000: brał udział w poszukiwaniu członka załogi kutra „Dzi-85”, który wypadł za burtę.

2009: wycofany z eksploatacji

2010: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

14.) **ARKA 103** Ust-50, typ B-368/III, *Stocznia Nr 3/Północna* w Gdańsku, nr budowy S-129

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-129, zamówiony 1.III.1950, wodowany II.1950, ukończony III.1950, w eksploatacji

15.IV.1950

***PRS 42044;*** sygnał wywoławczy: *SOVA*

*charakterystyka w I.1959:* 36.30 BRT, 12.32 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.13(rej.)×5.02×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2592, rok produkcji 1947, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

II.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

III.1950: ukończony jako **Arka 103** Ust-50 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”;*

*Ustka)*

 w dniu ukończenia przekazany kontrahentowi, przejmował szyper Henryk Bekulard

15.IV.1950: wszedł do eksploatacji

30.XII.1950: **Ust-50** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Ustka)*

24.I.1951: **Ust-50** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Ustka)*

1.I.1952: **Ust-50** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

VIII.1952: **Ust-6** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

XI.1955: **Ust-56** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

18.VIII.1961: **Wła-144** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

14.IX.1961: załadowany w Szczecinie na pokład s/s „Kopalnia Miechowice”, przewieziony do Konakry

X.1961: **Wła-144** *(****właściciel:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”;* ***operator:*** *Polsko-Gwinejskie Towarzystwo Połowów Morskich*

*„Soguipol”; Władysławowo)*

***UWAGA:*** *PRS* podaje inną nazwę firmy przejmującej: *Gwinejsko-Polskie Towarzystwo Rybołówstwa Morskiego w Conakry (Guinea-Polish Maritime*

 *Fishing Assiociation in Conacra)*

I.kw.1962: w związku z przekazaniem stronie gwinejskiej skreślony z Rejestru statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

IX.1963: sprzedany firmie *Office National des Peches Maritimes Optima* z Konakry, przeszedł pod banderę Gwinei

dalsze nieznane

15.) **ARKA 104** Gdy-156, typ B-368/III, *Stocznia Nr 3/Północna*, nr budowy S-130

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-130, wodowany II.1950, ukończony III(?).1950

***PRS 42041*** --> od 1975: ***PRS 420041;*** sygnał wywoławczy: *SOVK* (wykreślony z rejestru ok. 1972) --> od 2001: *SPK2003*

*charakterystyka w I.1959:* 36 BRT, 12 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.08(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2626, rok produkcji 1947, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1965:* 36 BRT, 12 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.08(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck A-4, 100 KM, nr silnika 74/114, rok produkcji 1958, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1969:* 36 BRT, 12 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.08(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 114/884, rok produkcji 1968, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1993:* 36 BRT, 12 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.08(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck SW680/195 Delfin, 121 kW/165 KM; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła

II.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

III(?).1950: ukończony jako **Arka 104** Gdy-156 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych*

*„Arka”; Gdynia)*

24.I.1951: **Arka 104** Gdy-156 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

8.II.1951: w porcie helskim zderzyl się (szyper Alfons Sikora) z kutrem „Hel-46”

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako kuter trałowy projektu 122

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 2×12.7plot *(1×II)* oraz trał mechaniczny MT-3

II.poł.1954(?): **Koł-49** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

5.IX.1956 ok. godz. 18.00: na łowisku w pobliżu Darłowa, został uderzony (szyper Stefan Kopryk) w nadburcie przez kuter „Dar-42”

III.1964: wymiana dotychczasowego silnika 4-cyl. na silnik Puck A-4, nr silnika 74/114, rok produkcji 1958 o mocy 100 KM

IV.1968: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 114/884, rok produkcji 1968 o mocy 120 KM

***UWAGA:*** później silnik był zamontowany na kutrze „Arka 112” (Gdy-160) - pozycja 23.) w tym wykazie

VIII.1972: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 114/785, rok produkcji 1967

I.kw.1977: **Dar-115** *(Mieczysław Banasik; Darłowo)*

1981: **Ust-25** *(Mieczysław Banasik; Ustka)*

1988: **Ust-25** *(Stanisław i Bogusław Jodko; Ustka)*

IV.kw.1992: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck SW680/195 Delfin o mocy 121 kW (165 KM)

1995/1996: **Ust-25** *(Janusz Woś i S-ka; Ustka)*

2003(?): **Ust-25** *(Janusz Woś; Ustka)*

VII.2005: pocięty na złom

9.VIII.2005: wykreślony zRejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

16.) **ARKA 105** Gdy-151, typ B-368/III, *Stocznia Nr 3/Północna* w Gdańsku, nr budowy S-125

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-125, wodowany I.1950, ukończony IV(?).1950

***PRS 42043;*** sygnał wywoławczy: *SONP*

*charakterystyka w I.1959:* 36 BRT, 12 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.13(rej.)×4.99×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2610, rok produkcji 1950, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1967:* 36 BRT, 12 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.13(rej.)×4.99×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 34/41, rok produkcji 1956, 100 KM, 2 maszty,

pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1972:* 36 BRT, 12 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.13(rej.)×4.99×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 54/89, rok produkcji 1960, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

I.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

IV(?).1950: ukończony jako **Arka 105** Gdy-151 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych*

*„Arka”; Gdynia)*

24.I.1951: **Arka 105** Gdy-151 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako kuter trałowy projektu 122

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 2×12.7plot *(1×II)* oraz trał mechaniczny MT-3

II.poł.1954(?): **Koł-50** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

VIII.1964: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 34/41, rok produkcji 1956 o mocy 100KM

XII.1964(?): **Koł-50** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Belona”; Kołobrzeg)*

5.I.1965: **Dzi-59** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Belona”; Dziwnów)*

I.1969: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 104/24 o mocy 120 KM

III.1971: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 54/89, rok produkcji 1960 o mocy 120 KM

V(?).1971: brytyjski **Seacrust 12** *(Seacrust Ltd; Nassau; Bahamy)*, bandera Wielkiej Brytanii

L.1973: unieruchomiony w Paramaribo

później pocięty na złom

17.) **ARKA 106** Gdy-152, typ B-368/III, *Stocznia Nr 3/Północna* w Gdańsku, nr budowy S-126

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-126, wodowany I.1950, ukończony IV(?).1950

***PRS 42042;*** sygnał wywoławczy: *SOKM* (wykreślony z rejestru ok. 1972)

*charakterystyka w I.1959:* 36 BRT, 12 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.13(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.40 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2625, rok produkcji 1948, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1965:* 36 BRT, 12 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.13(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.40 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 54/82, rok produkcji 1957, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1969:* 36 BRT, 12 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.13(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.40 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 114/754, rok produkcji 1967, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

I.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

IV(?).1950: ukończony jako **Arka 106** Gdy-152 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych*

*„Arka”; Gdynia)*

24.I.1951: **Arka 105** Gdy-152 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

II.poł.1954(?): **Koł-48** (*Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

19.IX.1958: zderzył się z kutrem „Koł-17”

XII.1962: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 54/82, rok produkcji 1957 o mocy 100 KM

III.1967: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 114/754, rok produkcji 1967 o mocy 120 KM

VIII.1971: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 104/215

1974: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

18.) **ARKA 107** Dar-46, typ B-368/III, *Stocznia Nr 3/Północna* w Gdańsku, nr budowy S-134

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-134, wodowany III.1950, ukończony IV(?).1950, w eksploatacji V.1950

***PRS 42027;*** sygnał wywoławczy: *SOHZ* --> od IV.1953: *SOVP*

*charakterystyka w 1950:* 36.06 BRT, 11.15 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×2.2 m, wysokość boczna 2.22 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2702, rok produkcji 1950, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie

ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1959:* 36.14 BRT, 10.83 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.40 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2702, rok produkcji 1950, 100 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1969:* 36.14 BRT, 10.83 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.01(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 114/694, rok produkcji 1966, 120 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

III.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

IV(?).1950: ukończony jako **Arka 107** Dar-46 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych*

*„Arka”; Darłowo)*

V.1950: wszedł do eksploatacji

18.I.1951: **Dar-46** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Darłowo)*

24.I.1951: **Dar-46** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Darłowo)*

1.I.1952: **Dar-46** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

VIII.1952: **Dar-1** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

XI.1955: **Dar-41** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

X.1960: **Dar-41** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Darłowo)*

 przekazany *„Szkunerowi”*, w celu wysłania do Gwinei, ostatecznie pozostał w kraju

XII.1960: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 2685, rok produkcji 1950

***UWAGA:*** silnik pochodził z kutra „Arka 122” (Gdy-155) - pozycja 33.) w tym wykazie; na tenże kuter trafił zdemontowany silnik o numerze 2702

16.III.1961: **Wła-70** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

X(XII?).1964: **Wła-70** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Gryf”; Władysławowo)*

11.I.1965: wchodząc do portu władysławowskiego, wszedł pomiędzy pale

12.I.1965: ściągnęty przez kuter ratowniczy „RC-1”

XII.1966: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 114/694, rok produkcji 1966 o mocy 120 KM

5.X.1971: brytyjski **Seacrust 7** *(Seacrust Ltd; Nassau; Bahamy)*, bandera Wielkiej Brytanii

L.1973: unieruchomiony w Paramaribo

później pocięty na złom

19.) **ARKA 108** Gdy-153, typ B-368/III, *Stocznia Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-18/*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 18/N6

*Stocznia Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-18, wodowany I.kw.1950

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 18/N6, ukończony II.kw.1950, w eksploatacji 16.VI.1950

***PRS 42029;*** sygnał wywoławczy: *SOKE*

*charakterystyka w I.1959:* 36.31 BRT, 12.41 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.19(rej.)×5.00×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.50 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik June Munktell 502MB, nr silnika 7660/61, rok produkcji 1949, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1969:* 36.31 BRT, 12.41 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.19(rej.)×5.00×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.50 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 74/117, rok produkcji 1966, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

I.kw.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

II.kw.1950: ukończony jako **Arka 108** Gdy-153 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych*

*„Arka”; Gdynia)*

16.VI.1950: wszedł do eksploatacji

24.I.1951: **Arka 108** Gdy-153 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

III.1952: załoga podjęła zobowiązania w ramach Wart Bierutowskich, postanowiła łowić w cztery niedziele

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako kuter trałowy projektu 122

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 2×12.7plot *(1×II)* oraz trał mechaniczny MT-3

8.I.1955: **Gdy-153** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Gdynia)*

26.V.1956: zderzył się z kutrem „Wła-101”

25.VII.1956: **Wła-123** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

5.XII.1964: **Wła-123** *(Społdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Gryf”; Władysławowo)*

IX.1966: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 74/117, rok produkcji 1966 o mocy 120 KM

5.X.1971: brytyjski **Seacrust 22** *(Seacrust Ltd; Nassau; Bahamy)*, bandera Wielkiej Brytanii

L.1973: unieruchomiony w Paramaribo

później pocięty na złom

20.) **ARKA 109** Gdy-157, typ B-368/III, *Stocznia Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-17/*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 17/N6(?)

*Stocznia Gdańska* w Gdańsku, nr budowy S-17, wodowany I.kw.1950

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 17/N6(?), ukończony VI.1950, w eksploatacji 3.VII.1950

***UWAGA:*** numer budowy w Stoczni Rybackiej prawdopodobny

***PRS 42030*** --> od 1975: ***PRS 420030;*** sygnał wywoławczy: *SOKS* (wykreślony z rejestru ok. 1972) --> od II.kw.2004: SPS2247

*charakterystyka w I.1959:* 36.31 BRT, 12.41 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.24(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.50 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik June Munktell 502MB, nr silnika 7658/59, rok produkcji 1950, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1992:* 36.31 BRT, 12.41 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.24(rej.)×5.01×1.91 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.44 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia; 6-cyl. silnik Puck U/E680/193/1, 121 kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów

*charakterystyka w I.2005:* 39 GT, 12 NT, 10.1 ton; 17.38(całk.)/15.14(rej.)×5.00×1.90 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Puck U/E680/185A/1, 121 kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów

I.kw.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

VI(?).1950: ukończony jako **Arka 109** Gdy-157 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych*

*„Arka”; Gdynia)*

3.VII.1950: wszedł do eksploatacji

10.X.1950: przy wyjściu z kanału południowego portu gdyńskiego zderzył się (szyper Jan Olczyk) z kutrem WOP-u „Hibner”

24.I.1951: **Arka 109** Gdy-157 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

J.1953: „uprowadzony” do Szwecji i opuszczony przez załogę

 przyholowany do Świnoujścia przez prom „Kopernik”

8.I.1955: **Gdy-157** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Gdynia)*

9.VII.1956 ok. godz. 12.00: w czasie połowów na Rynnie Słupskiej (szyper Henryk Przybylski), wypadł za burtę i utonął jeden z członków załogi

27.VII.1956: **Wła-124** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

17.XII.1959 godz. 10.10: na akwenie „R 7-8”, kolizja (szyper Adam Narożny) z kutrem „Wła-61”

5.XII.1964: **Wła-124** *(Społdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Gryf”; Władysławowo)*

II.kw.1969: **Wła-124** *(Henryk Wołoszyk; Władysławowo)*

VIII.1969: **ZaG-11** *(Henryk Wołoszyk; Górki Zachodnie)*

IX.1983: **WsG-11** *(Jan Wenta; Górki Wschodnie)*

1988: **WsG-11** *(Jan Wenta i Wspólnicy; Górki Wschodnie)*

XI.1990: **WsG-11** *(Wacław i Janusz Kaniewski; Górki Wschodnie)*

II.kw.1991: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Puck U/E680/193/1 o mocy 121 kW (165 KM)

VIII.1994: **Dzi-100** *(Wacław i Janusz Kaniewski; Dziwnów)*

1996(?): **Dzi-100** *(Janusz Frączek i Krzysztof Kowalski; Dziwnów)*

1997: **Świ-16** *(Wiesław Łuczak; Świnoujście)*

II.kw.2004: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Puck U/E680/185A/1 o mocy 121 kW (165 KM)

X.2009: złomowany w *Stoczni Remontowej Dziwnów Grzegorz Krakowski* w Dziwnowie

21.) **ARKA 110** Gdy-159, typ B-368/III, *Stocznia Nr 3/Północna* w Gdańsku, nr budowy S-131

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-131, wodowany II(?).1950, ukończony VI(?).1950

***PRS 42017*** --> od 1975: ***PRS 420017;*** sygnał wywoławczy: *SONA* (wykreślony z rejestru ok. 1972) --> od IV.kw.2001: *SPK2012*

*charakterystyka w I.1959:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.14(rej.)×5.02×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2650, rok produkcji silnika 1950, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1972:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.14(rej.)×5.02×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 44/71, rok produkcji 1950, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.2001:* 36 BRT, 12 NRT, 10 ton; 17.38(całk.)/16.14(rej.)×5.02×1.85 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck B-120W, 88 kW/120 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.2005:* 31 GT, 9 NT, 9 ton; 17.38(całk.)/15.14(rej.)×5.00×1.85 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck B-120W, 88 kW/120 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

II(?).1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

VI(?).1950: ukończony jako **Arka 110** Gdy-159 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych*

*„Arka”; Gdynia)*

24.I.1951: **Arka 110** Gdy-159 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako kuter trałowy projektu 122

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 2×12.7plot *(1×II)* oraz trał mechaniczny MT-3

I.poł.1954: **Dar-32** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

5.V.1964: **Dzi-48** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Belona”; Dziwnów)*

IV.kw(?).1967: **Dzi-48** *(Henryk Wójcik; Dziwnów)*

I.kw.1969: **Dzi-48** *(Zygmunt Pawlak; Dziwnów)*

V.1969: **Dar-14** *(Zygmunt Pawlak; Darłowo)*

wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, rok produkcji 1950, nr silnika 64/101 o mocy 120 KM

IV.kw.1969: **Ust-112** *(Zygmunt Pawlak; Ustka)*

IX.1971: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 44/71

***UWAGA:*** wcześniej silnik był zamontowany na kutrze „Ust-44” - pozycja 24.) w tym wykazie

1976: **Ust-112** *(Jan Hadaś i Zygmunt Tyszkiewicz; Ustka)*

XI.1983(?): **Ust-112** *(Jan Hadaś; Ustka)*

1985/1986: **Ust-112** *(Jan Hadaś i Edward Rudyk; Ustka)*

1992: **Ust-112** *(Marian Jazgarski; Ustka)*

IV.kw.2001: **Ust-112** *(Jacek Rumiak; Ustka)*

2004: **Ust-112** *(Jacek Rumiak i Andrzej Bartoszewicz; Ustka)*

1.I.2006: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

22.) **ARKA 111** Gdy-37, typ B-368/III, *Stocznia Nr 3*/*Północna* w Gdańsku, nr budowy S-133

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-133, wodowany III(?).1950, ukończony VIII.1950

***PRS 42018;*** sygnał wywoławczy: *SOKN*

*charakterystyka w 1950:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.00(rej.)×5.00×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1959:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.00(rej.)×5.00×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 14/02, rok produkcji 1954, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1960:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.00(rej.)×5.00×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 74/113, rok produkcji 1958, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

III(?).1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

VIII.1950: ukończony jako **Arka 111** Gdy-37 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych*

*„Arka”; Gdynia)*

24.I.1951: **Arka 111** Gdy-37 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzeniaa;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

II.poł.1954: **Dar-50** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4, rok produkcji 1954, nr silnika 14/02 o mocy 100 KM

I.poł.1955(?): **Dar-39** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

25.VIII.1956: w sztormie, na łowisku kołobrzesko-darłowskim, doznał awari silnika

26.VIII.1956: odholowany przez kuter ratowniczy „R-2” z łowiska do portu we Władysławowie

11.IX.1958: zderzył się z łodzią rybacką „Dar-17”

IV./V.1959(?): wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 74/113, rok produkcji silnika 1958

5.V.1964: **Dzi-49** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Belona”; Dziwnów)*

1971: brytyjski **Seacrust 11** *(Seacrust Ltd; Nassau; Bahamy)*, bandera Wielkiej Brytanii

L.1973: unieruchomiony w Paramaribo

później pocięty na złom

23.) **ARKA 112** Gdy-160, typ B-368/III, *Stocznia Nr 3*/*Północna* w Gdańsku, nr budowy S-132

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-132, wodowany III(?).1950, ukończony VIII(?).1950, w eksploatacji IX.1950

***PRS 42024*** --> od 1975: ***PRS 420024;*** sygnał wywoławczy: *SONU* (wykreślony z rejestru ok. 1972)

*charakterystyka w I.1959:* 36.32 BRT, 12.19 NRT, 12 ton; 17.38(rej.)(?)/16.15(rej.)×5.02×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.50 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2655, rok produkcji 1949, 100 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1965:* 36.32 BRT, 12.19 NRT, 12 ton; 17.38(rej.)(?)/16.15(rej.)×5.02×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.50 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Callesen 195DR, nr silnika 3384 (lub 3324), rok produkcji 1953, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1972:* 36.32 BRT, 12.19 NRT, 12 ton; 17.38(rej.)(?)/16.15(rej.)×5.02×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.50 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 54/85, rok produkcji 1958, 120 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

III(?).1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

VIII(?).1950: ukończony jako **Arka 112** Gdy-160 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych*

*„Arka”; Gdynia)*

IX.1950: wszedł do eksploatacji

IV.kw.1950: wygrał (szyper Markowc) współzawodnictwo wśród załóg kutrowych

I.1951: **Arka 112** Gdy-160 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

pocz. I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako kuter trałowy projektu 122

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 2×12.7plot *(1×II)* oraz trał mechaniczny MT-3

I.1954: **Koł-43** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

II.1964: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Callesen 195DR, rok produkcji 1953, nr silnika 3384 o mocy 100KM

XI.1970: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, rok produkcji 1958, nr silnika 54/85 o mocy 120KM

X.1972: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 114/884, rok produkcji silnika 1968

***UWAGA:*** wcześniej silnik był zamontowany na kutrze „Arka 104” (Gdy-156) - pozycja 15.) w tym wykazie

II.1977: **Koł-43** *(Ignacy, Andrzej i Antoni Necel oraz Edwin Górnowicz; Kołobrzeg)*

zakupiony na przetargu

25.XI.1977: **Wła-41** *(Ignacy, Andrzej i Antoni Necel oraz Edwin Górnowicz; Władysławowo)*

13.IV.1988: przyholował z łowiska do Władysławowa kuter „Wła-38”

IX.1988: sprzedany (za pośrednictwem *NAVIMOR-u*) do Holandii

jednostka została przejęta w Darłowie przez *Petera Weinberga*

dalsze losy nieznane

24.) **ARKA 113** Gdy-162, typ B-368/III, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-159

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-159, zamówiony 1.III.1950, wodowany VIII(?).1950, ukończony IX.1950

***PRS 42025*** --> od 1975: ***PRS 420025;*** sygnał wywoławczy: *SOMZ* (wykreślony z rejestru ok. 1972)

*charakterystyka w 1950:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.11(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2;

1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w XII.1957:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.11(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Callesen 195DM, nr silnika 3373, rok produkcji 1952, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1959:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.11(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Callesen 195DR, nr silnika 3366, rok produkcji 1952, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1965*: 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.11(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-100, nr silnika 44/71, rok produkcji 1957, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1972:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.11(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 114/90, rok produkcji 1970, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

VIII.(?).1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

IX.1950: ukończony jako **Arka 113** Gdy-162 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”;*

*Gdynia)*

1952/1953(?): wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Callesen 195DM, rok produkcji 1952, nr silnika 3373 o mocy 100KM

IV.kw.1953: **Ust-11** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzeniaa;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako kuter trałowy projektu 122

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 2×12.7plot *(1×II)* oraz trał mechaniczny MT-3

XI.1955: **Ust-44** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

X.1958: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Callesen 195DR, rok produkcji 1952, nr silnika 3366 o mocy 100KM

***UWAGA:*** później silnik został zmodernizowany do standardu B-120W i zamontowany na kutrze „Wła-38” należącym do typu KS-150, pozycja 48.) w

Wykazie kutrów rybackich nr 1

30.I.1959 ok. godz. 22.00: w gęstej mgle, osiadł na mieliźnie (szyper Mieczysław Szeliski) w odległości 4 Mm od latarni w Jarosławcu

6.I.1962 ok. 00.30: osiadł na piaszczystej mieliźnie (szyper Mieczysław Szeliski) na wschód od latarni w Jarosławcu

9.I.1962: ściągnięty z mielizny przez kuter ratowniczy „R-2” i odholowany do Ustki

XII.1962: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-100, rok produkcji 1957, nr silnika 44/71 o mocy 100KM

***UWAGA:*** później silnik był zamontowany na kutrze „Ust-112” - pozycja 21.) w tym wykazie

III.1971: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, rok produkcji 1970, nr silnika 114/90 o mocy 120KM

V.1977: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 34/45

***UWAGA:*** początkowo silnik był zamontowany na kutrze „Ust-48” - pozycja 1.) w tym wykazie, wówczas był to silnik w wersji A-4, a po modernizacji do

standardu B-120W był zamontowany na kutrze „Ust-59” - pozycja 28.) w tym wykazie

1980: **Dar-19** *(Wiktor Morawski i Stanisław Kiełkowski; Darłowo)*

1985/1986: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

25.) **ARKA 114** Gdy-16, typ B-368/III, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-160

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-160, zamówiony 1.III.1950, wodowany VIII./IX(?).1950, ukończony IX.1950, rejestracja IX.1950

***PRS 42012*** --> od 1975: ***PRS 420012;*** sygnał wywoławczy: *SOMX* (wykreślony z rejestru ok. 1972) --> od 2001: *SPK2091*

*charakterystyka w I.1959:* 36.31 BRT, 12.09 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.14(rej.)×5.02×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2674, rok produkcji 1950, 100 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1965:* 36.31 BRT, 12.09 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.14(rej.)×5.02×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 114/461, rok produkcji 1963, 120 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1988:* 36.31 BRT, 12.09 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.14(rej.)×5.02×2.07 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 6-cyl. silnik Puck U/E680/193/1, 121 kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.2005:* 36.31 BRT, 12.09 NRT, 9.68 ton; 17.38(całk.)/16.14(rej.)×5.02×2.07 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia; 6-cyl. silnik Puck U/E680/193/1, 121 kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

VIII./IX(?).1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

IX.1950: ukończony jako **Arka 114** Gdy-16 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”;*

*Gdynia)*

w tymże miesiącu zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-16**

XI.1950: **Arka 114** Ust-45 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowychch „Arka”; Ustka)*

31.XII.1950: **Ust-45** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Ustka)*

24.I.1951: **Ust-45** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Ustka)*

1.I.1952: **Ust-45** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

VIII.1952: **Ust-1** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

XI.1955: **Ust-51** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

IV.1964: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, rok produkcji 1963, nr silnika 114/461 o mocy 120KM

***UWAGA:*** zdemontowany silnik Vølund, został zamontowany na kutrze „Koł-85” (typ KG-150, nr budowy 51/402) pozycja 43.) w Wykazie kutrów

rybackich nr 1

5.V.1966 godz. 23.15: wszedł (szyper Waldemar Jasiewicz) na mieliznę w odległości 8 mil na zachód od Ustki, ściągnięty przez kuter ratowniczy „R-2”

III.1968: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 24/07, rok produkcji silnika 1960

III.1972: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 64/100, rok produkcji silnika 1960

V.1975: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 44/59

***UWAGA:*** wcześniej silnik był zamontowany na kutrze „Ust-48” - pozycja 1.) w tym wykazie

25.II.1977 przed pólnocą: wszedł (szyper Tadeusz Sobieraj) na mieliznę w pobliżu latarni morskiej Czołpino

IX.1978: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 114/570

***UWAGA:*** wcześniej silnik był zamontowany na kutrze „Ust-32” - pozycja 2.) w tym wykazie

26.V.1979: **Wła-86** *(Zbigniew i Marian Skoczke; Władysławowo)*

XII.1983: **Wła-86** *(Waldemar Górski; Władysławowo)*

VII.1984: **Łeb-70** *(Waldemar Górski; Łeba)*

1985/1986: **Łeb-70** *(Eugeniusz Mikułko; Łeba)*

1987: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Puck U/E680/193/1 o mocy 121 kW/165 KM

IV.kw.2001: **Łeb-70** *(Eugeniusz Mikułko i Andrzej Jagodziński; Łeba)*

2009: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

26.) **ARKA 115** Gdy-28, typ B-368/III, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-161

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-161, zamówiony 1.III.1950, wodowany IV.kw.1950, ukończony 31.III.1951

***MMSI 261025890;*** ***PRS 42038*** --> od 1975: ***PRS 420038;*** numer Rejestru Okrętowego ***ROG/S/739;***

sygnał wywoławczy: *SOKB* (wykreślony z rejestru w ok. 1965) --> od 1997: *SPG213*6

*charakterystyka w I.1959:* 36.34 BRT, 12.37 NRT, 17 ton; 17.38(całk.)/16.15(rej.)×5.00×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.44 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Kromhout 2H4, nr silnika 11965, rok produkcji 1950, 100 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 55 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1974:* 36.34 BRT, 12.37 NRT; 17.38(całk.)/16.15(rej.)×5.00×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-100, nr silnika 34/32, rok produkcji 1956, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie

ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1985:* 36.34 BRT, 12.37 NRT; 17.38(całk.)/16.15(rej.)×5.00×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 26 m3; 6-cyl. silnik Wola DM-150, 110 kW/150 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1987:* 36.34 BRT, 12.37 NRT; 17.38(całk.)/16.15(rej.)×5.00×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 26 m3; 6-cyl. silnik Wola 30H6, 110 kW/150 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.2000:* 36.34 BRT, 12.37 NRT; 17.38(całk.)/16.15(rej.)×5.00×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Volvo-Penta TAM D120AK, 260 kW/350 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.2005:* 32 GT, 10 NT; 17.38(całk.)/15.14(rej.)×5.00×~2.00 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia

6-cyl. silnik Volvo-Penta TAM D120AK, 260 kW/354 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.2015:* 34 GT, 10 NT, 9.8 tony; 18.56(całk.)/15.14(rej.)×5.00×2.00 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Volvo-Penta TAM D120AK, 260 kW/354 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster

IV.kw.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

31.III.1951: ukończony jako **Arka 115** Gdy-28 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”;*

*Gdynia)*

 eksploatowany także w charakterze kutra badawczego

poł.50-tych: **Arka 115** Gdy-28 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako kuter trałowy projektu 122

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 2×12.7plot *(1×II)* oraz trał mechaniczny MT-3

6.VI.1959: **Gdy-28** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Gdynia)*

11.XI.1959: **Hel-89** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

29.XI.1963 godz. 02.15: zderzył się (szyper Jerzy Śląskiewicz) z kutrem „Hel-90”

poł.1968: wycofany z eksploatacji

28.X.1968: **Wła-45** *(Lucjan Caliński; Władysławowo)*

IX.1969: **Dar-24** *(Zenon Jaskuła; Darłowo)*

III.1972: **Ust-15** *(Zenon Jaskuła; Ustka)*

II./IV.1974: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-100, rok produkcji silnika 1956, nr silnika 43/32 o mocy 100 KM

1978: **Ust-15** *(Rudolf Mazur; Ustka)*

I.1979: **ZaG-4** *(Rudolf Mazur; Górki Zachodnie)*

30.I.1979: wszedł na mieliznę w rejonie ujścia Wisły w okolicy Świbna, poczym fale przyboju wyrzucily go na zwały zmarznietek kry.

2.II.1979: ściągniety przez statki ratownicze „Wiatr”, „Pasat” i „Tumak” przy wsparciu śmigłowca

po 2.II.1979: **ZaG-25** *(Rudolf Mazur; Górki Zachodnie)*

18.XII.1980: **Gdy-55** *(Janusz Has; Gdynia)*

IX.1983: **ZaG-17** *(Ryszard Jagła; Górki Zachodnie)*

wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Wola DM-150 o mocy 110 kW/150 KM

1985/1986: wymiana (modernizacja?) dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Wola 30H6 o mocy 110 KW/150 KM

1996(?): **ZaG-17** *(Jan i Ryszard Jagła; Górki Zachodnie)*

1997: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Volvo-Penta TAM D120AK o mocy 260 KW/350 KM

2003(?): **ZaG-17** *(Jan Jagła i S-ka; Górki Zachodnie)*

2010: **ZaG-17** *(Połów i Obróbka Ryb Jagła R. A. J. i W. Marzec; Górki Zachodnie)*

***UWAGA:*** od 2015 roku *Polski Rejestr Statków* nie podaje danych armatorów indywidualnych

III.2017: **ZaG-17** *(Jan Andrzej i Ryszard Jagła; Górki Zachodnie)*

I.2024: w eksploatacji

27.) **ARKA 116** Gdy-34, typ B-368/III, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-163

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-163, zamówiony 1.III.1950, wodowany IV.kw.1950, ukończony III.1951, rejestracja 6.IV.1951

***PRS 42039*** --> od 1975: ***PRS 420039;*** sygnał wywoławczy: *SONB* (wykreślony z rejestru ok. 1965) --> od 1999: *SPG2142*

*charakterystyka w I.1959:* 36.35 BRT, 12.48 NRT, 17 ton; 17.38(całk.)/16.14(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.44 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Kromhout 2H4, nr silnika 11963, rok produkcji 1950, 100 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1991:* 36.35 BRT, 12.48 NRT, 17 ton; 17.38(całk.)/16.14(rej.)×5.01×1.91 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.44 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia; 6-cyl. silnik Puck SW680/197 Delfin 2-T, 121 kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 5 osób

IV.kw.1950: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

III.1951: ukończony jako **Arka 116** Gdy-34 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”;*

*Gdynia)*

6.IV.1951: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-34**

poł.50-tych: **Arka 116** Gdy-34 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

31.X.1955 ok. godz. 07.00: w porcie helskim zderzył się (szyper Paweł Barlasz) z kutrem „Hel-20”

6.VI.1959: **Gdy-34** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Gdynia)*

11.XI.1959: **Hel-90** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

IV.1960: w sieci wyłowiono białą fokę, którą przewieziono do portu helskiego, skąd trafiła do oliwskiego ZOO

29.XI.1963 godz. 02.15: zderzył się (szyper Jan Konkel) z kutrem „Hel-89”

28.VII.1966: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do sprzedaży

II.poł.1966: **Danuta** Hel-90 *(Gerard Budzisz; Hel)*

VII.1967: **Danuta** Hel-90 *(Gerard Budzisz i Maria Lisakowska; Hel)*

X.1972: **Danuta** Hel-90 *(Gerard i Daniel Budzisz oraz Maria Lisakowska; Hel)*

1990: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Puck SW680/197 o mocy 121 kW/165 KM

I.1992: **Danuta** Hel-90 *(****właściciele:*** *Gerard i Daniel Budzisz oraz Maria Lisakowska;* ***użytkownik:*** *Daniel Budzisz; Hel)*

I.1997: w polskiej strefie połowowej duńskie kutry „L-455” i „L-530” uszkodziły sieci kutra „Danuta” (Hel-90)

 sprawcy zostali zatrzymani przez jednostkę *Straży Granicznej* „Kaper-1”

VII.2004: **Danuta** Hel-90 *(Daniel Budzisz; Hel)*

I.kw.2005: wycofany z eksploatacji

poł.III.2005: zakończono złomowanie kutra

22.III.2005: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

28.) **ARKA 117** Gdy-57, typ B-368/III, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-162

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-162, zamówiony 1.III.1950, wodowany IV.kw.1950, ukończony III.1951(?)

***PRS 42059*** --> od 1975: ***PRS 420059;*** sygnał wywoławczy: *SOKP* (wykreślony z rejestru ok. 1972) --> od ok. 1997: *SPS2159*

*charakterystyka w 1951:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.15(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Kromhout 2H4, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2;

1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1959:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.15(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Callesen 195DR, nr silnika 3317, rok produkcji 1950, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1965:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.15(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 3377, rok produkcji 1962, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1969:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.15(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 3340, rok produkcji 1966, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1998:* 41 GT, 12 NT, 15 ton; 17.40(całk.)/16.16(rej.)×5.00×~2.00 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Puck SW680/193/1, 88 kW/120 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.2005:* 38 GT, 12 NT, 11 ton; 17.40(całk.)/15.14(rej.)×5.00×1.86 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Puck SW680/193/1, 88 kW/120 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster

IV.kw.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

III.1951(?): ukończony jako **Arka 117** Gdy-57 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich*

*„Arka”; Gdynia)*

16.IX.1953: **Gdy-57** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”, Gdynia)*

X.1953: **Ust-9** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”, Ustka)*

XI.1955: **Ust-59** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”, Ustka)*

XII.1956: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Callesen 195DR, rok produkcji silnika 1950, nr silnika 3317 o mocy 100 KM

XI.1962: rozpoczęcie remontu kapitalnego

wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4, rok produkcji silnika 1962, nr silnika 3377 o mocy 100 KM

***UWAGA:*** był to zmodernizowany silnik typu Callesen 195DR, możliwe iż nr silnika nie uległ zmianie (wówczas była to modernizacja silnika)

I.1963: zakończenie remontu

XII.1968: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, rok produkcji silnika 1966, nr silnika 3340 o mocy 120 KM

***UWAGA:*** był to zmodernizowany silnik typu Callesen 195DR

II.1971: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 34/45

***UWAGA:*** wcześniej silnik był zamontowany na kutrze „Ust-48” - pozycja 1.) w tym wykazie, wówczas był to silnik w wersji A-4, później zamontowano

go na kutrze „Ust-44” - pozycja 24.) w tym wykazie

III.1975: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 114/463, rok produkcji 1963

1979: wycofany z eksploatacji

IV.1980: **Ust-59** *(Maksymilian Dahl, Ustka)*

14.V.1980: **Jas-59** *(Maksymilian Dahl; Jastarnia)*

2.XI.1981 po południu: w trakcie wchodzenia do portu w Jastarni, wszedł na mieliznę na początku toru podejściowego, w trakcie próby samodzielnego z niej

zejścia fale uszkodziły ster, rzucona kotwica nie trzymała i kuter był spychany w kierunku Juraty

2.XI.1981 ok. godz. 20.00: zdryfował na mieliznę w pobliżu mola spacerowego w Juracie

3.XI.1981: statki ratownicze „Pasat” i „Wiatr” rozpoczęły akcję ratowniczą

 wykopywały śrubami napędowymi „kanał” w mieliźnie, który pozwolił na ściągnięcie kutra

7.XI.1981: zakończenie akcji ratowniczej

 kuter został przeholowany do Jastarni i wprowadzony na slip, w celu wymiany steru i części stępki

VII.1989: **Jas-59** *(Jan Ceszke; Jastarnia)*

V.1990: **Jas-59** *(Joanna Szamber; Jastarnia)*

IX.1991: **Jas-59** *(Józef Rzeźnik i Wspólnicy; Jastarnia)*

I.kw.1992: **Dzi-56** *(Józef Rzeźnik i Wspólnicy; Dziwnów)*

1995/1996: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Puck SW680/193/1 o mocy 88 kW/120 KM

XII.2004: złomowany

3.I.2005: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego* *Rejestru Statków*

29.) **ARKA 118** Gdy-22, typ B-368/III, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-156(?)/*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 19/N6

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-156(?), wodowany III.kw.1950

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 19/N6, ukończony 5.III.1951

***UWAGA:*** numer budowy w *Stoczni Północnej* w Gdańsku prawdopodobny

***PRS 42036;*** sygnał wywoławczy: *SOKC*

*charakterystyka w I.1959:* 36.31 BRT, 12.2 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.19(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2681, rok produkcji 1950, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

III.kw.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

15.I.1951: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni zawarło z *Stocznią Rybacką* w Gdyni umowę na dokońcenie budowy

12 kutrów zwodowanych w *Stoczni Pólnocnej* w Gdańsku

5.III.1951: ukończony jako **Arka 118** Gdy-22 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”;*

*Gdynia)*

25.III.1951: tego dnia zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-22**

VI.1953: wykonał roczny plan połowów (szyper Zygfryd Struck)

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako kuter trałowy projektu 122

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 2×12.7plot *(1×II)* oraz trał mechaniczny MT-3

IX.1954: **Gdy-22** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Gdynia)*

14.X.1954: **Ust-33** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

15.X.1960: **Wła-141** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

4.XII.1960: załadowany w Szczecinie na pokład m/s „Świdnica”, przewieziony do Dakaru

 samodzielnie przepłynął do Conakry

3.I.1961: **Wła-141** *(****właściciel:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”;* ***operator:*** *Polsko-Gwinejskie Towarzystwo Połowów Morskich*

*„Soguipol”; Władysławowo)*

***UWAGA:*** *PRS* podaje inną nazwę firmy przejmującej: *Gwinejsko-Polskie Towarzystwo Rybołówstwa Morskiego w Conakry (Guinea-Polish Maritime*

 *Fishing Assiociation in Conacra)*

I.kw.1962: w związku z przekazaniem stronie gwinejskiej skreślony z Rejestru statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

IX.1963: sprzedany firmie *Office National des Peches Maritimes Optima* z Konakry, przeszedł pod banderę Gwinei

dalsze losy nieznane

30.) **ARKA 119** Gdy-30, typ B-368/III, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-145/*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 6/N6

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-145, zamówiony 1.III.1950, wodowany III.kw.1950

*Stocznia Rybacka*, nr budowy 6/N6, ukończony 30.III.1951

***PRS 42040;*** sygnał wywoławczy: *SONC*

*charakterystyka w I.1959:* 36.27 BRT, 12.42 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.10(rej.)×5.00×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, silnika 2683,rok produkcji 1950, nr 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

1.III.1950: zamówiony w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku przez *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

III.kw.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

15.I.1951: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni zawarło z *Stocznią Rybacką* w Gdyni umowę na dokońcenie budowy

12 kutrów zwodowanych w *Stoczni Pólnocnej* w Gdańsku

30.III.1951: ukończony jako **Arka 119** Gdy-30 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”;*

*Gdynia)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako kuter trałowy projektu 122

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 2×12.7plot *(1×II)* oraz trał mechaniczny MT-3

IX.1954: **Gdy-30** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Gdynia)*

14.X.1954: **Ust-31** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

15.X.1960: **Wła-140** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

I.1961: przewieziony na pokładzie statku *Polskiej Żeglugi Morskiej* do Dakaru

I.kw.1961: **Wła-140** *(****właściciel:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”;* ***operator:*** *Polsko-Gwinejskie Towarzystwo Połowów Morskich*

*„Soguipol”; Władysławowo)*

***UWAGA:*** *PRS* podaje inną nazwę firmy przejmującej: *Gwinejsko-Polskie Towarzystwo Rybołówstwa Morskiego w Conakry (Guinea-Polish Maritime*

 *Fishing Assiociation in Conacra)*

I.kw.1962: w związku z przekazaniem stronie gwinejskiej skreślony z Rejestru statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

IX.1963: sprzedany firmie *Office National des Peches Maritimes Optima* z Konakry, przeszedł pod banderę Gwinei

dalsze losy nieznane

31.) **ARKA 120** Wła-26, typ B-368/III, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-143/*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 7/N6

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-143, zamówiony 1.III.1950, wodowany III.kw.1950

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr stoczniowy 7/N6, ukończony 31.III.1951

***PRS 42048;*** sygnał wywoławczy: *SOSI* --> od 1954: *SOVX*

*charakterystyka w I.1959:* 36.31 BRT, 12.22 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.05(rej.)×5.02×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2715, rok produkcji 1953, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

1.III.1950: zamówiony w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku przez *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

III.kw.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

15.I.1951: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni zawarło z *Stocznią Rybacką* w Gdyni umowę na dokońcenie budowy

12 kutrów zwodowanych w *Stoczni Pólnocnej* w Gdańsku

31.III.1951: ukończony jako **Arka 120** Wła-26*(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”;*

*Władysławowo)*

4.IV.1951: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni nadano mu oznakę **Wła-26**

5.IV.1951: **Arka 120** Hel-27 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Hel)*

 obsadzony przez załogę młodzieżową ZMP

14.X.1954: **Ust-30** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

15.X.1960: **Wła-139** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

I.1961: przewieziony na pokładzie statku *Polskiej Żeglugi Morskiej* do Dakaru

I.kw.1961: **Wła-139** *(****właściciel:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”;* ***operator:*** *Polsko-Gwinejskie Towarzystwo Połowów Morskich*

*„Soguipol”; Władysławowo)*

***UWAGA:*** *PRS* podaje inną nazwę firmy przejmującej: *Gwinejsko-Polskie Towarzystwo Rybołówstwa Morskiego w Conakry (Guinea-Polish Maritime*

 *Fishing Assiociation in Conacra)*

I.kw.1962: w związku z przekazaniem stronie gwinejskiej skreślony z Rejestru statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

26.IX.1963: sprzedany firmie *Office National des Peches Maritimes Optima* z Konakry, przeszedł pod banderę Gwinei

dalsze losy nieznane

32.) **Arka 121** Gdy-154, typ B-368/III, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-136/*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 8/N6

Stocznia Północna w Gdańsku, nr budowy S-136, zamówiony 1.III.1950, wodowany III.kw.1950

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 8/N6, ukończony IV(?).1951

***MMSI 261001900; PRS 42049*** --> od 1975: ***PRS 420049*** --> od ok. 2009: ***PRS 635235;***

sygnał wywoławczy: *SOKF* (wykreślony z rejestru ok. 1972) --> od 1999: *SPG2517*

*charakterystyka w I.1959:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.16(rej.)×5.02×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2700, rok produkcji 1952, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1965:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.16(rej.)×5.02×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-100, nr silnika 74/110, rok produkcji 1963, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1969:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.16(rej.)×5.02×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 114/734, rok produkcji 1967, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1990:* 36 BRT, 12 NRT, 15 ton; 17.38(całk.)/16.16(rej.)×5.02×1.90 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia; 6-cyl. silnik Wola 30H6 o mocy 110 kW/150 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.2005:* 35 GT, 10 NT, 9.22 tony; 17.38(całk.)/15.14(rej.)×5.00×1.84 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład;

6-cyl. silnik Wola 30H6 o mocy 110 kW/150 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster

1.III.1950: zamówiony w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku przez *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

III.kw.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

15.I.1951: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni zawarło z *Stocznią Rybacką* w Gdyni umowę na dokońcenie budowy

12 kutrów zwodowanych w *Stoczni Pólnocnej* w Gdańsku

IV(?).1951: ukończony jako **Arka 121** Gdy-154 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich*

*„Arka”; Gdynia)*

IV.kw.1954: **Ust-39** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

9.II.1956: w porcie usteckim zderzył się z kafarem

31.I.1958 ok. 22.40: w okolicach latarni Czołpino, we mgle wszedł na mieliznę (szyper Czesław Świat)

VI.1963: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-100, rok produkcji silnika 1963, nr silnika 74/110 o mocy 100 KM

V.1967: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, rok produkcji silnika 1967, nr silnika 114/734 o mocy 120 KM

V.1971: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 44/71, rok produkcji 1959

X.1977: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 114/705

1979: **Gdy-9** *(Tadeusz Galantowicz, Ryszard Prus; Gdynia)*

X.1983(?): **Gdy-9** *(Edmund Kołodziejski; Gdynia)*

1985/1986: **Gdy-9** *(Joanna i Grzegorz Boski; Gdynia)*

1987: **Gdy-9** *(Bolesław Pieńczke; Gdynia)*

I.kw.1989: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Wola 30H6 o mocy 110 kW/150 KM

IV.kw.2006: **Gdy-9** *(****właściciel:*** *Bolesław Pieńczke;* ***operator:*** *PPPiH „Nord-Ster”; Gdynia)*

I.kw.2009: jacht rekreacyjno-wędkarski **Melania** POL 7420 *(****właściciel:*** *Bolesław Pieńczke;* ***operator:*** *PPPiH „Nord-Ster”; Gdynia)*

***UWAGA:*** od 2015 roku *Polski Rejestr Statków* nie podaje danych armatorów indywidualnych

I.2020: w eksploatacji

33.) **ARKA 122** Gdy-155, typ B-368/III, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-144/*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 9/N6

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-144, zamówiony 1.III.1950, wodowany III.kw.1950

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr stoczniowy 9/N6, ukończony IV.1951, w eksploatacji IV.1951

***PRS 42050;*** sygnał wywoławczy: *SOKG*

*charakterystyka w I.1959:* 36.28 BRT, 12.40 NRT, 12 ton; 17.38(całk.)/16.16(rej.)×5.02×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2685, rok produkcji 1950, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

1.III.1950: zamówiony w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku przez *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

III.kw.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

15.I.1951: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni zawarło z *Stocznią Rybacką* w Gdyni umowę na dokońcenie budowy

12 kutrów zwodowanych w *Stoczni Pólnocnej* w Gdańsku

IV.1951: ukonczony jako **Arka 122** Gdy-155 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”;*

*Gdynia)*

 w tymże miesiącu wszedł do eksploatacji, bazował we Władysławowie

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako kuter trałowy projektu 122

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 2×12.7plot *(1×II)* oraz trał mechaniczny MT-3

V.1955: **Koł-51** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

IX./XII.1959(?): wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 2715, rok produkcji 1950

***UWAGA:*** wcześniej silnik był zamontowany na kutrze „Arka 120” (Wła-26) - pozycja 31.) w tym wykazie; po demontażu silnik powrócił na tenże kuter

15.X.1960: **Koł-51** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Kołobrzeg)*

XI.1960: **Wła-142** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym 2702, rok produkcji 1950

***UWAGA:*** silnik pochodził z kutra „Arka 107” (Dar-46) - pozycja 18.) w tym wykazie; na tenże kuter trafił zdemontowany silnik o numerze 2685

4.XII.1960: załadowany w Szczecinie na pokład m/s „Świdnica”, przewieziony do Dakaru

3.I.1961: **Wła-142** *(****właściciel:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”;* ***operator:*** *Polsko-Gwinejskie Towarzystwo Połowów Morskich*

*„Soguipol”; Władysławowo)*

***UWAGA:*** *PRS* podaje inną nazwę firmy przejmującej: *Gwinejsko-Polskie Towarzystwo Rybołówstwa Morskiego w Conakry (Guinea-Polish Maritime*

 *Fishing Assiociation in Conacra)*

I.kw.1962: w związku z przekazaniem stronie gwinejskiej skreślony z Rejestru statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

IX.1963: sprzedany firmie *Office National des Peches Maritimes Optima* z Konakry, przeszedł pod banderę Gwinei

dalsze losy nieznane

34.) **ARKA 123** Gdy-58, typ B-368/III, *Stocznia Północna*, nr budowy S-139/*Stocznia Rybacka*, nr budowy 5/N6(?)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-139, zamówiony 1.III.1950, wodowany III.kw.1950

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr stoczniowy 5/N6(?), ukończony 31.V.1951

***UWAGA:*** numer budowy w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni prawdopodobny, nie wykluczone, iż był to numer 13/N6

***MMSI 261006940;*** ***PRS 42019*** --> od1975: ***PRS 420019;*** numer Rejestru Okrętowego ***ROG/S/711;***

sygnał wywoławczy: *SOKJ* (wykreślony z rejestru ok. 1972) --> od 1996: *SPG2375*

*charakterystyka w I.1959:* 36.30 BRT, 12.20 NRT, 17 ton; 17.37(całk.)/16.22(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.44 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Kromhout 2H4, nr silnika 11971, rok produkcji 1950, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1972:* 36.30 BRT, 12.20 NRT, 17 ton; 17.37(całk.)/16.22(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.41 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 44/65, rok produkcji 1955, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1979:* 36.30 BRT, 12.30 NRT, 17 ton; 17.37(całk.)/16.22(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.41 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120W, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie

ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1988:* 36.30 BRT, 12.30 NRT, 17 ton; 17.37(całk.)/16.22(rej.)×5.03×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.41 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 6-cyl. silnik Puck SW680/195 Delfin, 121 kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba,

1 ster; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.2005:* 29 GT, 9 NT, 8.7 tony; 17.37(całk.)/15.14(rej.)×5.00×1.84 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Puck SW680/195 Delfin, 121 kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster

1.III.1950: zamówiony w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku przez *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

III.kw.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

15.I.1951: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni zawarło z *Stocznią Rybacką* w Gdyni umowę na dokońcenie budowy

12 kutrów zwodowanych w *Stoczni Pólnocnej* w Gdańsku

31.V.1951: ukończony jako **Arka 123** Gdy-58 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”;*

*Gdynia)*

poł.50-tych: **Arka 123** Gdy-58 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

6.VI.1959: **Gdy-58** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Gdynia)*

11.XI.1959: **Hel-96** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

21.XI.1962 po północy: w pomieszczeniu dziobowym wybuchł pożar (szyper Czesław Dominiak), ugaszony przez załogę

II.poł.1966: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do sprzedaży

2.III.1967: **Koł-86** *(Zygfryd Nocny, Stanisław Czajka, Aleksander Kowalski i Augustyn Jakubczyk; Kołobrzeg)*

X.1968: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 44/65, rok produkcji 1955 o mocy 100 KM

X.1976: **Koł-86** *[Antoni (ojciec) Budzisz; Jastarnia]*

I.kw.1977: **Jas-51** *[Antoni (ojciec) Budzisz; Jastarnia]*

XI.1977: modernizacja dotychczasowego silnika do typu Puck B-120W

1982: **Jas-51** *[Jan i Antoni (syn) Budzisz; Jastarnia]*

1987: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Puck SW680/195 Delfin o mocy 121 kW/165 KM

2011: **Jas-51** *[Antoni (syn) i Jadwiga Budzisz; Jastarnia]*

***UWAGA:*** od 2015 roku *Polski Rejestr Statków* nie podaje danych armatorów indywidualnych

XII.2016: wycofany z eksploatacji, przeznaczony na złom

I.2017: złomowany w Łebie

I.kw.2017: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

35.) **ARKA 124** Gdy-59, typ B-368/III, *Stocznia Północna*, nr budowy S-142/*Stocznia Rybacka*, nr budowy 10/N6

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-142, zamówiony 1.III.1950, wodowany III.kw.1950

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr stoczniowy 10/N6, ukończony I.poł.VIII.1951, rejestracja 14.VIII.1951

***MMSI 261001310;*** ***PRS 42051*** --> od 1975: ***PRS 420051;*** numer Rejestr Okrętowego ***ROG/S/741;***

sygnał wywoławczy: *SOKO* (wykreślony z rejestru ok. 1965) --> od 2002: *SPK2065*

*charakterystyka w I.1959:* 36.29 BRT, 12.47 NRT, 17 ton; 17.40(całk.)/16.13(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.44 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Kromhout 2H4, nr silnika 11970, rok produkcji 1950, 100 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1988:* 36.29 BRT, 12.47 NRT, 17 ton; 17.40(całk.)/16.13(rej.)×5.01×1.84 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.44 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 6-cyl. silnik Puck U/E680/193, 121 kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.2005:* 36.29 BRT, 12.47 NRT, 9.86 tony; 17.40(całk.)/16.13(rej.)×5.01×1.84 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład, 1 ładownia; 6-cyl. silnik Puck U/E680/193, 121 kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

*charakterystyka w I.2015:* 36.29 BRT, 12.47 NRT, 10.24 tony; 17.40(całk.)/16.13(rej.)×5.01×1.85 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład, 1 ładownia; 6-cyl. silnik Puck U/E680/193, 121 kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

*charakterystyka w I.2024:* 36 GT, 12 NT, 10.24 tony; 17.40(całk.)/16.13(rej.)×5.01×1.85 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Puck U/E680/193, 121 kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

1.III.1950: zamówiony w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku przez *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

III.kw.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

15.I.1951: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni zawarło z *Stocznią Rybacką* w Gdyni umowę na dokońcenie budowy

12 kutrów zwodowanych w *Stoczni Pólnocnej* w Gdańsku

I.poł.VIII.1951: ukończony jako **Arka 124** Gdy-59 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich*

*„Arka”; Gdynia)*

14.VIII.1951: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni nadano mu oznakę **Gdy-59**

poł.50-tych: **Arka 124** Gdy-59 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

6.VI.1959: **Gdy-59** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Gdynia)*

11.XI.1959: **Hel-97** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

23.XI.1962 godz. 11.10: na łowisku „U 5”, zderzył się (szyper Janusz Pietkiewicz) z kutrem „Gdy-127”

VII.1966: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do sprzedaży

IX.1966: **Hel-97** *(Augustyn Schomburg; Hel)*

1969: **Hel-97** *(Augustyn i Lucjan Schomburg; Hel)*

XI.1972: **Hel-97** *(Augustyn, Lucjan i Agnieszka Schomburg; Hel)*

X.1978: **Hel-97** *(Paweł i Imelda Muża; Hel)*

29.XI.1978: **Jas-34** *(Paweł i Imelda Muża; Jastarnia)*

VI.1986: **Jas-34** *(Paweł Muża; Jastarnia)*

10.IX.1987: **Łeb-65** *(Edward Dziadczyk i Eugeniusz Penkowski; Łeba)*

wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Puck U/E680/193 o mocy 121 kW/165 KM

***UWAGA:*** początkowo miał otrzymać oznakę **Łeb-44**

II.1994: **Łeb-65** *(Eugeniusz Penkowski; Łeba)*

***UWAGA:*** od 2015 roku *Polski Rejestr Statków* nie podaje danych armatorów indywidualnych

I.2023: w eksploatacji

36.) **ARKA 125** Gdy-53, typ B-368/III, *Stocznia Północna*, nr budowy S-135/*Stocznia Rybacka*, nr budowy 11/N6

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-135, zamówiony 1.III.1950, wodowany III.kw.1950

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr stoczniowy 11/N6, ukończony poł.VIII.1951, rejestracja 28.VIII.1951

***MMSI 261006830;*** ***PRS 42052*** --> od 1975: ***PRS 420052;*** numer Rejestr Okrętowego ***ROG/S/969;***

sygnał wywoławczy: *SOKT* (wykreślony z rejestru w połowie lat 60-tych) --> od 1996: *SPG2126*

*charakterystyka w I.1959:* 36.31 BRT, 12.49 NRT, 17 ton; 17.40(całk.)/16.07(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.44 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Kromhout 2H4, rok produkcji 1950, nr silnika 11978, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1998:* 36 BRT, 12 NRT, 9 ton; 17.40(całk.)/16.07(rej.)×5.01×1.84 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Puck U/E680/193/1, 121 kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

*charakterystyka w I.2006:* 28 GT, 9.63 ton; 17.40(całk.)/15.14(rej.)×5.00×1.84 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia;

6-cyl. silnik Puck U/E680/193/1, 121 kW/165 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

*charakterystyka w I.2007:* 28 GT, 8 NT, 9.63 ton; 17.40(całk.)/15.14(rej.)×5.00×1.84 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Volvo-Penta TAM D122A, 247 kW/336 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

*charakterystyka w I.2015:* 33 GT, 9 NT, 9.80 ton; 18.56(całk.)/15.88(rej.)×5.00×1.86 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Volvo-Penta TAM D122A, 247 kW/336 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

1.III.1950: zamówiony w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku przez *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

III.kw.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

15.I.1951: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni zawarło z *Stocznią Rybacką* w Gdyni umowę na dokońcenie budowy

12 kutrów zwodowanych w *Stoczni Pólnocnej* w Gdańsku

poł(?).VIII.1951: ukończony jako **Arka 125** Gdy-53 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich*

*„Arka”; Gdynia)*

28.VIII.1951: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni nadano mu oznakę **Gdy-53**

poł.50-tych: **Arka 125** Gdy-53 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

6.VI.1959: **Gdy-53** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Gdynia)*

11.XI.1959: **Hel-95** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

24.VI.1964: poławiając na łowisku „U-6” wytrałował łodź motorową „Spi-25”, która zniknęła z portu w Świbnie 26.IX.1963

II.poł.1966: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do sprzedaży

IX.1966: **Hel-95** *(Józef i Emil Glembin; Hel)*

22.VI.1974: Zderzył się ze szwedzkim syatkiem „Grynge”, który oddalił się z miejsca kolizji, pozostawiając kuter bez pomocy

18.VI.1979: **Hel-95** *(Józef Glembin; Hel)*

1985/1986: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Puck U/E680/193/1 o mocy 121 kW/165 KM

I.1991: **Hel-95** *(Józef, Tomasz i Jarosław Glembin; Hel)*

2006: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Volvo-Penta TAM D122A o mocy 247 kW/336 KM

2014: nieznacznie przedłużony

***UWAGA:*** od 2015 roku *Polski Rejestr Statków* nie podaje danych armatorów indywidualnych

I.2024: w eksploatacji

37.) **ARKA 126** Gdy-62, typ B-368/III, *Stocznia Północna*, nr budowy S-141/*Stocznia Rybacka*, nr budowy 12/N6

*Stocznia Północna*, nr budowy S-141, zamówiony 1.III.1950, wodowany III.kw.1950

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr stoczniowy 12/N6, ukończony poł.VIII.1951, zarejestrowany 28.VIII.1951

***PRS 42053*** --> od 1975: ***PRS 420053;*** sygnał wywoławczy: *SOKU* (wykreślony z rejestru ok. 1972) --> od 1999: *SPG2301*

*charakterystyka w I.1959*: 36.29 BRT, 12.40 NRT, 17 ton; 17.38(całk.)/16.16(rej.)×5.02×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.44 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Vølund M-240, rok produkcji 1950, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1965:* 36.29 BRT, 12.40 NRT, 17 ton; 17.38(całk.)/16.16(rej.)×5.02×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.44 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Kromhout 2H4, nr silnika 11972, rok produkcji 1950, 100 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1991:* 36 BRT, 12 NRT, 17 ton; 17.38(całk.)/16.16(rej.)×5.02×1.91 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 6-cyl. silnik Wola 4H6, 106 kW/144 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów

*charakterystyka w I.2000:* 36 BRT, 12 NRT, 10 ton; 17.38(całk.)/16.16(rej.)×5.02×1.91 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Wola 04H6, 98 kW/133 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów

*charakterystyka w I.2006:* 36 BRT, 12 NRT, 10 ton; 17.38(całk.)/15.14(rej.)×5.00×1.85 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Volvo-Penta TAM D71A, 210 kW/286 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.2008:* 38 GT, 11 NT, 7.31 ton; 17.38(całk.)/15.14(rej.)×5.00×1.85 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Volvo-Penta TAM D71A, 210 kW/286 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster

1.III.1950: zamówiony w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku przez *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

III.kw.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

15.I.1951: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni zawarło z *Stocznią Rybacką* w Gdyni umowę na dokońcenie budowy

12 kutrów zwodowanych w *Stoczni Pólnocnej* w Gdańsku

poł.VIII.1951: ukończony jako **Arka 126** Gdy-62 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich*

*„Arka”; Gdynia)*

28.VIII.1951: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-62**

poł.50-tych: **Arka 126** Gdy-62 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

6.VI.1959: **Gdy-62** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Gdynia)*

11.XI.1959: **Hel-98** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

18.IX.1961: zderzył się na Bałtyku z jachtem „Jarl” (V-PZ-34)

V.1963: wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik Kromhout 2H4, nr silnika 11972, rok produkcji 1950 o mocy 100 KM

***UWAGA:*** silnik ten wcześniej zainstalowano na kutrze „Wła-24” (ex „Apolonia” Chł-18, ex „Chicago”) dostarczonym w ramach pomocy UNRRA,

pozycja 3.) w Wykazie kutrów rybackich nr 10

16.VII.1966: wycofany z eksploatacji i przeznaczony na sprzedaż

I.1967: **Hel-98** *(Jadwiga Budzisz; Hel)*

1975: **Hel-98** *(Jadwiga i Tadeusz Budzisz; Hel)*

VI.1980: **Hel-98** *(Jadwiga i Tadeusz Budzisz oraz Ewa Kraińska; Hel)*

1990: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Wola 4H6 o mocy 106 kW/144 KM

I.kw.2005: wymiana dotychczasowego silnika na silnik Volvo-Penta TAM D71A o mocy 210 kW/286 KM

II.poł.2009: wycofany z eksploatacji przeznaczony na złom

I.2010: zakończenie złomowania w Łebie

I.kw.2010: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

38.) **ARKA 127** Gdy-49, typ B-368/III, *Stocznia Północna*, nr budowy S-140/*Stocznia Rybacka*, nr budowy 13/N6

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-140, zamówiony 1.III.1950, wodowany III.kw.1950

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr stoczniowy 13/N6(?), ukończony poł.VIII.1951, zarejestrowany 28.VIII.1951

***UWAGA:*** numer budowy w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni prawdopodobny, nie wykluczone, iż był to numer 5/N6

***PRS 42054*** --> od 1975: ***PRS 420054;*** sygnał wywoławczy: *SOKV*

*charakterystyka w I.1959:* 36.31 BRT, 12.39 NRT, 17 ton; 17.40(całk.)/16.11(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.44 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Kromhout 2H4, nr silnika 11967, rok produkcji 1950, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

1.III.1950: zamówiony w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku przez *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

III.kw.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

15.I.1951: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni zawarło z *Stocznią Rybacką* w Gdyni umowę na dokońcenie budowy

12 kutrów zwodowanych w *Stoczni Pólnocnej* w Gdańsku

poł.VIII.1951: ukończony jako **Arka 127** Gdy-49 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich*

*„Arka”; Gdynia)*

28.VIII.1951: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-49**

poł.50-tych: **Arka 127** Gdy-49 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

6.VI.1959: **Gdy-49** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Gdynia)*

11.XI.1959: **Hel-94** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

II.poł.1966: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do sprzedaży

1.III.1967: **Hel-94** *(Jerzy Kazimierski; Hel)*

I.kw.1968: **WsG-4** *(Jerzy Kazimierski; Górki Wschodnie)*

11.I.1983: wykreślony z ewidencji *Urzędu Morskiego*

 dalsze losy nieznane

39.) **ARKA 128** Gdy-148, typ B-368/III, *Stocznia Północna*, nr budowy S-138/*Stocznia Rybacka*, nr budowy 14/N6

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-138, zamówiony 1.III.1950, wodowany III.kw.1950

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr stoczniowy 14/N6, ukończony poł.VIII.1951, zarejestrowany 28.VIII.1951

***PRS 42055*** --> od 1975: ***PRS 420055;*** sygnał wywoławczy: *SOKW* (wykreślony z rejestru ok. 1972) --> od VII.2004: SPK2143

*charakterystyka w I.1959:* 36.30 BRT, 12.40 NRT, 17 ton; 17.38(całk.)/16.07(rej.)×5.02×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.44 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Kromhout 2H4, nr silnika 11968, rok produkcji 1950, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1974:* 36 BRT, 12 NRT, 17 ton; 17.38(całk.)/16.07(rej.)×5.02×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 4-cyl. silnik Puck B-120, nr silnika 3381, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.2005:* 29 GT, 9 NT, 10 ton; 17.38(całk.)/15.14(rej.)×5.00×1.91 m, wysokość boczna 2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck B-120, 120 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

1.III.1950: zamówiony w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku przez *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

III.kw.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

15.I.1951: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni zawarło z *Stocznią Rybacką* w Gdyni umowę na dokońcenie budowy

12 kutrów zwodowanych w *Stoczni Pólnocnej* w Gdańsku

poł.VIII.1951: ukończony jako **Arka 128** Gdy-148 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich*

*„Arka”; Gdynia)*

28.VIII.1951: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-148**

II.poł.1952: **Ust-22** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

1954/1955: **Arka 128** Gdy-48 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

6.VI.1959: **Gdy-48** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Gdynia)*

11.XI.1959: **Hel-93** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

1.II.1962: próbował bezskutecznie udzielić pomy kutrowi „Gdy-7”, który wszedł na mieliznę w pobliżu latarni helskiej

II.poł.1966: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do sprzedaży

15.V.1967: **Hel-93** *(Jan Serkowski, Zdzisław Walczak; Hel)*

I.kw.1968: **Łeb-12** *(Jan Serkowski, Zdzisław Walczak; Łeba)*

X.1972: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120, nr silnika 3381 o mocy 120 KM

***UWAGA:*** był to zmodernizowany silnik typu Callesen 195DR

II.1975: **Ust-110** *(Kazimierz Robak; Ustka)*

1978: **Ust-110** *(Kazimierz Robak i Jan Nowak; Ustka)*

1995/1996: **Ust-110** *(Kazimierz Robak; Ustka)*

16.III.1998 godz. 02.30: kotwicząc na łowisku „L11”, został staranowany (szyper Jan Habas) przez nierozpoznany statek rybacki

III.kw.2005 złomowany

X.2005: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

 dalsze losy nieznane

40.) **ARKA 129** Gdy-35, typ B-368/III, *Stocznia Północna*, nr budowy S-137/*Stocznia Rybacka*, nr budowy 15/N6

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-137, zamówiony 1.III.1950, wodowany III.kw.1950

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr stoczniowy 15/N6, ukończony poł.VIII.1951, zarejestrowany 28.VIII.1951

***PRS 42056*** --> od 1975: ***PRS 420056;*** sygnał wywoławczy: *SOKX* (wykreślony z rejestru ok. 1972)

*charakterystyka w I.1959:* 36.31 BRT, 12.42 NRT, 17 ton; 17.38(całk.)/16.16(rej.)×5.01×~2.00 m, głębokość kadłuba 2.22 m, wysokość boczna 2.44 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 2-cyl. silnik Kromhout 2H4, nr silnika 11977, rok produkcji 1950, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 33 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów, autonomiczność 7 dni; załoga 5 osób

1.III.1950: zamówiony w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku przez *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

III.kw.1950: wodowany dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

15.I.1951: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni zawarło z *Stocznią Rybacką* w Gdyni umowę na dokończenie budowy

12 kutrów zwodowanych w *Stoczni Północnej* w Gdańsku

poł.VIII.1951: ukończony jako **Arka 129** Gdy-35 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich*

*„Arka”; Gdynia)*

28.VIII.1951: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-35**

poł.50-tych: **Arka 129** Gdy-35 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

21.III.1958 godz. 05.30: zderzył się (szyper Stanisław Jurdziński) w pobliżu Helu z kutrem „Gdy-235”

6.VI.1959: **Gdy-35** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Gdynia)*

11.XI.1959: **Hel-92** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

10.I.1963 godz. 9.15: na łowisku „MN 9-10”, idąc pod trałem został uderzony przez szwedzki kuter „Sin 19”

VII.1966: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do sprzedaży

12.IX.1966: **Hel-92** *(Józef, Henryk i Stefan Muża; Hel)*

III.kw.1972: **Hel-92** *(Henryk i Imelda Muża; Hel)*

poł.1989: sprzedany Fritzowi Schumacherowi z Wiesbaden

VIII.1989: przekazany w porcie niemieckim nowemu właścicielowi

1992: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

dalsze losy nieznane

41.) **Gda-19**, typ B-368/II, *Stocznia Nr 3* w Gdańsku, nr budowy S-19

*Stocznia Nr 3* w Gdańsku, nr budowy S-19, wodowany 1948(?), ukończony II.poł.1948

***PRS 45005*** --> od 1975: ***PRS 450005;*** sygnał wywoławczy: *SOWU* (wykreślony z rejestru ok. 1965)

*charakterystyka w I.1959:* 29 BRT, 8 NRT; 17.75(całk.)/16.94(rej.)×5.04×~2.00 m, głębokość kadłuba 1.82 m, wysokość boczna 1.35 m; kadłub konstrukcji

kompozycyjnej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 26 m3; 3-cyl. silnik Halberg 3DDH22, nr silnika 21448, rok produkcji 1943, 140 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster, 6 węzłów; 7 ludzi załogi

II.poł.1948: ukończony jako **Gda-19** *(Zygmunt Medyński i S-ka; Gdańsk)*

II.poł.1950: przebudowa na kuter nurkowy w Stoczni Północnej(?) w Gdańsku, oznaczony jako typ B-368R

1951: kuter nurkowy **Bóbr** *(Polskie Ratownictwo Okrętowe; Gdynia)*

IV.kw.1966: kuter rybacki **Świ-79** *(Lechosław Goździk; Świnoujście)*

13.III.1970: w nocy, w czasie postoju przy Nabrzeżu Warsztatowym portu darłowskiego, wypadł za burtę i utonął jeden z członków załogi.

II.kw.1971: **Dar-27** *(Edward Piątkowski; Darłowo)*

1985/1987: **Dar-27** *(Piotr Erbel; Darłowo)*

1991: **Dar-27** *(Zbigniew Erbel; Darłowo)*

1995/1996: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

***Źródła:***

**Blady Wiesław** *Polska Flota Rybacka w 1921-2001*, Morski Instytut Rybacki, Gdynia 2002, ISBN 83-908885-9-9

**Danielewicz Waldemar** *Polskie holowniki morskie 1920-2015* Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa „PORTA MARE”, Gdańsk 2015,

ISBN 978-83-62022-20-5

**Grajter Jerzy** *Wzmacniając wysiłki walczą o plan* w *Morze. Ilustrowane pismo Ligii Morskiej nr 4 (269)/1953,* P.P. Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa

1953

**Huras Bohdan, Kuklik Mirosław, Necel Franciszek** *Kutry i łodzie rybackie z Boru i Jastarni* Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa „PORTA MARE”,

Gdańsk 2022, ISBN 978-83-62022-54-0

**Huras Bohdan, Kuklik Mirosław, Necel Franciszek** *Kutry rybackie z Helu* Wydawnictwo REGION Jarosław Ellwart, Gdynia 2019, ISBN 978-83-7591-648-5

**Huras Bohdan, Necel Franciszek** *Rybacka flota Władysławowa* Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa „PORTA MARE”, Gdańsk 2015,

ISBN 978-83-62022-87-8

**Huras Bohdan, Necel Franciszek** *Rybacka flota Władysławowa 1945-2023* Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa „PORTA MARE”, wydanie III

(uzupełnione), Gdańsk 2023, ISBN 978-83-62022-23-6

*Indeks nazw jachtów Polskiego Związku Żeglarskiego 2012*

**Konkol Dariusz, Perka Tomasz** *Polskie statki ratownicze*, Księży Młyn Dom Wydawniczy Michał Koliński, Łódź 2014, ISBN 978-83-7729-102-3

**Kula Henryk** *Granica morska PRL 1945-1950* Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1979, ISBN 83-11-06331-1

**Leszczyński Ryszard** *Tragedie rybackiego morza. Tom III*, Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk 2006,

ISBN 83-922007-9-9

**Miciński Jerzy, Kolicki Stefan** *Pod polską banderą*, Seria *Biblioteka Miesięcznika Morze* tom 2, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1962

*Morski Przegląd Gospodarczy 6-7 (25-26)/1948*, Izba Przemysłowo-Handlowa, Gdynia 1948

*Morze Marynarz Polski nr 2/1950,* Liga Morska i Marynarka Wojenna, Warszawa 1950

*Morze. Ilustrowane pismo Ligii Morskiej nr 8 (249)/1951,* Wydawnictwa Morskie, Gdańsk 1951

*Rejestr 1957-58*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1958

*Rejestr 1959*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1959

*Rejestr 1960*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1960

*Rejestr 1961*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1961

*Rejestr 1962*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1962

*Rejestr 1963*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1963

*Rejestr 1964,* Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1964

*Rejestr 1965*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1965

*Rejestr 1966*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1966

*Rejestr 1967*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1967

*Rejestr 1968*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1968

*Rejestr 1969*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1969

*Rejestr 1970*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1970

*Rejestr 1971*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1971

*Rejestr 1972*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1972

*Rejestr 1974*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1974

*Rejestr 1975*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1975

*Rejestr 1976*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1976

*Rejestr 1977*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1977

*Rejestr 1978*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1978

*Rejestr 1979*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1979

*Rejestr 1980*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1980

*Rejestr 1981*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1981

*Rejestr 1982*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1982

*Rejestr 1984*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1984

*Rejestr 1985*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1985

*Rejestr 1987*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1987

*Rejestr 1989*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1989

*Rejestr 1990*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1990

*Rejestr 1991*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1991

*Rejestr 1992*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1992

*Rejestr 1993*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1993

*Rejestr 1994*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1994

*Rejestr 1995*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1995

*Rejestr 1997*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1997

*Rejestr 1998*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1998

*Rejestr 2000*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2000

*Rejestr 2001*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2001

*Rejestr Statków 2002*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2005

*Rejestr Statków 2004*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2005

*Rejestr Statków 2005*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2005

*Rejestr Statków 2006*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2005

*Rejestr Statków 2007*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2007

*Rejestr Statków 2008*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2008

*Rejestr Statków 2009*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2009

*Rejestr Statków 2010*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2010

*Rejestr Statków 2011*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2011

*Rejestr Statków 2012*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2012

*Rejestr Statków 2013*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2013

*Rejestr Statków 2014*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2014

*Rejestr Statków 2015*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2015

*Rejestr Statków 2016*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2016

*Rejestr Statków 2017*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2017

*Rejestr Statków 2018*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2018

*Rejestr Statków 2019*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2019

*Rejestr Statków 2020*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2020

*Rejestr Statków 2021*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2021

*Rejestr Statków 2022*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2022

*Rejestr Statków 2023*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2023

*Rejestr Statków 2024*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2024

*Rejestr Jachtów Morskich 2008/2009*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2009

*Rejestr Jachtów Morskich 2013*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2013

*Rejestr Jachtów Morskich 2015*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2015

*Rejestr Jachtów Morskich 2016*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2016

*Rejestr Jachtów Morskich 2017*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2017

*Rejestr Jachtów Morskich 2020*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2020

*Rejestr Statków Śródlądowych 2013*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2013

*Rejestr Statków Śródlądowych 2014*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2014

**Sawicki Jan Kazimierz** *Polskie Ratownictwo Okrętowe 1951-2001. Zarys działalności*, Wyższa Szkoła Morska, Gdynia 2001, ISBN 83-88583-01-8

**Wielochowski Tadeusz** *Na łowisko X-11* w *Morze. Morski miesięcznik LPŻ nr 7 (272)/1953,* P.P. Wydawnictwa Komunikacyjne,

Warszawa 1953

**Wielochowski Tadeusz** *Nowe zwycięża w rybołówstwie* w *Morze. Ilustrowane pismo Ligii Morskiej nr 11 (264)/1952,* P.P. Wydawnictwa Komunikacyjne,

Warszawa 1952

**Zbiorowe** *Polski przemysł okrętowy 1945-2000* „Okrętownictwo i Żegluga” Sp. z o.o., Gdańsk 2000, ISBN 83-910421-7-0

**Zbiorowe** *„Szkuner”. 50 lat* Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk 2005, ISBN 83-919488-9-7

**Zientara Wojciech** *Spis polskich jachtów morskich* (stan na 2022.10.04)

<http://fow.pl/forum/viewtopic.php?f=18&t=6902&hilit=mayerform>

<https://www.naszbaltyk.com/morskie-kadry-antka/3038-pozegnanie-z-kutrem-jas-51-idzie-na-zlom.html>

<http://repozytorium.fn.org.pl/?q=pl/node/5838>