***Wykaz polskich kutrów rybackich Nr 6 (wersja 2.2)***

***Superkutry typu SKS-240***

***UWAGA:*** superkutry typu SKS-240 budowano z wykorzystaniem uszkodzonych, poniemieckich kadłubów ze *Stoczni Rybackiej* w Świnoujściu,

 numery KFK nieznane.

1.) **ARKA 152** Wła-70, *Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, numerKFK nieznany /*Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, nr stoczniowy

1/408 /*Stocznia Szczecińska* w Szczecinie, nr stoczniowy SKS-240/1
*Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, numerKFK nieznany, położenie stępki 1944-1945

*Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, nr stoczniowy 1/408, wodowany III.kw.1950

*Stocznia Szczecińska* w Szczecinie, nr stoczniowy SKS-240/1, ukończony XI.1951

***PRS 43031;*** sygnał wywoławczy: *SONO*

*charakterystyka w 1951:* 71.57 BRT, 22.15 NRT, 43 tony; 24.10(całk.)/22.13(rej.)×6.34×2.25 m, głębokość 2.33 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub

konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 4-cyl. silnik Alpha DM344F, nr silnika 4617, rok produkcji 1950, 180 KM,

2 maszty, ożaglowanie pomocnicze typu kecz o powierzchni ok. 44 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 9 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 71.57 BRT, 22.15 NRT, 43 tony; 24.10(całk.)/22.13(rej.)×6.34×2.25 m, głębokość 2.33 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub

konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik June Munktel 3LD350, nr silnika 8390/91/92, rok produkcji 1957, 240 KM, ożaglowanie pomocnicze typu kecz o powierzchni ok. 44 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 9 ludzi

1944/1945: położenie stępki pod **KFK \*\*\*** z przeznaczeniem dla *Kriegsmarine*

26.III (lub 16.IV).1945: ciężko uszkodzony w czasie brytyjskiego nalotu na stocznię, uznany za stracony

1947: odnaleziony na terenie poniemieckiej stoczni w Świnoujściu

1949: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”* z siedzibą w Świnoujściu zamówiło w *Zjednoczeniu Stoczni Rybackich* z siedzibą w Gdyni

ukończenie sześciu kutrów

III.kw.1950: wodowany **Bez Nazwy** dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Morskich „Barka”* z siedzibą w Świnoujściu

II.poł.1950: zarejestrowany jako **Świ-57** w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Szczecinie

5.IX.1950: przyholowany do *Stoczni Szczecińskiej* w Szczecinie

24.I.1951: przyszły armator zmienił nazwę na *Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”* z siedzibą w Kołobrzegu

9.X.1951: decyzją *Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego* przekazany *Przedsiębiorstwu Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

poł.X.1951: przejęty jako **Świ-57** przez *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

znajdował się w trakcie prac wyposażeniowych

30.X.1951: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Wła-70**

I.poł.XI.1951: ukończony jako **Arka 152** Wła-70 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Władysławowo)*

10.VIII.1952: wypłynął na połowy na Morze Północne w ramach pierwszej wyprawy ekspedycyjnej *„Arki”*

 w trakcie wyprawy jeden z członków załogi zszedł z kutra w porcie brytyjskim i poprosił o azyl

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako kuter trałowy projektu 123

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot oraz trału mechanicznego MT-3

11.II.1955: **Wła-70** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

16.IX.1955: uszkodzony (szyper Józef Hohn) w sztormie i unieruchomiony na łowisku kłajpedzkim

 nie udana próba holowania przez kuter „Wła-23”, zaholowany do Kłajpedy przez sowiecką jednostkę „A-123” i skierowany do remontu

24/25.IV.1957: wszedł na mieliznę (szyper Józef Hohn) w pobliżu Chałup

25.IV.1957: nieudana próba ściągnięcia z mielizny przez kuter ratowniczy „R-1”, który również wszedł na mieliznę

26.IV.1957: obie uwięzione na mieliźnie jednostki zostały ściągnięte przez kutry ratownicze „R-4” i „RC-1”

V.1958: wymiana dotychczasowego silnika na silnik 3-cyl. June Munktel 3LD350, nr silnika 8390/91/92, rok produkcji 1957 o mocy 240 KM

XII.1960: **Wła-70** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Władysławowo)*

 przekazany jako rekompensata za kutry typu B-368 przekazane *„Szkunerowi”*

I(?).1961: **Ust-102** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

23.XII.1964 godz.11.30: w czasie manewrów w porcie usteckim (szyper Jerzy Dubiński) uszkodził motorową łódź rybacką „Row-12”

1967: przekazany do *Armatorskiego Ośrodka Remontowego PPiUR „Szkuner”* we Władysławowie w celu rozbiórki na złom i opał

III.1968: zakończenie rozbiórki

2.) **ARKA 151** Wła-69, *Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, numerKFK nieznany /*Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, nr stoczniowy

2/408 /*Stocznia Szczecińska* w Szczecinie, nr stoczniowy SKS-240/2

*Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, numerKFK nieznany, położenie stępki 1944-1945

*Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, nr stoczniowy 2/408, wodowany III.kw.1950

*Stocznia Szczecińska* w Szczecinie, nr stoczniowy SKS-240/2, ukończony XI.1951

***PRS 43024;*** sygnał wywoławczy: *SONR*

*charakterystyka w 1951:* 71.60 BRT, 22.01 NRT, 43 tony; 23.72(całk.)/22.12(rej.)×6.34×2.25 m, głębokość 2.33 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub

konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik June Munktel 753MV, nr silnika 7712/13/14, rok produkcji 1949, 225 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze typu kecz o powierzchni ok. 44 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 9 ludzi

1944/1945: położenie stępki pod **KFK \*\*\*** z przeznaczeniem dla *Kriegsmarine*

26.III (lub 16.IV).1945: ciężko uszkodzony w czasie brytyjskiego nalotu na stocznię, uznany za stracony

1947: odnaleziony na terenie poniemieckiej stoczni w Świnoujściu

1949: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”* z siedzibą w Świnoujściu zamówiło w *Zjednoczeniu Stoczni Rybackich* z siedzibą w Gdyni

ukończenie sześciu kutrów

III.kw.1950: wodowany **Bez Nazwy** dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Morskich „Barka”* z siedzibą w Świnoujściu

7.VIII.1950: przyholowany do *Stoczni Szczecińskiej* w Szczecinie

II.poł.1950: zarejestrowany jako **Świ-65** w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Szczecinie

24.I.1951: przyszły armator zmienił nazwę na *Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”* z siedzibą w Kołobrzegu

9.X.1951: decyzją *Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego* przekazany *Przedsiębiorstwu Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

poł.X.1951: przejęty jako **Świ-65** przez *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

znajdował się w trakcie prac wyposażeniowych

30.X.1951: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Wła-69**

24.XI.1951: ukończony jako **Arka 151** Wła-69 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Władysławowo)*

10.VIII.1952: wypłynął na połowy na Morze Północne w ramach pierwszej wyprawy ekspedycyjnej *„Arki”*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako kuter trałowy projektu 123

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot oraz trału mechanicznego MT-3

11.II.1955: **Wła-69** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

12.IX.1957: wszedł (szyper Władysław Koss) na mieliznę w pobliżu Musselburgh (Wielka Brytania),

po ok. 6 godzinach sam z niej zeszedł w wyniku przypływu, po czym udał się do Leith

1968: przekazany do *Armatorskiego Ośrodka Remontowego PPiUR „Szkuner”* we Władysławowie w celu rozbiórki na złom i opał

II.1969: zakończono prace rozbiórkowe

3.) **ARKA 155** Wła-71, *Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, numerKFK nieznany /*Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, nr stoczniowy

3/408 /*Stocznia Szczecińska* w Szczecinie, nr stoczniowy SKS-240/3

*Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, numerKFK nieznany, położenie stępki 1944-1945

*Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, nr stoczniowy 3/408, wodowany III.kw.1950

*Stocznia Szczecińska* w Szczecinie, nr stoczniowy SKS-240/3, ukończony XII(?).1951

***PRS 43023;*** sygnał wywoławczy: *SONV*

*charakterystyka w 1951*: 71.68 BRT, 22.25 NRT, 43 tony; 23.72(całk.)/22.13(rej.)×6.34×2.25 m, głębokość 2.22 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub

konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik June Munktel 753MV, nr silnika 7753/54/55, rok produkcji 1950,

225 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze typu kecz o powierzchni ok. 44 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 9 ludzi

1944/1945: położenie stępki pod **KFK \*\*\*** z przeznaczeniem dla *Kriegsmarine*

26.III (lub 16.IV).1945: ciężko uszkodzony w czasie brytyjskiego nalotu na stocznię, uznany za stracony

1947: odnaleziony na terenie poniemieckiej stoczni w Świnoujściu

1949: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”* z siedzibą w Świnoujściu zamówiło w *Zjednoczeniu Stoczni Rybackich* z siedzibą w Gdyni

ukończenie sześciu kutrów

III.kw.1950: wodowany **Bez Nazwy** dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Morskich „Barka”* z siedzibą w Świnoujściu

7.VIII.1950: przyholowany do *Stoczni Szczecińskiej* w Szczecinie

II.poł.1950: zarejestrowany jako **Świ-64** w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Szczecinie

24.I.1951: przyszły armator zmienił nazwę na *Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”* z siedzibą w Kołobrzegu

9.X.1951: decyzją *Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego* przekazany *Przedsiębiorstwu Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

znajdował się w trakcie prac wyposażeniowych

pocz.XI.1951: przejęty jako **Świ-64**przez *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

15.XI.1951: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Wła-71**

pocz.XII(?).1951: ukończony jako **Arka 155** Wła-71 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Władysławowo)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako kuter trałowy projektu 123

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot oraz trału mechanicznego MT-3

11.II.1955: **Wła-71** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

13.I.1956 godz.22.30: z trapu kutra spadł do wody i utonął pracownik „Szkunera”

16.VI.1956: po raz pierwszy wypłynął na połowy ekspedycyjne na Morzu Północnym

16.II.1962 godz. 03.35: w porcie helskim zerwany z cum przez wichurę, zdryfował na płyciznę

21.I.1963: wszedł na mieliznę w rejonie Władysławowa
27.I.1963: po sześciodniowej akcji ratunkowej, ściągnięty przez statki ratownicze „Tumak”, „R-2” i „RC-1”

1968: przekazany do *Armatorskiego Ośrodka Remontowego PPiUR „Szkuner”* we Władysławowie w celu rozbiórki na złom i opał

VIII.1969: zakończenie rozbiórki

4.) **ŚWI-62**, *Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, numerKFK nieznany /*Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, nr stoczniowy 4/408

/*Stocznia Szczecińska* w Szczecinie, nr stoczniowy SKS-240/4

*Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, numerKFK nieznany, położenie stępki 1944-1945

*Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, nr stoczniowy 4/408, wodowany I.kw.1950

*Stocznia Szczecińska* w Szczecinie, nr stoczniowy SKS-240/4, ukończony VIII.1950

***PRS 41203;*** sygnał wywoławczy: *SOJS*

*charakterystyka w 1952:* 71.60 BRT, 21.91 NRT; 24.00(całk.)/22.13(rej.)×6.34×2.25 m, głębokość 2.33 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub konstrukcji

kompozycyjnej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik June Munktel 753MV, nr silnika 7709/10/11, rok produkcji 1950, 225 KM,

2 maszty, ożaglowanie pomocnicze typu kecz o powierzchni ok. 44 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 9 ludzi

1944/1945: położenie stępki pod **KFK \*\*\*** z przeznaczeniem dla *Kriegsmarine*

26.III (lub 16.IV).1945: ciężko uszkodzony w czasie brytyjskiego nalotu na stocznię, uznany za stracony

1947: odnaleziony na terenie poniemieckiej stoczni w Świnoujściu

1949: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”* z siedzibą w Świnoujściu zamówiło w *Zjednoczeniu Stoczni Rybackich* z siedzibą w Gdyni

ukończenie sześciu kutrów

I.kw.1950: wodowany **Bez Nazwy** dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Morskich „Barka”* z siedzibą w Świnoujściu

15.III.1950: przyholowany do *Stoczni Szczecińskiej* w Szczecinie

VIII.1950: zarejestrowany jako **Świ-62** w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Szczecinie

IV.kw(?).1950: ukończony jako **Świ-62** *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Świnoujście)*

odesłany do stoczni w celu usunięcia usterek

24.I.1951: **Świ-62** *(Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Świnoujście)*

VIII./IX.1951: **Ust-59** *(Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Ustka)*

9.X.1951: decyzją *Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego* przekazany *Przedsiębiorstwu Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

kon.X.1951: **Arka 153** Ust-59 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Ustka)*

 znajdował się w stanie uszkodzonym

6(?).XI.1951: **Arka 153** Gdy-171 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

14.I.1952: doznał awarii w czasie sztormu, odholowany przez kuter „Gdy-72” do bazy

29.VII.1952: wypłynął na połowy na Morze Północne w ramach pierwszej wyprawy ekspedycyjnej *„Arki”*

 w czasie pierwszego zaciągu unieruchomiony przez sieć wkręconą w śrubę, odholowany do Ijmuiden przez kuter „Wła-68”

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako kuter trałowy projektu 123

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot oraz trału mechanicznego MT-3

II.1955: **Gdy-171** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Gdynia)*

4.IV.1956: **Wła-116** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

14/15.III.1957: stojący na kotwicy w pobliżu wejścia do portu we Władysławowie i pozbawiony oświetlenia w wyniku awarii (szyper Edmund Konkel), został

najechany przez kuter „Wła-23”

6.V.1957: 20 Mm od Władysławowa, zderzył się (szyper Henryk Hermann) z duńskim kutrem łososiowym „KR 175” holowanym przez statek ratowniczy „R-1”

22.III.1958: podczas wchodzenia do portu we Władysławowie uderzył silnie o dno

 skierowany do remontu

kon.50-tych: wymieniono sterówkę i maszty

21.II.1961 godz. 04.55: u wejścia do Zatoki Gdańskiej zderzył się z patrolowcem „OP 204”

II.1966: wycofany z eksploatacji

poł.1966: przekazany do *Armatorskiego Ośrodka Remontowego PPiUR „Szkuner”* we Władysławowie w celu rozbiórki na złom i opał

20.XI.1969: zakończenie rozbiórki

5.) **ŚWI-63**, *Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, numerKFK nieznany /*Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, nr stoczniowy 5/408

/*Stocznia Szczecińska* w Szczecinie, nr stoczniowy SKS-240/5

*Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, numerKFK nieznany, położenie stępki 1944-1945

*Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, nr stoczniowy 5/408, wodowany I.kw.1950

*Stocznia Szczecińska* w Szczecinie, nr stoczniowy SKS-240/5, ukończony VIII.1950

***PRS 43022;*** sygnał wywoławczy: *SOJT*

*charakterystyka w 1952:* 71.60 BRT, 22.01 NRT, 40 ton; 24.10(całk.)/22.13(rej.)×6.35×2.25 m, głębokość 2.33 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub

konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik June Munktel 753MV, nr silnika 4907/08/09, rok produkcji 1949, 225 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze typu kecz o powierzchni ok. 44 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 9 ludzi

1944/1945: położenie stępki pod **KFK \*\*\*** z przeznaczeniem dla *Kriegsmarine*

26.III (lub 16.IV).1945: ciężko uszkodzony w czasie brytyjskiego nalotu na stocznię, uznany za stracony

1947: odnaleziony na terenie poniemieckiej stoczni w Świnoujściu

1949: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”* z siedzibą w Świnoujściu zamówiło w *Zjednoczeniu Stoczni Rybackich* z siedzibą w Gdyni

ukończenie sześciu kutrów

I.kw.1950: wodowany **Bez Nazwy** dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Morskich „Barka”* z siedzibą w Świnoujściu

15.III.1950: przyholowany do *Stoczni Szczecińskiej* w Szczecinie

VIII.1950: zarejestrowany jako **Świ-63** w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Szczecinie

IV.kw(?).1950: ukończony jako **Świ-63** *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Świnoujście)*

24.I.1951: **Świ-63** *(Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Świnoujście)*

VIII.1951: **Ust-58** *(Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Ustka)*

9.X.1951: decyzją *Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego* przekazany *Przedsiębiorstwu Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

kon.X.1951: **Arka 154** Ust-58 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Ustka)*

6.XI.1951: **Arka 154** Gdy-172 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

10.VIII.1952: wypłynął na połowy na Morze Północne w ramach pierwszej wyprawy ekspedycyjnej *„Arki”*

II.1955: **Gdy-172** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Gdynia)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako kuter trałowy projektu 123

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot oraz trału mechanicznego MT-3

V.1956: **Wła-117** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

kon.50-tych: wymieniono sterówkę i maszty

XI.1960: w Cieśninach Duńskich przeholował zagrożony zatonięciem, uszkodzony duński kuter w bezpieczne miejsce

9.VIII.1962 ok. godz. 08.30: w porcie Sunderland (Wielka Brytania) w czasie podchodzenia do nabrzeża uderzył w stojący przy kei brytyjski statek

„Beechgrove”

3.IX.1964 godz.03.20: w trakcie manewrów w porcie władysławowskim uderzył w zacumowany kuter „Wła-86”, wkrótce po opuszczeniu portu kuter zaczął

tonąć, dzięki akcji ratowniczej kutra „Wła-7” udało się zaholować „Wła-117” do portu

6.X.1964 godz. 15.55: w wyniki błędnego manewru (szyper Romuald Śniadała) podczas wchodzenia do portu władysławowskiego uderzył w kuter „Wła-12”

III.1967: wycofany z eksploatacji

1968: przekazany do *Armatorskiego Ośrodka Remontowego PPiUR „Szkuner”* we Władysławowie w celu rozbiórki na złom i opał

IV.1969: zakończenie rozbiórki

6.) **ARKA 156** Gdy-175, *Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, numerKFK nieznany/*Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, nr stoczniowy

6/408 /*Stocznia Szczecińska* w Szczecinie, nr stoczniowy SKS-240/6

*Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, numerKFK nieznany, położenie stępki 1944-1945

*Stocznia Rybacka w Świnoujściu,* nr stoczniowy 6/408, wodowany III.kw.1950

*Stocznia Szczecińska w Szczecinie,* nr stoczniowy SKS-240/6, ukończony II.1952

***PRS 43004;*** sygnał wywoławczy: *SONX*

*charakterystyka w 1952:* 71.56 BRT, 21.77 NRT, 43 tony; 24.10(całk.)/22.13(rej.)×6.34×2.25 m, głębokość 2.33 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub

konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik June Munktel 753MV, nr silnika 7750/51/52, rok produkcji 1950, 225 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze typu kecz o powierzchni ok. 44 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 9 ludzi

1944/1945: położenie stępki pod **KFK \*\*\*** z przeznaczeniem dla *Kriegsmarine*

26.III (lub 16.IV).1945: ciężko uszkodzony w czasie brytyjskiego nalotu na stocznię, uznany za stracony

1947: odnaleziony na terenie poniemieckiej stoczni w Świnoujściu

1949: *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”* z siedzibą w Świnoujściu zamówiło w *Zjednoczeniu Stoczni Rybackich* z siedzibą w Gdyni

ukończenie sześciu kutrów

III.kw.1950: wodowany **Bez Nazwy** dla *Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Morskich „Barka”* z siedzibą w Świnoujściu

5.IX.1950: przyholowany do *Stoczni Szczecińskiej* w Szczecinie

II.poł.1950: zarejestrowany jako **Świ-66** w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Szczecinie

24.I.1951: przyszły armator zmienił nazwę na *Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”* z siedzibą w Kołobrzegu

9.X.1951: decyzją *Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego* przekazany *Przedsiębiorstwu Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

znajdował się w trakcie prac wyposażeniowych

pocz.XI.1951: przejęty jako **Świ-66**przez *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

I(?).1952: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-175**

II.1952: ukończony jako **Arka 156** Gdy-175 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

10.VIII.1952: wypłynął na połowy na Morze Północne w ramach pierwszej wyprawy ekspedycyjnej *„Arki”*

 posiadał „zetempowską” załogę (czyli wszyscy należeli do *Związku Młodzieży Polskiej),* która wyróżniła się w połowach

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako kuter trałowy projektu 123

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot oraz trału mechanicznego MT-3

I.1955: **Gdy-175** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Gdynia)*

4.VI.1956: **Wła-118** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

kon.50-tych: wymieniono sterówkę i maszty

1968: wycofany z eksploatacji i sprzedany na przetargu *Wincentemu Jankowskiemu* ze Świnoujścia

V.1969: **Wła-118** *(Wincenty Jankowski; Władysławowo)*

VI.1969: **Świ-12** *(Wincenty Jankowski; Świnoujście)*

27.VII.1969 ok. godz. 06.00: manewrując w porcie świnoujskim uderzył, stojące przy Nabrzeżu Władysława IV, kutry „Świ-29” i „Gdy-5”, w wyniku kolizji

„Świ-29” zatonął, a „Gdy-5” został poważnie uszkodzony

4.X.1969 ok. godz. 06.45: podczas połowów na bałtyckim łowisku „EF 5”, w trudnych warunkach pogodowych, zderzył się (szyper Bolesław Szwadke) ze

stojącym na kotwicy kutrem „Świ-85”, w wyniku kolizji obie jednostki odniosły poważne uszkodzenia

1971: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

***Źródła:***

**Blady Wiesław** *Polska Flota Rybacka w latach 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

**Huras Bohdan, Necel Franciszek** *Rybacka flota Władysławowa* Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa „PORTA MARE”, Gdańsk 2015,

ISBN 978-83-62022-87-8

**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

*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

**Rochowicz** **Robert** *Mobilizacja polskich jednostek pływających w latach 50. XX w.* w *Morze, Statki i Okręty nr 3-4/2021,* Magnum-X sp. z o.o, Warszawa

2021, ISSN-1426-529X

**Zbiorowe** *„Szkuner”. 50 lat* Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk 2005, ISBN 83-919488-9-7

<http://fow.pl/forum/viewtopic.php?f=18&t=6871&start=0>