***Wykaz polskich kutrów rybackich Nr 14 (wersja 2.2)***

***Superkutry typu B-25***

1.) **GDY-235**, typ B-25, nr budowy 150

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 150, wodowany pocz.VII.1955, ukończony 26.VII.1955

***UWAGA:*** rozpoczęty jako kuter typu B-12

***PRS 43057*** --> od 1975: ***PRS 430057;***

sygnał wywoławczy *SNGI* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

*charakterystyka w I.1959:* 82.12 BRT, 33.49 NRT, 53 tony; 24.00(całk.)/23.64(rej.)×6.40×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.40 m, wysokość boczna 3.04 m;

kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5127, rok produkcji 1954, 210 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

*charakterystyka w I.1974:* 82.12 BRT, 33.49 NRT, 30 ton; 24.00(całk.)/23.64(rej.)×6.40×? m, głębokość kadłuba 2.40 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub

konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5127, rok produkcji 1954, 210 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

pocz.VII.1955: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

26.VII.1955: ukończony jako**Gdy-235** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

 tego dnia zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni

XII.1955: przeznaczony do zwiadu operacyjnego, po wyposażeniu w Norwegii w nowoczesną echosondę, poszukiwał ławic ryb na Rynnie Słupskiej

21.III.1958 godz. 05.30: na wysokości Helu zderzył się z kutrem „Gdy-35”

1.I.1965: **Gdy-235** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

IX(?).1967: **Gdy-235** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

 przekazywał szyper Antoni Markowc i kierownik maszyn Stanisław Urban

10.X.1967: **Hel-132** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

26.XI.1975 godz. 02.50: osiadł na mieliźnie (szyper Leonard Wierzba) w pobliżu Cypla Helskiego, przyczyną było samoistne przesunięcie pławy „HL-S”

 ściągnięty przez statek ratowniczy „Pasat”

kon.XI.1975: wycofany z eksploatacji

pocz.1976: rozebrany na złom i opał

2.) **GDY-236**, typ B-25, nr budowy 151

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 151, wodowany X(?).1955, ukończony 8.XII.1955

***UWAGA:*** rozpoczęty jako kuter typu B-12

***PRS 43058*** --> od 1975: ***PRS 430058;***

sygnał wywoławczy *SNGS* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

*charakterystyka w I.1959:* 82.19 BRT, 33.78 NRT, 53 tony; 24.00(całk.)/23.66(rej.)×6.40×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.41 m, wysokość boczna 3.04 m;

kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5128, rok produkcji 1954, 210 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

*charakterystyka w I.1975:* 82.19 BRT, 33.78 NRT, 36 ton; 24.00(całk.)/23.66(rej.)×6.40×? m, głębokość kadłuba 2.41 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub

konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5128, rok produkcji 1954, 210 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

X(?).1955: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

8.XII.1955: ukończony jako**Gdy-236** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

12.VII.1962 godz. 19.30: w trakcie postoju przy kei „Arki” w Gdyni, został uderzony w nadbudówkę rufowym dewitem manewrującego kutra „Gdy-27”

 przyczyną zdarzenia, było zacięcie urządzenia sterowego

1.I.1965: **Gdy-236** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

IX(?).1967: **Gdy-236** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

 przekazywał szyper Józef Giewald i kierownik maszyn Edward Michelewski, przyjmował Józef Łukaszewicz i Kazimierz Dyszczakowski

10.X.1967: **Hel-133** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

26.V.1975 wycofany z eksploatacji

31.VI.1975: zakwalifikowany do złomowania

 rozebrany na złom i opał

3.) **GDY-237**, typ B-25, nr budowy 152

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 152, wodowany 5.XII.1955, ukończony 4.I.1956

***UWAGA:*** rozpoczęty jako kuter typu B-12

***PRS 43059*** --> od 1975: ***PRS 430059;***

sygnał wywoławczy *SNHE* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

*charakterystyka w I.1959:* 82.14 BRT, 3.36 NRT, 53 tony; 24.00(całk.)/23.65(rej.)×6.40×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.41 m, wysokość boczna 3.04 m;

kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5144, rok produkcji 1955, 210 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

*charakterystyka w I.1974:* 82.14 BRT, 3.36 NRT, 27 ton; 24.00(całk.)/23.65(rej.)×6.40×? m, głębokość kadłuba 2.41 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub

konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5144, rok produkcji 1955, 210 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

5.XII.1955: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

tego dnia zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-237**

4.I.1956: ukończony jako**Gdy-237** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

25.IV.1960 o godz. 14.00: na łowisku „S 5”, we mgle, zderzył się (szyper Krystian Jersak) z kutrem „Gdy-206”

III.1964: uszkodził ster w trakcie połowów na Głębi Gdańskiej

 zaholowany do Władysławowa przez kuter ratowniczy „R-1”

1.I.1965: **Gdy-237** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

12.IX.1967: **Gdy-237** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Szkuner”; Gdynia)*

 przekazywał szyper Krystian Jerzak i kierownik maszyn Leonard Małecki

21.IX.1967: **Wła-177** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

28.XII.1970 ok. godz. 16.30: w czasie podchodzenia do wejścia portu we Władysławowie, kuter uderzył stępką o grunt, uszkadzając kadłub

przyczyną były naniesione prądem piaskowo-żwirowe rumowiska, który spłycił tor wodny

29.III.1971 godz.02.55: w czasie podchodzenia do wejścia portu we Władysławowie, kuter uderzył stępką o kilkukrotnie o grunt, uszkadzając kadłub

przyczyną były naniesione sztormową aurą żwirowe rumowiska, który spłycił tor wodny

13.III.1977 godz. 07.43: wchodząc do portu we Władysławowa, zszedł z toru wodnego i wszedł na płyciznę u falochronu północnego

13.III.1977 godz. 12.10: ściągnięty przez statek ratowniczy „Cyklon”

13.VIII.1977 godz.07.42: w gęstej mgle i przy silnej fali przyboju, wszedł na płyciznę (szyper Brunon Budzisz) u wejścia do portu we Władysławowie,

ściągnięty przez statki ratownicze „Pasat” i „Cyklon”

1.X.1977: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do kasacji

VI.1978: zakończono rozbiórkę kutra

***UWAGA:*** zdemontowany silnik zamontowano w I.poł.1978 na kutrze „Wła-135” (typ B-25s, nr budowy 187), pozycja 7.) w Wykazie kutrów rybackich

nr 15

4.) **GDY-238**, typ B-25, nr budowy 153

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 153, wodowany XII.1955, ukończony 20.I.1956

***PRS 43060*** --> od 1975: ***PRS 430060;***

sygnał wywoławczy *SNHF* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

*charakterystyka w I.1959:* 82.23 BRT, 35.48 NRT, 53 tony; 24.00(całk.)/23.64(rej.)×6.40×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.40 m, wysokość boczna 3.04 m;

kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5145, rok produkcji 1955, 210 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

*charakterystyka w I.1974:* 82.23 BRT, 35.48 NRT, 27 ton; 24.00(całk.)/23.64(rej.)×6.40×? m, głębokość kadłuba 2.40 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub

konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5145, rok produkcji 1955, 210 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

XII.1955: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

12.I.1956: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-238**

20.I.1956: ukończony jako**Gdy-238** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

24.VII.1959 godz. 03.20: wszedł na skały (szyper Alojzy Skrzypkowski) u wybrzeży Angli

21.XII.1963 godz. 03.10: manewrując w porcie gdyński, uderzył (szyper Jan Piotrowski) w statek ratowniczy „Sztorm”

1.I.1965: **Gdy-238** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

30.VIII.1967: **Gdy-238** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Gdynia)*

 przekazywał szyper Zygmunt Wit i kierownik maszyn Eugeniusz Podbielski, przyjmował Henryk Dyjewski i Albin Górski

13.IX.1967: **Wła-175** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

VI.1978: uznany za zbędny, przekazany do rozbiórki

XI.1978: zakończono prace rozbiórkowe

5.) **GDY-239**, typ B-25, nr budowy 154

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 154, wodowany XII.1955, ukończony 2.II.1956

***PRS 43061*** --> od 1975: ***PRS 430061;***

sygnał wywoławczy *SNHG* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

*charakterystyka w I.1959:* 81.71 BRT, 35.25 NRT, 53 tony; 24.00(całk.)/23.62(rej.)×6.41×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.41 m, wysokość boczna 3.04 m;

kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5166, rok produkcji 1955, 210 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

*charakterystyka w I.1974:* 81.71 BRT, 35.25 NRT, 35 ton; 24.00(całk.)/23.62(rej.)×6.41×? m, głębokość kadłuba 2.41 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub

konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5166, rok produkcji 1955, 210 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

XII.1955: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

20.I.1956: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-239**

2.II.1956: ukończony jako**Gdy-239** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

11.V.1963: zderzył się (szyper Leon Żurawski) z kutrem „Gdy-243” w Basenie nr 2 portu Gdyńskiego

17.V.1963: ponownie zderzył się w porcie gdyńskim z kutrem „Gdy-243”

1.I.1965: **Gdy-239** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

22.VI.1966: **Gdy-239** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Gdynia)*

 przekazywał szyper Jan Piotrowski i kierownik maszyn Tadeusz Olszewski

kon.VI.1966: **Dar-104** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

15.X.1975: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do kasacji

W.1976: rozebrany na złom i opał sposobem gospodarczym

6.) **GDY-240**, typ B-25, nr budowy 155

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 155, wodowany XII(?).1955, ukończony 16.IV.1956

***PRS 43062*** --> od 1975: ***PRS 430062;***

sygnał wywoławczy *SNIB* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

*charakterystyka w I.1959:* 82.21 BRT, 34.51 NRT, 53 tony; 24.00(całk.)/23.63(rej.)×6.40×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.39 m, wysokość boczna 3.04 m;

kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5165, rok produkcji 1955, 210 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

*charakterystyka w I.1975:* 82.21 BRT, 34.51 NRT, 35 ton; 24.00(całk.)/23.63(rej.)×6.40×? m, głębokość kadłuba 2.39 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub

konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5165, rok produkcji 1955, 210 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

XII(?).1955 wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

30.III.1956: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-240**

16.IV.1956: ukończony jako**Gdy-240** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

1.I.1965: **Gdy-240** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

18.XI.1966: **Hel-126** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

27.V.1977: **Hel-126** *(Andrzej Konkol; Hel)*

† 7.II.1979: zaginął w ciężkim sztormie, wraz z całą załogą na łowisku „S 5-6” na Zatoce Gdańskiej

7.) **HYDROGRAF-I**, typ B-25, nr budowy 156

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 156, wodowany II(?).1956, ukończony 15.VI.1956

***PRS 43063*** --> od 1975: ***PRS 430063;***

sygnał wywoławczy *SNIR* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973) --> od I.kw.1977: *SQIB* (sygnał wykreślony z rejestru w 1979 roku)

*charakterystyka w I.1959*: 82 BRT, 34 NRT; 24.11(całk.)/23.64(rej.)×6.40×~2.40 m, głębokość kadłuba 2.40 m, wysokość boczna 3.54 m, wolna burta

650 mm; kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5164, rok produkcji 1955, 210 KM, paliwo olej opałowy, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 8 osób

*charakterystyka w I.1974:* 82 BRT, 34 NRT; 24.11(całk.)/23.64(rej.)×6.40×~2.40 m, głębokość kadłuba 2.40 m, wysokość boczna 3.54 m, wolna burta

650 mm; kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5094, rok produkcji 1952, 210 KM, paliwo olej opałowy, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 8 osób

*charakterystyka w I.1984*: 82 BRT, 34 NRT; 24.11(całk.)/23.64(rej.)×6.40×? m, wysokość boczna 3.54 m; kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład,

1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, 155 kW/210 KM, paliwo olej opałowy, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

II(?).1956: wodowany jako: **Gdy-241** dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

15.VI.1956: ukończony jakokuter hydrograficzny **Hydrograf-I** *(Gdański Urząd Morski; Świnoujście)*

1958: kuter hydrograficzny **Hydrograf-1** *(Gdański Urząd Morski; Gdynia)*

1966: kuter hydrograficzny **Hydrograf-1** *(Gdański Urząd Morski; Świnoujście)*

II.kw.1971: kuter dozorczy **Kontroler-9** *(Gdański Urząd Morski; Gdynia)*

 przydzielony *Wydziałowi Ochrony Rybołówstwa*

III.1973: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu, nr silnika 5094, rok produkcji silnika 1952

***UWAGA:*** silnik pochodził z przeznaczonego do kasacji w X.1968 kutra „Hel-131” (typ B-12, nr budowy 133)

1975: kuter dozorczy **Kontroler-9** *(Urząd Morski w Gdyni; Gdynia)*

I.kw.1981: wycofany z eksploatacji

XI.1981: **Gdy-20** *(Jan Kreft i Bonny Szmit; Gdynia)*

1986(?): **Gdy-20** *(Bonny Szmit; Gdynia)*

II.kw.1991: skreślony z Rejestru Statków Polskich *Polskiego Rejestru Statków*

 dalsze losy nie znane, prawdopodobnie rozebrany na opał i złom

8.) **GDY-241**, typ B-25 nr budowy 157

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 157, wodowany II.1956, ukończony 6.VIII.1956

***PRS 43064*** --> od 1975: ***PRS 430064;***

sygnał wywoławczy *SNIX* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

***UWAGA:*** początkowo przydzielony sygnał wywoławczy *SNIR,* został przed ukończeniem zmieniony na *SNIX*

*charakterystyka w I.1959:* 82.24 BRT, 34.24 NRT, 53 tony; 24.00(całk.)/23.63(rej.)×6.41×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.41 m, wysokość boczna 3.04 m;

kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5167, rok produkcji 1955, 210 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

II.1956: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

30.VI.1956: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-241**

6.VIII.1956: ukończony jako**Gdy-241** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

1.I.1965: **Gdy-241** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

18.XI.1966: **Hel-127** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

28.III.1969: w trakcie manewrów w porcie helskim, pokrywa lodowa uszkodziła poszycie kadłuba

14.IX.1970: w trakcie cumowania w porcie helskim, na kutrze wybuchł pożar, ugaszony przez miejscowych strażaków.

19.VII.1977: **Hel-127** *(Lucjan Schomborg; Hel)*

23.VIII.1979: załoga zaobserwowała nad wodą piorun kulisty

V.1986: sprzedany, dalsze losy nie znane

9.) **PODHALANIN**, typ B-25, nr budowy 158

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 158, wodowany 24.VII.1957, ukończony II.poł1957

***UWAGA:*** czasami określany jako typ B-59, zbudowany na kadłubie kutra typu B-25

***PRS 63004*** --> od ok. 1957: ***PRS 43065*** --> od 1975: ***PRS 430065;***

sygnał wywoławczy *SNLA*

*charakterystyka w I.1959:* 93 BRT, 16 NRT; 23.24(rej.)×6.40×3.00m, głębokość kadłuba 2.40 m; kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład; 3-cyl. silnik Vølund

DR-330, nr silnika 5206, rok produkcji 1956, 225 KM, paliwo olej opałowy, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, ~9 węzłów; załoga 8 osób

24.VII.1957: wodowany jako **Jarl** dla *Ligi Przyjaciół Żołnierza*

II.poł.1957: ukończony jako szkolny jacht motorowy **Podhalanin** *(Centralny Klub Morski „Gryf” LPŻ; Gdynia)*

 przydzielony do *Centralnego Ośrodka Szkolenia Morskiego LPŻ* w Jastarni

13.XI.1962: szkolny jacht motorowy **Podhalanin** *(Yacht Klub Morski „Gryf”; Gdynia)*

 przydzielony do *Centralnego Ośrodka Szkolenia Morskiego LOK* w Jastarni

1966: niewykazywany z Rejestrze Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

 dalsze losy nieznane

10.) **R-1**, typ B-25 --> typ R-1, nr budowy 159

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 159, wodowany 1956, ukończony III(?).1956

***UWAGA:*** zbudowany na kadłubie kutra typu B-25

***PRS 42066*** --> od I.kw.1956: ***PRS 40027*** --> od II.kw.1960: ***PRS 45018*** --> od 1975: ***PRS 450018,*** numer Rejestru Okrętowego ***ROS 1750;***

sygnał wywoławczy *SPJD* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

*charakterystyka w I.1959:* 78.43 BRT, 20.96 NRT; 25.18(rej.)×6.39×~2.50 m, głębokość kadłuba 2.54 m, wysokość boczna 3.00 m; kadłub konstrukcji

mieszanej, ze wzmocnieniami przeciwlodowymi, nadbudówka stalowa, 1 pokład; 6-cyl. silnik MWM RH335SU, nr silnika 2829/17, rok produkcji 1954, 310 KM, paliwo olej opałowy; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, uciąg 3 tony; załoga 6 osób

*charakterystyka w I.1985:* 78.43 BRT, 20.96 NRT; 25.18(rej.)×6.39×2.23 m, głębokość kadłuba 2.54 m, wysokość boczna 3.00 m; kadłub konstrukcji

mieszanej, ze wzmocnieniami przeciwlodowymi, nadbudówka z hydronalium, 1 pokład; 6-cyl. silnik MWM RH335SU, nr silnika 2829/17, rok produkcji 1954, 228 kW/310 KM, paliwo olej opałowy; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, uciąg 3 tony; załoga 6 osób

III(?).1956: ukończony jako kuter holowniczo-ratowniczny **R-1** *(Polskie Ratownictwo Okrętowe; Gdynia)*

stacjonował w Helu, do 1976 roku był jednostką flagową floty służby ratowniczej

I.poł.(?)VIII.1956: wraz z holownikiem „Żubr” ratował przed zatonięciem, nabierający wody trawler „Podlasie” (Gdy-213)

26.VIII.1956: w silnym sztormie (7-8ºB, w porywach do 10º), wyszedł na wody Zatoki Gdańskiej (d-ca kpt. Jan Mrotek) na ratunek jachtowi „Smuga”

 podjęto z wody rozbitka i przeholowano jacht do Gdyni

X.1956: wysłany do Göteborgu na strefową konferencję na temat ratownictwa morskiego połączoną z pokazami sprzętu ratunkowego

31.I.1957: na wysokości Łeby, wraz z łodzią ratowniczą „RC-I” rozpoczął akcję ściągnięcia z mielizny kutra rybackiego „Łeb-10”

1.II.1957: zakończenie akcji ratunkowej kutra „Łeb-10”

25.IV.1957: w pobliżu Chałup, w sztormie rozpoczął akcję ściągania z mielizny kutra rybackiego „Wła-70” ze *„Szkunera”*, lecz także osiadł na płyciźnie

26.IV.1957: ściągnięty z mielizny (wraz z „Wła-70”) przez wezwane na pomoc kutry ratownicze „R-4” i RC-1”

6.V.1957: 20 Mm od Władysławowa, w trakcie holowania duńskiego kutra łososiowego „KR 175”, doszło do kolizji z kutrem rybackim „Wła-116”, który rozbił

dziób i burtę kutra duńskiego

11.IX.1957 godz. 17.30: wyszedł z Helu na poszukiwanie zaginionej tratwy „Nihil-Novi”, która miała się znajdować ok. 10 Mm od Jastarni

 po przeszukaniu akwenu od Jastarni po Władysławowo, za względu na zapadnięcie nocy, kuter powrócił do Helu

12.IX.1957 o wschodzie słońca: kuter rozpoczął dalsze poszukiwania tratwy „Nihil-Novi”

12.IX.1957 godz.15.15: w pozycji ok. 45 Mm na płn. od Rozewia odnaleziono tratwę

ze względu na pogarszającą się pogodę podjęto holowanie tratwy do najbliższego portu, po dwóch godzinach pękł hol manilowy, podano więc hol stalowy i ewakuowano pięciu członków załogi tratwy na kuter (pozostał tylko kapitan), wówczas nastąpiła awaria steru na „R-1”, kuter całą noc dryfował z tratwą na holu

13.IX.1957 wieczorem: po prowizorycznej, 6-godzinnej naprawie steru, kuter z tratwą na holu ruszył w kierunku brzegu

14.IX.1957 tuż po północy: z powodu problemów z manewrowaniem „R-1” przekazał hol, przybyłemu do asysty kutrowi ratowniczemu „R-4”

 „R-1” podążał w kierunku Gdyni w „zestawie holowniczym”

15.IX.1957 godz.10.35: cały „zestaw holowniczy”, w którym znajdował się uszkodzony „R-1” wpłynął do gdyńskiego portu.

24.I.1959: wyszedł na poszukiwania kutra rybackiego „Wła-91”, z którym w czasie sztormu stracono kontakt

 „Wła-91 został odnaleziony przy burcie sowieckiego statku „Volga”, na pokładzie którego odpoczywali zmęczeni sztormem rybacy

I.poł.1959: wymiana dotychczasowej, stalowej pokładówki na lżejszą skonstruowaną z hydronalium w *Gdańskiej Stoczni Rzecznej* w Gdańsku-Stogach

VI.1959: wraz z holownikiem „Jantar” wysłany do Bremy na VIII. międzynarodową Konferencję Ratownictwa Morskiego

21.VII.1960: rozpoczęcie akcji ściągania z mielizny, pobliżu Jastrzębiej Góry, kutra rybackiego „Wła-98 z władysławowskiego *„Gryfa”*

 w akcji ratowniczej brały udział holownik „Tumak” i kutry ratownicze „Muszla”, „R-1”, „RC-1” i „RC-2”

5.VIII.1960: zakończenie sukcesem akcji pod Jastrzębią Górą

23.08.1961: odholował do portu helskiego harcerski jacht „Arka”, który przez silny wiatr został zniesiony na zewnętrzną stronę zachodniego falochronu

7.XII.1961: wraz z kutrami „R-2” i „Muszla”, w rejonie latarni Stilo ściągnął z mielizny niemiecki motorowiec „Wodan”

13.III.1962: przeprowadził akcję gaśniczą na szwedzkim kutrze „SE-144”

27./28.III.1962: wraz z holownikiem „Tumak” i kutrem ratowniczym „Alga”, w rejonie Gdyni ściągnął z mielizny kuter rybacki „Gdy-248” należący do *„Arki”*

30.IIII.1962: z mielizny położonej o 400m od Góry Szwedów ściągnął kuter „Hel-3”

kon.1962: zmiana klasyfikacji na kuter holowniczy

29.XII.1963: wraz z kutrem ratowniczym „Alga” ściągnął z mielizny kuter rybacki „Ust-6” z usteckiego *„Łososia”*

6.III.1964: przyholował z łowiska do Władysławowa, unieruchomiony awarią napędu kuter „Wła-33”

II.poł.III.1964: przeholował z Gdyni do stoczni we Władysławowie, uszkodzony w kolizji transportowiec łącznikowy „Iwona” z helskiej *„Kogi”*

 w tym okresie doprowadził do Władysławowa kuter rybacki „Wła-177”, który doznał uszkodzenia steru w czasie połów na Głębi Gdańskiej

8.I.1966: na wsch. od Łeby, wraz z kutrami ratowniczymi „Muszla” i „RC-1” rozpoczął operację ściągnięcia z mielizny kutra rybackiego „Łeb-34” ze *Spółdzielni*

*im. X-lecia PRL*

19.I.1966: zakończenie akcji na wsch. Łeby

21.II.1966: w porcie helskim dogaszał pożar na przyholowanym z Zatoki Gdańskiej kutrze rybackim „Hel-2”

11.IV.1967: wraz z kutrem ratowniczym „Alga”, ściągnął z mielizny w pobliżu wejścia do portu we Władysławowie, kuter rybacki „Wła-166” ze *„Szkunera”*

20.XII.1967: wraz z kutrem ratowniczym „Muszla” w pobliżu Władysławowa, rozpoczął akcję ściągnięcia z mielizny kutra rybackiego „Gdy-2”

27.XII.1967: zakończenie akcji

3.I.1968: przejął z kutra ratowniczego „Muszla” i przewiózł do Helu, dwóch rozbitków z kutra rybackiego „Wła-23”

8.VIII.1968: w sztormie udzielił pomocy kutrowi „Gdy-56” mającemu przeciekający kadłub

 następnie asystował go podczas powrotu do Gdyni

19.VI.1969: wraz z łodzią ratowniczą „RC-1” ewakuował pasażerów statku pasażerskiego „Salomea”, który wszedł na mieliznę w rejonie Łeby.

20.VI.1969: wraz z „RC-1” ściągnął „Salomeę” z mielizny

9.II.1970: wraz z holownikiem „Miś” rozpoczął operację ściągnięcia z mielizny w Dużym Bełcie motorowca „Kolejarz”

13.II.1970: zakończenie akcji

3.IX.1970: wraz z kutrami ratowniczymi „Bryza” i „R-4”, rozpoczęły ratowanie nabierającego wodę zachodnioniemieckiego statku „Eros”

 po ewakuacji załogi statek osadzono na mieliźnie w celu uszczelnienia

12.IX.1970: zakończenie asystowania statkowi „Eros”

 statek po uszczelnieniu statek został ściągnięty z mielizny i odholowany do portu

13.I.1972: wraz z kutrem ratowniczym „RC-1” rozpoczął ściąganie z mielizny u wejścia do portu w Łebie, kutra rybackiego „Łeb-31” z *„Rybmoru”*

18.I.1972: wraz z kutrem „R-4”ratował oblodzony i płonący duński motorowiec „Liselotte”

16.I.1973: wraz ze statkiem ratowniczym „Szkwał” i kutry „R-3” i „R-4”, kutrem dozorczym „Kontroler-25 oraz holownikiem „Rosomak” wyszedł na

poszukiwania zaginionej motorowej łodzi rybackiej „Ust-119”

21.I.1973: akcja poszukiwawcza zakończyła się sukcesem, łódź rybacką odnalazł kuter „R-3”

15.XII.1977: rozpoczęcie operacji (wraz ze statkiem ratowniczym „Sztorm 2”) ściągnięcia z mielizny w rejonie Kołobrzegu pogłębiarki „Świdrak”

16.XII.1977: zakończenie akcji ściągnięcia „Świdraka”

11.VIII.1978: wraz z holownikiem „Tumak” i kutrem pilotowym „Pilot-51” brał udział w akcji ratunkowej kutra rybackiego „Koł-26” ze spółdzielni *„Bałtyk”*,

który wszedł na mieliznę u wejścia do portu kołobrzeskiego

17.X.1978: wraz z holownikiem „Rosomak”, bazą ratowniczą „Smok” i dźwigiem pływającym „Rak” rozpoczął operację podnoszenia z dna Kanału

Piastowskiego norweskiego statku „Aisa”, który zatonął w wyniku kolizji

IX.1979: zakończono sukcesem podnoszenie „Aisy”

24.XII.1980: rozpoczęcie podnoszenia z dna zatopionego w kolizji przy nabrzeżu *Stoczni im. Komuny Paryskiej* w Gdyni statku „Sah Kim” budowanego dla

armatora z Hong Kongu, w operacji biorą też udział kutry „R-3” i „R-4”, okręt ratowniczy „Czapla” i lodołamacz „Posejdon”

15.I.1981: zakończenie operacji podnoszenia statku „Sah Kim”

1982: kuter nurkowy **Mariola** *(Polskie Ratownictwo Okrętowe; Gdynia)*

II.1987: wraz z dźwigami pływającymi „Maja” i „Rak” brał udział w wydobyciu bramy zamykającej suchy dok *Stoczni Gdańskiej im. Lenina*, zatopionej przez

silny wiatr i napierającą krę

IV.1987: wraz z dźwigami pływającymi „Maja” i „Rak” brał udział w ratowaniu przewróconego na bok w czasie wodowania bocznego w *Stoczni Gdańskiej im.*

*Lenina* sowieckiego żaglowca „Mir” („Мир”)

1989: kuter roboczy **Mariola** *(Yacht Klub „Amigo”; Szczecin)*

I.poł..1990: kuter roboczy **Mariola** *(Towarzystwo Przedsięwzięć Produkcyjnych, Handlowych i Usługowych „Polaris” Spółka z o.o.; Szczecin)*

14.VI.1990: kuter roboczy **Mariola** *(Roman Kuchciński; Świnoujście)*

16.X.1990: pomierzony przez *Polski Rejestr Statków,* wystawiono Świadectwo Pomiarowe nr 1209

22.X.1990: zarejestrowany w *Sądzie Wojewódzkim* w Szczecinie, nr rejestru ROS 1750

1992: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

 nadbudówkę ścięto i przekazano do *Zakładu Doskonalenia Zawodowego* w Świnoujściu, gdzie do 2019 roku służyła do szkoleń p-poż.;

 pozostał „goły” uszkodzony kadłub, ze zmurszałym pokładem, usunięto wszystko co dało się zdemontować

† 2007: remontowany kadłub zatonął w Świnoujściu Ognicy w bliżej nieokreślonych okolicznościach

2012: wrak podniesiony, remontowany na wodzie

† 2014: ponownie kadłub zatonął w Świnoujściu Ognicy w bliżej nieokreślonych okolicznościach

II.kw.2022: znajduje się w stanie półzatopionym (dziób na slipie, rufa pod wodą), planowane jest ponowne wydobycie i dalszy remont

11.) **R-2**, typ B-25 --> typ R-1, nr budowy 160

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 160, wodowany 1956, ukończony V.1956

***UWAGA:*** zbudowany na kadłubie kutra typu B-25

***PRS 42067*** --> od I.kw.1956: ***PRS 40028*** --> od III.kw.1960: ***PRS 45019*** --> od 1975: ***PRS 450019;***

sygnał wywoławczy *SPJF* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973) --> od I.kw.1977: *SQIB* (sygnał wykreślony z rejestru w 1979) --> od 1996: *SPIF*

*charakterystyka w I.1959:* 79 BRT, 21 NRT; 25.18(rej.)×6.40×~2.50 m, głębokość kadłuba 2.52 m, wysokość boczna 3.00 m, wolna burta 640 mm; kadłub

konstrukcji mieszanej, ze wzmocnieniami przeciwlodowymi, nadbudówka stalowa, 1 pokład; 6-cyl. silnik MWM RH230SU, nr silnika 2631/14, rok produkcji 1950, 250 KM, paliwo olej opałowy; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, uciąg 3 tony; załoga 6 osób

*charakterystyka w I.1980:* 79 BRT, 21 NRT; 25.18(rej.)×6.40×~2.50 m, głębokość kadłuba 2.52 m, wysokość boczna 3.00 m, wolna burta 640 mm; kadłub

konstrukcji mieszanej, ze wzmocnieniami przeciwlodowymi, nadbudówka z hydronalium, 1 pokład; 12-cyl. silnik Wola 31H12A, nr silnika 23177, rok produkcji 1977, 309 kW/420 KM, paliwo olej opałowy; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, uciąg 3 tony; załoga 6 osób

*charakterystyka w 1994:* wyporność 165 ton; 24.42(całk.)×6.40×? m, głębokość kadłuba 2.52 m, wysokość boczna 3.00 m; kadłub konstrukcji mieszanej ze

wzmocnieniami przeciwlodowymi, nadbudówka z hydronalium, 1 pokład; 12-cyl. silnik Wola 31H12A, nr silnika 23177, rok produkcji 1977, 309 kW /420 KM, paliwo olej opałowy; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, zasięg 1200 Mm; załoga 7 osób

*charakterystyka w I.1997:* 78 GT, 18 NT; 24.42(całk.)/22.11(rej.)×6.40×2.52 m, wysokość boczna 3.00 m; kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład; 12-cyl.

silnik Wola 31H12A, 309 kW/420 KM, paliwo olej opałowy; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów; 12 pasażerów

V.1956: ukończony jako kuter holowniczo-ratowniczny **R-2** *(Polskie Ratownictwo Okrętowe; Gdynia)*

 stacjonował w Ustce

25.VIII.1956: w sztormie, odholował (kpt. Norbert Grosicki) z łowiska kołobrzesko-darłowskiego, do portu we Władysławowie unieruchomiony awarią silnika

kuter rybacki „Dar-39” z *Przedsiębiorstwa „Kuter”*

26.VIII.1956: wszedł do portu we Władysławowie z kutrem „Dar-39” na holu

1.IV.1957: wraz z łodzią ratowniczą „RC-1” rozpoczął ściąganie kutra „Koł-33” z mielizny w okolicach Kołobrzegu

21.IX.1957: w pobliżu przystani rybackiej w Rowach, wraz z kutrem ratowniczym „RC-2”, ściągał z brzegowej płycizny kuter rybacki „Ust-21”

22.IX.1957: zakończenie akcji ratunkowej sukcesem

7.II.1958: wraz z kutrem „R-3” i łodzią „RC-2” rozpoczął operację ściągania z mielizny w pobliżu latarni Czołpino kutra rybackiego „Ust-39”

23.II.1958: koniec akcji w rejonie latarni Czołpino

7.IX.1958: wraz z kutrem ratowniczym „RC-2”, holował z morza do portu usteckiego, unieruchomiony szwedzki motorowiec „Calli”

9.IX.1958: zakończenie holowania

I.poł.1959: wymiana dotychczasowej, stalowej pokładówki na lżejszą skonstruowaną z hydronalium w *Gdańskiej Stoczni Rzecznej* w Gdańsku-Stogach

14.XII.1959: wraz z kutrem ratowniczym „Muszla” , po wypompowaniu wody z kadłuba, rozpoczął w pobliżu Ustki ściąganie z mielizny kutra rybackiego

„Łeb-30”

24.XII.1959: zakończenia akcji ratunkowej kutra „Łeb-30”

4.II.1960: rozpoczęcie w sztormie holowania z Rynny Słupskiej do portu macierzystego, unieruchomionego kutra rybackiego „Ust-33”

5.II.1960: zakończenie holowania w Ustce

24.II.1960: w sztormie, odnalazł i odholował do Ustki, unieruchomiony i silnie przeciekający kuter „Ust-66”

19.VI.1961: w basenie rybacki portu gdyńskiego zderzył się z kutrem rybackim „Gdy-6”

7.XII.1961: wraz z kutrami „R-1” i „Muszla”, w rejonie latarni Stilo ściągnął z mielizny niemiecki motorowiec „Wodan”

9.I.1962: po kilkugodzinnej akcji, ściągnął z mielizny w rejonie latarni w Jarosławcu i odholował do Ustce, kuter rybacki „Ust-44” należący do *„Korabia”*

kon.1962: zmiana klasyfikacji na kuter holowniczy

21.I.1963: wraz z holownikiem „Tumak” i kutrem ratowniczym RC-1”, rozpoczął operację ściągnięcia z mielizny w rejonie Władysławowa kutra rybackiego

 „Wła-71” należącego do *„Szkunera”*

27.I.1963: akcja ratownicza w rejonie Władysławowa została zakończona sukcesem

27.XI.1963: wraz z holownikiem „Jantar” i kutrami ratowniczymi „Bryza”, „Alga” i „RC-1” oraz jednostkami Marynarki Wojennej, ściągnął z mielizny w

pobliżu Helu motorowiec „Wyka”

20.VII.1964: poszukiwał marynarza z szalandy „S-PRC-38”, który wypadł za butę

4.I.1965: w sztormie, odholował z łowiska do portu helskiego, unieruchomiony przez zaplątaną w śrubę sieć, kuter rybacki „Ust-65”

13.I.1966: w sztormie, odholował z łowiska „M 9” do portu helskiego, unieruchomiony przez zaplątaną w śrubę sieć, kuter rybacki „Ust-5”

4.II.1966: w sztormie, odnalazł i odholował do portu władysławowskiego, unieruchomiony kuter „Łeb-3”

 na redzie Władysławowa, z powodu problemów ze sterem, hol przejął kuter ratowniczy „Muszla”

6.V.1966: ściągnął z mielizny w niedużej odległości od portu usteckiego, kuter rybacki „Ust-51” i zaholował do macierzystego portu

10.XI.1966: wraz z kutrami ratowniczymi „Muszla” i „RC-2”, rozpoczął ściąganie z mielizny w koło latarni Czołpino, duńskiego kutra rybackiego „SE-213”

12.III.1967: w raz z kutrem ratowniczym „Sztorm” poszukiwał unieruchomionego kutra „Ust-48”

 po jego odnalezieniu odholował go do portu macierzystego

27.VIII.1968: wraz z holownikiem „Rosomak” i kutrem ratowniczym „RC-1”, holował z morza do portu zachodnioniemiecki statek „Grete B.”

09.IV.1970: poszukiwał unieruchomionego kutra rybackiego „Koł-25”, a po odnalezieniu rozpoczął holowanie do portu kołobrzeskiego

10.IV.1970: zakończenie holowania do portu macierzystego kutra „Koł-25”

14.III.1974: w okolicach Kołobrzegu, ściągnął z mielizny pozbawiony napędu kuter rybacki „Koł-99”, po czym odholował go to portu kołobrzeskiego

31.XII.1974: skreślony z listy floty *Polskiego Ratownictwa Okrętowego*

1975: kuter dozorczy **Kontroler-30** *(Urząd Morski w Słupsku; Kołobrzeg)*

IX.1979: kuter dozorczy **Kontroler-30** *(Urząd Morski w Słupsku; Darłowo)*

XII.1979: wymiana dotychczasowego silnika na 12-cyl. silnik Wola 31H12A, nr silnika 23177, rok produkcji 1977 o mocy 420 KM

21.X.1991: przekazany *Straży Granicznej Rzeczpospolitej Polski*

 nieeksploatowany

IV.1994: motorówka patrolowa **SG-030** *(Morski Oddział Straży Granicznej)*

 przydzielony *Bałtyckiego Dywizjonu Straży Granicznej,* stacjonował w Kołobrzegu

1.III.1995: wycofany ze służby

IX.1995: sprzedany, skierowany do przebudowy na statek pasażerski

1996: statek wycieczkowy **Moby Dick** *(Izabella Wielento; Kołobrzeg)*

II.kw1999: sprzedany do Wielkiej Brytanii

26.V.1999: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

 dalsze losy nieznane

12.) **R-3**, typ B-25 --> typ R-1, nr budowy 161

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 161, wodowany 1956, ukończony III.1957(?)

***UWAGA:*** zbudowany na kadłubie kutra typu B-25

***PRS 42068*** --> od I.kw.1956: ***PRS 40030*** --> od III.kw.1960: ***PRS 45020*** --> od 1975: ***PRS 450020;***

sygnał wywoławczy *SPKR* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

*charakterystyka w I.1959:* 79BRT, 22NRT; 25.20(rej.)×6.41×~2.50m, głębokość kadłuba 2.52 m, wysokość boczna 3.00 m; kadłub konstrukcji mieszanej,

ze wzmocnieniami przeciwlodowymi, nadbudówka stalowa, 1 pokład; 6-cyl. silnik MWM RH335SU, nr silnika 3005/13, rok produkcji 1956, 310 KM, paliwo olej opałowy; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, uciąg 3 tony; załoga 6 osób

*charakterystyka w I.1985:* 79BRT, 22NRT; 25.20(rej.)×6.41×~2.18m, głębokość kadłuba 2.52 m, wysokość boczna 3.00 m; kadłub konstrukcji mieszanej,

ze wzmocnieniami przeciwlodowymi, nadbudówka z hydronalium, 1 pokład; 6-cyl. silnik MWM RH335SU, nr silnika 3005/13, rok produkcji 1956, 228 kW/310 KM, paliwo olej opałowy; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, uciąg 3 tony; załoga 6 osób

III.1957(?): ukończony jako kuter holowniczo-ratowniczny **R-3** *(Polskie Ratownictwo Okrętowe; Gdynia)*

 stacjonował w Darłowie

V.1957: popłynął do Göteborga, gdzie uczestniczył w obchodach 50-lecia Szwedzkiego Towarzystwa Ratowania Rozbitków Morskich, w trakcie których odbyły

się pokazy akcji ratunkowych i najnowszego sprzętu

 w trakcie pokazów „R-3” dostarczył przenośne pompy na pokład tonącego szwedzkiego jachtu, co go uratowało

 akcja ratunkowa znalazła szerokie uznanie w Szwecji, co spowodowało wizytę na pokładzie kutra króla Szwecji Gustawa VI Adolfa i

uhonorowanie dowódcy kutra kapitana Artura Witkowskiego

7.II.1958: wraz z kutrem „R-2” i łodzią „RC-2” rozpoczął operację ściągania z mielizny w pobliżu latarni Czołpino kutra rybackiego „Ust-39”

23.II.1958: koniec akcji w rejonie latarni Czołpino

I.poł.1959: wymiana dotychczasowej, stalowej pokładówki na lżejszą skonstruowaną z hydronalium w *Gdańskiej Stoczni Rzecznej* w Gdańsku-Stogach

12.VIII.1959: wraz z holownikiem „Tumak”, rozpoczął dwudniowe ściąganie z mielizny w rejonie Darłowa szalandy „S-6”

14.VI.1962 godz. 18.15: wyszedł z Darłowa (kpt. Wiktor Malczewski) z pomocą dla kutra rybackiego „Dar-4” należącego do *Przedsiębiorstwa „Kuter”*, który

doznał awarii silnika na łowiskach kołobrzesko-darłowskich.

 w trakcie podawania holu doszło do zderzenia kutrów

14.VI.1962 godz. 22.30: akcję zakończono cumując w Darłowie

 dwukrotnie nie udało się wejść do portu, co było spowodowane silnym zachodnim prądem w rejonie główek wejściowych falochronu

kon.1962: zmiana klasyfikacji na kuter holowniczy

2(?).I.1964: wspólnie z kutrem rybackim „Dar-77”, ściągnął z mielizny oddalonej o 6 mil od latarni morskiej w Darłowie, kuter „Dar-47”

 „Dar-47” wszedł na mieliznę 11 grudnia 1963 roku

25.V.1964: udzielił pomocy medycznej, po czym asystował kutrowi „Koł-152” w powrocie do portu macierzystego

 załoga oraz pokład kutra „Koł-152” zostały skażone przez iperyt wyłowiony we włoku wraz z połowem

26.V.1964: zakończenie w Kołobrzegu asysty kutra „Koł-152”

23.VII.1964: ściągnął jacht „Albatros” z mielizny pod Hammern na Bornholmie

8.II.1965: w sztormie, odholował do Darłowa unieruchomiony kuter „Koł-155”

27.II.1965: wraz z holownikiem „Tumak” i kutrem ratowniczym „Perła” oraz ratownikami brzegowymi rozpoczął ściąganie z mielizny w rejonie Kołobrzegu

kutra „Koł-61”

12.III.1965: zakończenie ściągania z mielizny kutra „Koł-61”

23.VII.1965: wydobył zatopioną przy Nabrzeżu Warsztatowym portu w Darłowie, motorową łódź rybacką „Dar-114”

 „Dar-114” zatonęła w dniu 18.I.1968 roku, w wyniku zgniecenia przez szalandę „S-PRC-37”, holowaną przez holownik „Bogdan”

29.VI.1965: odholował do portu macierzystego unieruchomiony, dryfujący w kierunku plaży kuter rybacki „Ust-9”

6.I.1966: rozpoczął ściąganie z mielizny w pobliżu latarni w Jarosławcu, kutra rybackiego „Dar-65”

26.I.1966: zakończenie akcji ratunkowej kutra rybackiego „Dar-65”

12.III.1967: w sztormie odholował do Darłowa unieruchomiony z powodu nawinięcia się sieci na śrubę, kuter rybacki „Dar-45”

I.1968: wydobył zatopioną przy Nabrzeżu Warsztatowym portu w Darłowie, motorową łódź rybacką „Dar-114”

 „Dar-114” zatonął z niewyjaśnionych przyczyn w dniu 18.I.1968 roku

7.V.1968: na redzie Darłowa przejął z trawlera „Bzura” dwóch rozbitków z motorowej łodzi rybackiej „Dar-22”, dostarczył ich do portu

6.IX.1968: wraz z holownikami „Tumak” i Rosomak” rozpoczął asystowanie rudowęglowcowi „Sołdek”, który miał zalaną siłownię

18.IX.1968: zakończenie operacji asystowania „Sołdkowi”

20.IV.1969: wraz ze statkiem ratowniczym „Perła”, na wsch. od latarni Jarosławiec, ściągnął z mielizny kuter rybacki „Dar-156”

30.III.1971: wraz ze statkiem ratowniczym „Muszla”, ściągnął z mielizny u zachodniego falochronu portu w Łebie, należący do *„Rybmoru”* kuter „Łeb-31”

16.I.1973: wraz ze statkiem ratowniczym „Szkwał” i kutrami „R-1” i „R-4”, kutrem dozorczym „Kontroler-25 oraz holownikiem „Rosomak” wyszedł na

poszukiwania zaginionej motorowej łodzi rybackiej „Ust-119”

20.I.1973 przed południem: po pięciu dniach poszukiwań, na wsch. od wyspy Christianso duński rybacki „SE-103” dostrzegł zaginioną łódź rybacką

20.I.1973 godz. 14.14: jako pierwszy dotarł na miejsce postoju zaginionej motorowej łódź rybacką „Ust-119” i wziął ją na hol, kierując się do Ustki

 nieco później dołączyły „Kontroler 25” i „Rosomak”

21.I.1973 godz. 02.50: „R\_3” wraz z holowaną łodzią rybacką „Ust-119” dotarł do portu w Ustce

26.I.1974 godz. 04.17: ściągnął z mielizny u wejścia do portu darłowskiego kuter rybacki „Dar-47”

 „Dar-47” wszedł na mieliznę dzień wcześniej wieczorem

26.VIII.1975: wraz z kutrem ratowniczym „Perła” i holownikiem, ściągnął z mielizny motorowiec „Chochlik”

24.XII.1980: rozpoczęcie podnoszenia z dna zatopionego w kolizji przy nabrzeżu *Stoczni im. Komuny Paryskiej* w Gdyni statku „Sah Kim” budowanego dla

armatora z Hong Kongu, w operacji biorą też udział kutry „R-1” i „R-4”, okręt ratowniczy „Czapla” i lodołamacz „Posejdon”

15.I.1981: zakończenie operacji podnoszenia statku „Sah Kim”

1982: kuter nurkowy **Bożena** *(Polskie Ratownictwo Okrętowe; Gdynia)*

1988: przekazany do *Wodnego Ochotniczego Pogotowia Ratowniczego* w Gdańsku, prawdopodobnie nieeksploatowany

1989: niewykazywany w Rejestrze Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

przekazany do *Yacht Klubu „Bryza”* w Kędzierzynie-Koźlu

1990(?): **Bożena** *(Mazurska Służba Ratownicza; Okartowo)*

 przekazany przez *Yacht Klub „Bryza”*, który współtworzył *Mazurską Służbę Ratowniczą*

1992(?): wycofany z eksploatacji, rozebrany na złom i opał

13.) **R-4**, typ B-25 --> typ R-1, nr budowy 162

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 162, wodowany 1956, ukończony IV.1957(?)

***UWAGA:*** zbudowany na kadłubie kutra typu B-25

***PRS 43069*** --> od II.kw.1962: ***PRS 45017*** --> od 1975: ***PRS 450017***--> od lat 90-tych: ***PRS 630069;***

sygnał wywoławczy *SPKS* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973) --> od 2001: *SPG2554*

*charakterystyka w I.1959:* 79 BRT, 22 NRT; 25.20(rej.)×6.41×~2.50m, głębokość kadłuba 2.52 m, wysokość boczna 3.00 m; kadłub konstrukcji mieszanej,

ze wzmocnieniami przeciwlodowymi, nadbudówka stalowa, 1 pokład; 6-cyl. silnik MWM RH335SU, nr silnika 3005/14, rok produkcji 1956, 310 KM, paliwo olej opałowy; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, uciąg 3 tony; załoga 6 osób

*charakterystyka w I.1985:* 79 BRT, 22 NRT; 25.20(rej.)×6.41×2.18m, głębokość kadłuba 2.52 m, wysokość boczna 3.00 m; kadłub konstrukcji mieszanej,

ze wzmocnieniami przeciwlodowymi, nadbudówka z hydronalium, 1 pokład; 6-cyl. silnik MWM RH335SU, nr silnika 3005/14, rok produkcji 1956, 228 kW/310 KM, paliwo olej opałowy; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, uciąg 3 tony; załoga 6 osób

*charakterystyka w I.2001:* 105.31BRT; 23.95(całk.)/22.48(rej.)×6.45×2.84m; silnik Puck SW 680/197, nr silnika 057/1988, 147kW, powierzchnia

ożaglowania 282,8 m2.; załoga 28 os.

IV.1957(?): ukończony jako kuter holowniczo-ratowniczny **R-4** *(Polskie Ratownictwo Okrętowe; Gdynia)*

 stacjonował w Kołobrzegu

26.IV.1957: wraz z kutrem „RC-1” ściągnął z mielizny kuter rybacki „Wła-70” i kuter ratowniczy „R-1”

 „R-1” został zepchnięty na mieliznę przez sztorm, gdy usiłował ściągnąć z niej „Wła-70”

14.IX.1957 tuż po północy: przybył do asysty kutrowi ratowniczemu „R-1”, holującemu odnalezioną tratwę „Nihil-Novi”, z powodu problemów z

manewrowaniem przejął hol od „R-1” oraz wziął go na hol

15.IX.1957 godz.10.35: cały „zestaw holowniczy”, prowadzony przez „R-4” wpłynął do gdyńskiego portu.

I.poł.1959: wymiana dotychczasowej, stalowej pokładówki na lżejszą skonstruowaną z hydronalium w *Gdańskiej Stoczni Rzecznej* w Gdańsku-Stogach

kon.1962: zmiana klasyfikacji na kuter holowniczy

22.III.1963: wraz holownikiem „Rosomak” rozpoczął ściąganie z mielizny w pobliżu Mrzeżyna kutra rybackiego „Koł-60”

25.III.1963: operacja ściągnięcia z mielizny kutra „Koł-60” zakończyła się sukcesem

9.I.1965: wraz z holownikiem „Tumak” i kutrami ratowniczymi „Sztorm” i „Muszla” oraz motorówką „Krystyna”, rozpoczął ściąganie z mielizny koło Piasków

kuter rybacki „Hel-99”

17.I.1965: zakończenie sukcesem operacji koło Piasków

27.II.1965: wraz holownikiem „Rosomak” i kutrem ratowniczym „Perła” rozpoczął ściąganie z mielizny w pobliżu Kołobrzegu kutra rybackiego „Koł-61”

12.III.1965: operacja ściągnięcia z mielizny kutra „Koł-61” zakończyła się sukcesem

3.VIII.1968: wraz z kutrem ratowniczym „Bryza”, kutrami rybackimi „Koł-50” i Koł-53 oraz helikopterem, poszukiwał rybaka z „Koł-53”, który wypadł za

burtę

9.VII.1965: ściągnął z mielizny w pobliżu wejścia do portu kołobrzeskiego wschodnioniemieckiego jachtu „Uckermünde” i odholował go do portu

 jacht wszedł na mieliznę w trakcie holowania motorowej łodzi rybackiej „Mrz-1”, która zerwała się z holu w trakcie podejścia do Kołobrzegu

 po zaholowaniu „Uckermünde” kuter „R-4” wyszedł z portu aby udzielić pomocy łodzi „Mrz-1”, po dotarciu do niej akcję ratunkową przekazano

brzegowej stacji ratunkowej

15.II.1969: rozpoczęcie holowania z morza do portu kołobrzeskiego, unieruchomionego kutra rybackiego „Ust-107”

16.II.1969: wszedł do portu w Kołobrzegu z kutrem „Ust-107” na holu

21.I.1970: udzielił pomocy tonącemu kutrowi rybackiemu „Koł-22”

 po opanowaniu sytuacji odholowano go do Ustki

25.II.1970: udzielił pomocy tonącemu kutrowi „Łeb-27”

 po opanowaniu przecieku odholowano go do Ustki

3.IX.1970: wraz z kutrami ratowniczymi „Bryza” i „R-1”, rozpoczęły ratowanie nabierającego wodę zachodnioniemieckiego statku „Eros”

 po ewakuacji załogi statek osadzono na mieliźnie w celu uszczelnienia

12.IX.1970: zakończenie asystowania statkowi „Eros”

 statek po uszczelnieniu statek został ściągnięty mielizny i odholowany do portu

14.XII.1970: w sztormie, odholował unieruchomiony i dryfujący w kierunku brzegu pomiędzy Jarosławcem a Ustką, kuter rybacki „Ust-22”

18.I.1972: wraz z kutrem „R-1”ratował oblodzony i płonący duński motorowiec „Liselotte”

16.I.1973: wraz ze statkiem ratowniczym „Szkwał” i kutrami „R-1” i „R-3”, kutrem dozorczym „Kontroler-25 oraz holownikiem „Rosomak” wyszedł na

poszukiwania zaginionej motorowej łodzi rybackiej „Ust-119”

21.I.1973: akcja poszukiwawcza zakończyła się sukcesem, łódź rybacką odnalazł kuter „R-3”

28.III.1965: wraz z holownikami „Tumak” i Koral” i dźwigiem pływającym „DM-V”, wziął udział w podnoszeniu wraku kutra rybackiego „Wła-53”

19.VIII.1965: ściągnął z mielizny należący do *Arki* kuter rybacki „Gdy-193”

11.XI.1965: ugasił pożar na wychodzącym z portu kołobrzeskiego kutrze rybackim „Koł-53”

21.I.1970: uratował przed zatonięciem i odholował do portu w Ustce kuter rybacki „Koł-22”

22.III.1974 godz. 19.00: podniósł z mielizny w Basenie Zimowym portu darłowskiego, należący do *Przedsiębiorstwa „Kuter”* superkuter rybacki „Dar-107”

przeholował go do stoczni we Władysławowie

27.VII.1975: rozpoczął poszukiwanie rozbitków z zachodnioniemieckiego statku „Bremer Westen”, który w wyniku przesunięcia się ładunku zatonął ok. godz.

05.00 ok. 30 Mm na płn. od Łeby, nie nadając sygnału SOS

28.VII.1975 tuż po północy: podjął z tratwy pneumatycznej 6 rozbitków z „Bremer Westen” i odstawił ich do Ustki

24.XII.1980: rozpoczęcie podnoszenia z dna zatopionego w kolizji przy nabrzeżu *Stoczni im. Komuny Paryskiej* w Gdyni statku „Sah Kim” budowanego dla

armatora z Hong Kongu, w operacji biorą też udział kutry „R-1” i „R-3”, okręt ratowniczy „Czapla” i lodołamacz „Posejdon”

15.I.1981: zakończenie operacji podnoszenia statku „Sah Kim”

1982: kuter nurkowy **Renata** *(Polskie Ratownictwo Okrętowe; Gdynia)*

1987: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

ponoć przekazany do *Muzeum Narodowego* w Szczecinie

***UWAGA:*** możliwe, że zatonął

1995: jacht żaglowy (brygantyna) **Elektra** POL-3070 *(Wojciech Ogrzewalski; Gdańsk)*

II.poł.90-tych: przed zakończeniem remontu wypłynęła na Morze Śródziemne

 planowano dokończenie remontu w Rosji, ale ostatecznie zrezygnowano z tego

III.kw(?).2002: jacht żaglowy (brygantyna) **Elektra** POL-3070 *(Ewa Ogrzewalska; Gdańsk?)*

***UWAGA:*** możliwe, że przerejestrowany lub sprzedany pod banderę włoską

23.X.2002: skreślony z Rejestru Jachtów *Polskiego Rejestru Statków*

 jacht wszedł na mieliznę u wybrzeży Sycylii i został uznany za stracony, brak daty tego wydarzenia

14.) **GDY-281**, typ B-25, nr budowy 163

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 163, wodowany VIII.1956, ukończony 27.VIII.1956

***PRS 43070*** --> od 1975: ***PRS 430070;*** sygnał wywoławczy *SNJG* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

***UWAGA:*** początkowo przydzielony sygnał wywoławczy *SNIX,* został na przed ukończeniem zmieniony na *SNJG*

*charakterystyka w I.1959:* 82.46 BRT, 34.61 NRT, 53 tony; 24.00(całk.)/23.65(rej.)×6.42×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.40 m, wysokość boczna 3.04 m;

kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5187, rok produkcji 1955, 210 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

*charakterystyka w I.1975:* 82.46 BRT, 34.61 NRT, 35 ton; 24.00(całk.)/23.65(rej.)×6.42×? m, głębokość kadłuba 2.40 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub

konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5187, rok produkcji 1955, 210 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

VIII.1956: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

25.VIII.1956: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-281**

27.VIII.1956: ukończony jako **Gdy-281** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

17.VII.1957: jako pierwszy kuter *Arki* wpłynął (szyper Zbigniew Folwarski) do nowo otwartej bazy w Cuxhaven

 przywiózł połów 209 beczek śledzi

19.III.1959 ok. godz. 13.00: w czasie dobrej pogody i przy dobrej widoczności, na Zatoce Gdańskiej, idąc „cała naprzód”, pozbawiony sternika i obserwatora,

najechał (szyper Józef Gierwaldt) na wschodnioniemiecki kuter rybacki „Dietmar” (SO 28), doznając poważnych uszkodzeń dziobu, przyholował do Gdyni kuter niemiecki z uszkodzeniem poszycia burt

1.I.1965: **Gdy-281** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

23.XII.1966: **Gdy-281** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Gdynia)*

 przekazywał szyper Leszek Strzelecki i kierownik maszyn Czesław Wejman, przyjmował Stanisław Wardziak i Bogusław Kędzierski

27.XII.1966: **Hel-129** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

31.I.1976: ze względu na nieopłacalność remontu, przeznaczony do kasacji

15.) **GDY-282**, typ B-25, nr budowy 164

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 164, zamówiony 15.V.1956, wodowany IX.1956, ukończony 22.IX.1956

***PRS 43071*** --> od 1975: ***PRS 430071;***

sygnał wywoławczy *SNJH* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973) --> od 1999: *SPG2055*

*charakterystyka w I.1959:* 82.29 BRT, 33.48 NRT, 53 tony; 24.00(całk.)/23.63(rej.)×6.41×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.39 m, wysokość boczna 3.04 m;

kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5188, rok produkcji 1955, 210 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

15.V.1956: zamówiony w *Gdyńskiej Stoczni Remontowej* z siedzibą w Gdyni przez *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

IX.1956: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

20.IX.1956: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-282**

22.IX.1956: ukończony jako **Gdy-282** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

19.III.1959: na Zatoce Gdańskiej najechał na zachodnioniemiecki kuter „Dietmar” (SO 28), doznając poważnych uszkodzeń dziobu

 przyholował do Gdyni zagrożony zatonięciem (uszkodzenia poszycia burt) kuter zachodnioniemiecki

30.X.1964 godz. 04.20: manewrując (szyper Leon Jakubik) w porcie gdyńskim, uderzył w nabrzeże uszkadzając dziobnicę

1.I.1965: **Gdy-282** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

6.IX.1966: **Hel-123** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

 przejęty i zarejestrowany tego samego dnia

19.VI.1979: sprzedany *Tadeuszowi Drelicharzowi i* *Janowi Rasztarowi* z Gdyni

 wcześniej został wycofany z eksploatacji i przeznaczony do kasacji

1.VII.1979: **Hel-123** *(Tadeusz Drelicharz i* *Jan Rasztar; Hel)*

 tego dnia przejęty

14.VII.1979: **Gdy-10** *(Tadeusz Drelicharz i Jan Rasztar; Gdynia)*

1992(?): **Gdy-10** *(Barbara, Dariusz i Wiesław Drelicharz oraz Artur Bieniek; Gdynia)*

12.IV.1993: **Gdy-10** *(****użytkownik:*** *Barbara, Dariusz i Wiesław Drelicharz oraz Artur Bieniek;* ***użytkownik:*** *„Barkas” Spółka Cywilna; Gdynia)*

1995/1996: **Gdy-10** *(****użytkownik:*** *Dariusz Drelicharz;* ***użytkownik:*** *„Barkas” Spółka Cywilna; Gdynia)*

1999: **Gdy-10** *(„Barkas” Spółka Cywilna; Gdynia)*

19.VII.2002: **Gdy-10** *(„Ryb-Tur” Spółka z o.o.; Gdynia)*

VIII.2002: **Jas-33** *(„Ryb-Tur” Spółka z o.o.; Jastarnia)*

*„Ryb-Tur”* nie otrzymał zezwolenia na połowy, opuszczony kuter niszczał w Jastarni

IV.2008: oferowany na sprzedaż z przeznaczeniem na pływający bar albo jacht (motorowy lub żaglowy), nie znalazł chętnych

2010: rozebrany na złom i opał przy falochronie zachodnim w Jastarni

16.) **GDY-283**, typ B-25, nr budowy 165

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 165, wodowany X.1956, ukończony 29.X(?).1956

***PRS 43080*** --> od 1975: ***PRS 430080;***

sygnał wywoławczy *SNJI* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

*charakterystyka w I.1959:* 82.37 BRT, 33.39 NRT, 53 tony; 24.00(całk.)/23.64(rej.)×6.41×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.41 m, wysokość boczna 3.04 m;

kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5189, rok produkcji 1955, 210 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

X.1956: wodowany jako **Gdy-283** dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

29.X(?).1956: ukończony jako **Gdy-283** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

12.XI.1956: **Gdy-221** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

21.III.1963 godz. 07.15: poławiając (szyper Józef Jabłoński) na Morzu Bałtyckim, został uderzony przez sowiecki statek „Bikini”

1.I.1965: **Gdy-221** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

12.XI.1966: **Hel-125** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

od poł.1973: obsadzony załogą młodzieżową, składającą się z członków *Związku Młodzieży Socjalistycznej*

I.kw.1974: osiągnął najlepsze połowy, zajmując pierwsze miejsce we współzawodnictwie

I.1978: wycofany z eksploatacji, przeznaczony do kasacji

16.VIII.1978: zakupiony przez *Augusta Schomburga*

26.VIII.1978: **Hel-125** *(Augustyn Schomburg; Hel)*

23.VIII.1979: załoga zaobserwowała nad wodą piorun kulisty przed dziobem kutra „Hel-127”

IV.1980: **Hel-125** *(Irena i Jacek Schomburg; Hel)*

J.1983: rozebrany na złom i opał

17.) **MICHAŁ SIEDLECKI II** Gdy-145, typ B-25, nr budowy 167

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 167, wodowany 11.IX.1956, ukończony 12.XII.1956

**MMSI 261342000;** ***PRS 63005*** --> od ok. 1957: ***PRS 43074*** --> od 1975: ***PRS 430074*** --> od 1989(?):***PRS 630067;***

sygnał wywoławczy *SNJW* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973) --> od 1992(?): *SPG2481*

*charakterystyka w I.1959:* 81.79 BRT, 21.38 NRT, 53 tony; 24.10(całk.)/23.64(rej.)×6.40×2.40 m, głębokość kadłuba 2.39 m; kadłub konstrukcji mieszanej,

1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5179, rok produkcji 1956, 225 KM, paliwo olej opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 8 osób + 4 naukowców

*charakterystyka w 1992:* 94.30 BRT; 26.59(całk.)/23.90(rej.)×6.42×3.30m, głębokość kadłuba 2.39 m; 6-cyl. silnik Puck SW680/197, 147 kW, 2 maszty,

ożaglowanie typu ket 261 m2.; załoga 22 osoby

*charakterystyka w III.2013:* 94.30 BRT; 26.59(całk.)/23.90(rej.)×6.42×3.30m, głębokość kadłuba 2.39 m; 6-cyl. silnik Puck-LIAZ M1 M-640, nr silnika 087,

200 kW, 2 maszty, ożaglowanie typu ket 261 m2.; załoga 24 osoby

1956: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

 w trakcie budowy przeznaczony dla *Morskiego Instytutu Rybackiego* z siedzibą w Gdyni nadzór nad przebudową na kuter badawczy

rybołówstwa z ramienia *MIR-u* sprawował J. Kostrowicki

11.IX.1956: wodowany jako **Michał Siedlecki II** dla *Morskiego Instytutu Rybackiego* z siedzibą w Gdyni

16.XI.1956: rozpoczęcie prób morskich

17.XI.1956: zakończenie prób morskich

30.XI.1956: ukończony jako **Michał Siedlecki II** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

 kuter odbierał szyper Hubert Konkol, ze względu na przeróbki dokonywane dla *MIR-u*, pozostawiony w stoczni

5.XII.1956: kuter przeszedł dodatkowe próby odbiorcze

12.XII.1956: kuter badawczy rybołówstwa **Michał Siedlecki II** Gdy-145 *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

tego dnia przejęty ze stoczni i zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni

2.I.1957: wypłynął w pierwszy rejs badawczy, na wody Skagerraku, gdzie wraz z trzema kutrami *„Arki”* prowadził połowy tuką pelagiczną

XII.1966: prowadził zwiad szprotowy na wodach od Zatoki Gdańskiej po Gotlandię z użyciem nowej echosondy

23.VI.1969: kuter rybacki **Michał Siedlecki II** Gdy-145 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Gdynia)*

 na polecenie *Zjednoczenia Gospodarki Rybnej* nieodpłatnie przekazany do *„Szkunera”*

przejmowali szyprowie Paweł Kąkol i Franciszek Hinc oraz mechanik Hipolit Jagielak

11.VII.1969: **Wła-180** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

 z racji wyposażenia w echosondę pełnił funkcję jednostki zwiadowczej i rozpoznawczej dla innych kutrów

1974: wycofany z eksploatacji, z powodu zbyt małej ładowni, która czyniła eksploatację kutra nierentowną

14.I.1975: nieodpłatnie przekazany *Centralnemu Muzeum Morskiemu* z siedzibą w Gdańsku

II.1975: kuter badawczy **Wodnik** *(Centralne Muzeum Morskie; Gdańsk)*

 wykorzystywany do podwodnych badań archeologicznych na Bałtyku

II.-III.kw.1975: brał udział w eksploracji wraku „Miedziowca”

1976: brał udział, także w kolejnych latach, w wyprawach badawczych na wrak „Solena”

15.IX.1987: sprzedany Ingemarowi i Dorocie Svenssonom w celu przebudowy na jacht

1988/1992: przebudowany sposobem gospodarczym w *Stoczni Bractwa Kutrowego* na terenie *Przedsiębiorstwa Robót Czerpanych i Podwodnych* w Gdańsku

 później prace kontynuowano w *Stoczni Północnej im. Bohaterów Westerplatte* w Gdańsku

1992: jacht motorowo-żaglowy **Wodnik S** PZ-2681 *(Przedsiębiorstwo Zagraniczne „Scanprodukt”; Gdańsk)*

 w Kalmarze i Karlskronie zabudowano wnętrza i urządzenia sanitarno-bytowe

1993: cumował w Vlissingen

 państwo Svensson zamierzali popłynąć nim na Kajmany

V.1996: jacht motorowo-żaglowy **Wodnik S** PZ-2681 *(Makson Trading; Gdańsk)*

 popłynął w rejs dookoła Europy, pozostał na Morzu Śródziemnym

VII.2003: jacht motorowo-żaglowy **Wodnik S** PZ-2681 *(Scan-Tel SA; Gdańsk)*

IV.2007: jacht motorowo-żaglowy **Wodnik S** PZ-2681 *(Prokab SA; Gdańsk)*

V.2009: poza eksploatacją

I.2016: istniał

18.) **GDY-222**, typ B-25, nr budowy 168

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 168, wodowany IV.kw.1956, ukończony 20.II.1957

***PRS 43075*** --> od 1975: ***PRS 430075;***

sygnał wywoławczy *SNJZ* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

*charakterystyka w I.1959:* 82.32 BRT, 33.48 NRT, 53 tony; 24.00(całk.)/23.62(rej.)×6.40×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.40 m, wysokość boczna 3.04 m;

kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5178, rok produkcji 1956, 225 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

*charakterystyka w I.1974:* 82.32 BRT, 33.48 NRT, 53 tony; 24.00(całk.)/23.62(rej.)×6.40×? m, głębokość kadłuba 2.40 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub

konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5178, rok produkcji 1956, 225 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

IV.kw.1956: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

19.II.1957: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-222**

20.II.1957: ukończony jako **Gdy-222** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

27.IV.1967 godz. 02.05: w basenie portu gdyńskiego, zderzył się (szyper Rudolf Marka) z kutrem „Gdy-44”

1.I.1965: **Gdy-222** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

7.II.1967: **Gdy-222** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Gdynia)*

 przekazywali szyper Rudolf Marka i kierownik maszyn Jan Kowalski

15.II.1967: **Wła-170** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

20.XII.1967 godz. 19.00: podchodząc do portu we Władysławowie, przy fali posztormowej i wiejącej „ósemce” osiadł na płyciźnie (szyper Józef Musialik)

12.III.1971 godz. 13.30: wszedł na mieliznę (szyper Roman Tomaszewski) ok. 300 m na płd.-wsch. od wschodniej główki falochronu we Władysławowie

12.III.1971 godz. 17.22: ściągnięty przez holowniki „Czesław” i „Bohdan” oraz kuter ratowniczy „Muszla”

7.I.1972 godz. 12.45: podczas wybierania połowu (szyper Roman Tomaszewski) doszło do wciągnięcia na bęben windy trał owej zaplątanego w sieci

motorzysty, który został ciężko ranny doznając poważnych obrażeń wewnętrznych

14.V.1975: zderzył się (szyper Roman Tomaszewski) z kutrem „Wła-48”

VII.1979: uznany za zbędny i przeznaczony do rozbiórki

XII.1980: zakończono rozbiórkę na złom i opał

19.) **GDY-223**, typ B-25, nr budowy 169

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 169, wodowany IV.kw.1956, ukończony 22.II.1957

***PRS 43079*** --> od 1975: ***PRS 430079;***

sygnał wywoławczy *SNKA* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

*charakterystyka w I.1959:* 82.38 BRT, 33.47 NRT, 53 tony; 24.00(całk.)/23.63(rej.)×6.41×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.41 m, wysokość boczna 3.04 m;

kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5180, rok produkcji 1956, 225 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

*charakterystyka w I.1972:* 82.38 BRT, 33.47 NRT, 36 tony; 24.00(całk.)/23.63(rej.)×6.41×? m, głębokość kadłuba 2.41 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub

konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5180, rok produkcji 1956, 225 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

IV.kw.1956: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

20.II.1957: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-223**

22.II.1957: ukończony jako **Gdy-223** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

5.IV.1961 godz. 03.10: manewrując w porcie gdyńskim zderzył się (szyper Ryszard Rozumienko) z kutrem „Gdy-116”, również manewrującym

1.I.1965: **Gdy-223** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

8.IX.1967: **Gdy-223** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Gdynia)*

przekazywali szyper Ryszard Mokosa i kierownik maszyn Stanisław Halk, przyjmowali Ryszard Marczak i Adam Narożny

13.IX.1967: **Wła-176** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

II.1976: uznany za zbędny i przeznaczony do rozbiórki

X.1976: zakończono rozbiórkę na złom i opał

20.) **GDY-76**, typ B-25, nr budowy 170

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 170, wodowany II.kw.1957, ukończony 10.V.1957

***PRS 43081*** --> od 1975: ***PRS 430081;***

sygnał wywoławczy *SNKS* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973) -->1997: *SPG2428*

*charakterystyka w I.1959:* 82 BRT, 33 NRT, 53 tony; 23.61(rej.)×6.41×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.40 m; kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5211, rok produkcji 1957, 225 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

*charakterystyka w I.1974:* 82 BRT, 33 NRT, 36 ton; 23.61(rej.)×6.41×? m, głębokość kadłuba 2.40 m; kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia

o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5211, rok produkcji 1957, 225 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

*charakterystyka w I.1993:* 82 BRT, 33 NRT, 29 ton; 23.61(rej.)×6.41×? m, głębokość kadłuba 2.40 m; kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia

o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5211, rok produkcji 1957, 225 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

II.kw.1957: wodowany dla *Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”* z siedzibą w Gdańsku

10.V.1957: ukończony jako **Gdy-76** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

4.I.1963: w porcie gdyńskim zderzył się z barką „BA-3”

IV.1966: **Gda-6** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

11.I.1971 ok. godz. 06.45: powracając do Gdyni uderzył w zacumowany do ostrogi nr 12, kuter rybacki „Gdy-56”

10.IV.1981 godz. 00.05: we mgle, wszedł na mieliznę (szyper Konstanty Maszeta), z której zszedł samodzielnie, uszkadzając podwodną część kadłuba

XI.1983(?): **Gdy-30** *(Józef Słomka; Gdynia)*

1990: **Gdy-30** *(Tadeusz Drelicharz; Gdynia)*

IV.1993: **Gdy-30** *(****właściciel:*** *Tadeusz Drelicharz;* ***użytkownik:*** *„Barkas” Spółka Cywilna; Gdynia)*

IV.kw(?).1997: **Gdy-30** *(Wiesław Drelicharz; Gdynia)*

10.V.1999 godz. 03.30: osiadł na brzegowej mieliźnie (szyper Bogdan Wołodźko) w odległości 20 m od prawego falochronu

10.VI.1999: pływająca smażalnia ryb **Gdy-30** *(Wiesław Drelicharz; Gdynia)*

 zacumowano go przy Skwerze Kościuszki w Gdyni

† VII.1999: zatonął przy kei

II.poł.1999: po odbudowie powrócił na poprzednie miejsce postoju

W.2001: sprzedany i przeholowany do Łeby, gdzie w dalszym ciągu był pływającą smażalnią ryb

I.poł.2009: oferowany na sprzedaż

† 20(?).X.2009: w wyniku przecieku, zatonął przy kei

 dalsze losy nie znane, prawdopodobnie rozebrany na opał i złom

21.) **GDY-224**, typ B-25, nr budowy 171

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 171, wodowany VI.1957, ukończony 6.VII.1957

***PRS 43083*** --> od 1975: ***PRS 430083;***

sygnał wywoławczy *SNKT* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

*charakterystyka w I.1959:* 82.41 BRT, 33.45 NRT, 53 tony; 24.00(całk.)/23.60(rej.)×6.40×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.40 m, wysokość boczna 3.04 m;

kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5220, rok produkcji 1957, 225 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

*charakterystyka w I.1972:* 82.41 BRT, 33.45 NRT, 36 ton; 24.00(całk.)/23.60(rej.)×6.40×? m, głębokość kadłuba 2.40 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub

konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5220, rok produkcji 1957, 225 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

VI.1957: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

29.VI.1957: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-224**

6.VII.1957: ukończony jako **Gdy-224** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

5.VIII.1958 ok. godz. 02.45: w porcie brytyjskim North Shields, w trakcie przechodzenia z nabrzeża na pokład kutra „Gdy-250” („Gdy-224” był do niego

przycumowany) tragicznie zginął rybak z załogi „Gdy-224”

31.I.1963 godz. 03.30: na Zatoce Puckiej uderzył w rufę kutra rybackiego „WsG-13”, który był holowany z Helu do Gdyni, przez holownik „Borsuk”

1.I.1965: **Gdy-224** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

22.XI.1966: **Gdy-224** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Gdynia)*

przekazywali szyper Juliusz Czapp i kierownik maszyn Władysław Grabowski, przyjmował (sam od siebie) Juliusz Czapp

17.XII.1966: **Wła-166** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

10.IV.1967: wszedł na mieliznę w pobliżu wejścia do portu we Władysławowie

11.IV.1967: ściągnięty przez kutry ratownicze „R-1” i „Alga”

4./5.IV.1970: w czasie silnego sztormu, w porcie władysławowskim w wyniku uderzania o inne kutry, częściowemu rozbiciu uległy burty kutra

VII.1979: uznany za zbędny i przeznaczony do kasacji

XII.1980: zakończono rozbiórkę na złom i opał

22.) **KONTROLER I**, typ B-25, nr budowy 175

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 175, wodowany II.poł.1957, ukończony 24.IX.1957

***PRS 43078*** --> od 1975: ***PRS 430078;***

sygnał wywoławczy *SNLL* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973) --> od I.kw.1977: *SQIA* (wykreślony z rejestru w 1991 roku)

*charakterystyka w I.1959:* 82.00 BRT, 29.55 NRT; 24.10(całk.)/23.62(rej.)×6.40×2.37 m, głębokość kadłuba 2.40 m, wysokość boczna 3.04 m; kadłub

konstrukcji mieszanej, 1 pokład; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5221, rok produkcji 1957, 225 KM, paliwo olej opałowy, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 6 osób

II.poł..1957: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

 w trakcie budowy przydzielony *Gdańskiemu Urzędowi Morskiemu* z siedzibą w Gdyni

24.IX.1957: ukończony jako kuter dozorczy **Kontroler I** *(Gdański Urząd Morski; Gdynia)*

 bazował w Gdyni

17.II.1959 ok. godz. 16.00: w Basenie nr 1 portu gdyńskiego zderzył się (szyper Franciszek Bardoński) z kutrem rybackim „Gdy-51”

I.kw.1960: kuter dozorczy **Gdy-200** *(Gdański Urząd Morski; Gdynia)*

4.IV.1967: w trakcie holowania z Jantaru (szyper Bernard Muża) przez „Gdy-200”, zatonęła motorowa łódź rybacka „KrM-4”

V.1967: kuter dozorczy **Kontroler-1** *(Gdański Urząd Morski; Gdynia)*

10.VII.1975: stojąc na cumach w wewnętrznym basenie portu helskiego, został uderzony przez powracający z połowu kuter rybacki „Hel-141”

1975: kuter dozorczy **Kontroler-1** *(Urząd Morski w Gdyni; Gdynia)*

I.1990: wycofany z eksploatacji

poł.1990: zakupiony przez *Lucjana i Urszulę Szomburgów*

26.IX.1990: **Hel-37** *(****właściciel:*** *Lucjan i Urszula Szomburg;* ***użytkownik:*** *„Hel-Fish” Spółka z o.o.; Hel)*

16.X.1991: **Hel-37** *(****właściciel:*** *Urszula, Anna Maria i Agnieszka Szomburg;* ***użytkownik:*** *„Hel-Fish” Spółka z o.o.; Hel)*

XII.1993: **Hel-37** *(Janusz Has; Hel)*

14.IX.1994: **Gda-11** *(Janusz Has; Gdańsk)*

7.I.2002: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

23.) **GDY-60**, typ B-25, nr budowy 176

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 176, wodowany II.poł.1957, ukończony 27.IX.1957

***PRS 43077*** --> od 1975: ***PRS 430077;***

sygnał wywoławczy *SNLN* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

*charakterystyka w I.1959:* 82 BRT, 33 NRT, 53 tony; 23.58(rej.)×6.41×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.41 m; kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5238, rok produkcji 1957, 225 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.8 węzłów; załoga 7-10 osób

*charakterystyka w I.1974:* 82 BRT, 33 NRT, 36 ton; 23.58(rej.)×6.41×? m, głębokość kadłuba 2.41 m; kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia

o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5238, rok produkcji 1957, 225 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9.8 węzłów; załoga 7-10 osób

*charakterystyka w I.1987:* jak I.1959 lecz - 28 ton, 82 BRT, 33 NRT, 28 ton; 23.58(rej.)×6.41×? m, głębokość kadłuba 2.41 m; kadłub konstrukcji mieszanej,

1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, 166 Kw/225 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9.8 węzłów; załoga 7-10 osób

II.poł.1957: wodowany dla *Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”* z siedzibą w Gdańsku

27.IX.1957: ukończony jako **Gdy-60** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

IV.1966: **Gda-7** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

VIII.1983(?): **Gdy-16** *(Jan i Franciszek Prus; Gdynia)*

1985: wycofany z eksploatacji

 nie wykazywany w Rejestrze Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

1987-1991: przebudowany w Kołobrzegu na jacht żaglowy

***UWAGA:*** od 1987 do 1991 roku ponownie wykazywany w Rejestrach Statków Morskich jako własność *Jana i Franciszka Prusów*

1991: jacht żaglowy **Freedom** *(???; Cuxhaven)* bandera zachodnioniemiecka

1992: jacht żaglowy **Freedom** *(???; Cuxhaven)* bandera niemiecka

2004: jacht żaglowy **Freedom** *(Eigner Bernd Wolf; Eckernförde)* bandera niemiecka

IX.2021: w służbie

24.) **GDY-225**, typ B-25, nr budowy 177

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 177, wodowany II.poł.1957, ukończony 26.XI.1957

***PRS 43076*** --> od 1975: ***PRS 430076;***

sygnał wywoławczy *SNLU* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

*charakterystyka w I.1959:* 82.57 BRT, 34.75 NRT, 44 tony; 24.11(całk.)/23.64(rej.)×6.41×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.41 m, wysokość boczna 3.03 m;

kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5248, rok produkcji 1957, 225 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

*charakterystyka w I.1973:* 82.57 BRT, 34.75 NRT, 44 tony; 24.11(całk.)/23.64(rej.)×6.41×? m, głębokość kadłuba 2.41 m, wysokość boczna 3.03 m; kadłub

konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5248, rok produkcji 1957, 225 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

II.poł.1957: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

19.XI.1957: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-225**

26.XI.1957: ukończony jako **Gdy-225** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

18.VII.1961: płynąc na łowisko na Morza Północnego, o milę na płn. od Skagen, zderzył się (szyper Jan Majerowicz) z duńskim kutrem rybackim „Jorgen

Annbrit” (S-313)

17.III.1964 ok. godz. 17.45: w okolicach ostrogi nr 9 portu rybackiego w Gdyni, zderzył się z kutrem rybackim „Gdy-35”

1.I.1965: **Gdy-225** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

22.III.1967: **Gdy-225** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Gdynia)*

przekazywali szyper Jan Majerowicz i kierownik maszyn Marian Paprocki, przyjmował szyper Stanisław Konkol

19.IV.1967: **Wła-171** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

4./5.IV.1970: w czasie silnego sztormu, w porcie władysławowskim w wyniku uderzania o inne kutry, częściowemu rozbiciu uległy burty kutra

8.II.1974 godz. 06.30: śpiesząc na pomoc (szyper Jerzy Kidawa) kutrowi „Wła-107”, który na podejściu do Władysławowa, w śnieżycy i porywistym wietrze

wszedł na mieliznę, sam wszedł na brzegową płyciznę, ok. 4 kable od falochronu portu we Władysławowie, na mieliźnie osiadł również przybyły na pomoc statek ratowniczy „Halny”

13.II.1974: ściągnięty przez statki ratownicze „Tumak”, „Muszla” i „Wiatr” i odholowany do Władysławowa

VI.1979: uznany za zbędny i przeznaczony do kasacji

VII.1981: zakończono rozbiórkę na złom i opał

25.) **GDY-226**, typ B-25, nr budowy 178

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 178, wodowany 31.XII.1957, ukończony I(?).1958

***PRS 43085;***

sygnał wywoławczy *SNLZ*

*charakterystyka w 1958:* 82 BRT, 35 NRT; 23.65(rej.)×6.40×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.40 m; kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia

o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, , nr silnika 5249, rok produkcji 1957, 225 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

31.XII.1957: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

I(?).1958: ukończony jako **Gdy-226** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

28.VIII.1958 godz.05.10: u wybrzeży Wielkiej Brytanii, w okolicach Dunstanburgh Point, po serii poważnych błędów nawigacyjnych, wszedł na kamienistą,

przybrzeżną mieliznę, gdy kuter osiągnął 30º przechyłu załoga opuściła pokład

28.VIII.1958 godz. 14.00: przybył holownik „Tumak” i podjął próby ratowania kutra

† 28.VIII.1958 godz. 15.30: przerwano wszystkie działania ratunkowe, uznając kuter za utracony

26.) **IMOR**, typ B-25, nr budowy 179

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 179, wodowany 28.VI.1958, ukończony IX(?).1958

***PRS 43082*** --> od 1975: ***PRS 430082;***

sygnał wywoławczy *SNMX* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

*charakterystyka w I.1959:* 92 BRT, 35 NRT; 24.11(całk.)/23.66(rej.)×6.41×2.37 m, głębokość kadłuba 2.41 m, wysokość boczna 3.41 m; kadłub konstrukcji

mieszanej, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5265, rok produkcji 1958, 225 KM, paliwo olej opałowy, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 8 osób + 6 naukowców

28.VI.1958: wodowany dla *Instytutu Morskiego* z siedzibą w Gdańsku

 początkowo przeznaczony dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

IX(?).1958: ukończony jako kuter badawczy **Imor** *(Instytut Morski; Gdańsk)*

1987: wycofany z eksploatacji

1989: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

 zatopiony koło Florydy jako element sztucznej rafy koralowej

27.) **GDY-227**, typ B-25, nr budowy 180

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 180, wodowany 20.XI.1957, ukończony 14.II.1958

***PRS 43084*** --> od 1975: ***PRS 430084;*** sygnał wywoławczy *SNMH* (sygnał wykreślony z rejestru w 1972/1973)

*charakterystyka w I.1959:* 82.17 BRT, 33.76 NRT, 44 tony; 24.09(całk.)/23.64(rej.)×6.41×~2.60 m, głębokość kadłuba 2.41 m; kadłub konstrukcji mieszanej,

1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5252, rok produkcji 1957, 225 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

*charakterystyka w I.1972:* 82.17 BRT, 33.76 NRT, 44 tony; 24.09(całk.)/23.64(rej.)×6.41×? m, głębokość kadłuba 2.41 m; kadłub konstrukcji mieszanej,

1 pokład, 1 ładownia o pojemności 55 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5252, rok produkcji 1957, 225 KM, paliwo 12.2 tony oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 7-10 osób

*charakterystyka w I.2022:* 23.64(rej.)×6.41×2.18 m, wysokość boczna 2.98 m; kadłub konstrukcji mieszanej, 1 pokład; 2 maszty; maksymalnie 80 osób

(obsługa i klienci)

20.XI.1957: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

9.I.1958: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-227**

14.II.1958: ukończony jako **Gdy-227** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

12(?).I.1965: **Gdy-227** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

23.IX.1965 godz. 05.07: w pobliżu zachodniego wejścia do Kanału Kilońskiego wszedł na mieliznę (szyper Józef Staszewski)

9.II.1966: **Gdy-227** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Gdynia)*

przekazywali szyper Józef Staszewski i kierownik maszyn Władysław Niewiadomski, przyjmowali Leon Pek i Marian Makarowski

7.III.1966: **Wła-158** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

29.VII.1971 godz. 05.30: w trakcie połowów na łowisku „MN 9-10”, został uderzony (szyper Jan Ceszko) przez powracający do portu kuter „Łeb-2”

 doznał uszkodzenia elementów konstrukcji owrężą i połamania nadburcia

19.IX.1979: **Gdy-50** *(Edward Nowak; Gdynia)*

1986(?): **Gdy-50** *(Dariusz Nowak; Gdynia)*

IV.1994: zakupiony przez *Dariusza Drelicharza* z przeznaczeniem na lokal gastronomiczny na stałe przycumowany do nabrzeża

skierowany do przebudowy na pływającą smażalnię ryb

poł.1994: pływająca smażalnia ryb **Gdy-50** *(Dariusz Drelicharz; Gdynia)*

***UWAGA:*** nazywany też **Bar Pomorza**, cumował przy Nabrzeżu Pomorskim, obok „Daru Pomorza”

1999: pływająca smażalnia ryb **Gdy-50** *(„Barkas” Spółka Cywilna; Gdynia)*

***UWAGA:*** nazywany też **Bar Pomorza**, cumował przy Nabrzeżu Pomorskim, obok „Daru Pomorza”

2017: przeholowany do Pucka, gdzie cumuje na stałe

I.2022: nadal serwuje smażone rybki bałtyckie

***Źródła:***

**Blady Wiesław** *Polska Flota Rybacka w latach 1921-2001*, Morski Instytut Rybacki, Gdynia 2002, ISBN 83-908885-9-9

**Ciślak Jarosław** *Polska Marynarka Wojenna 1995. Okręty, samoloty i śmigłowce, uzbrojenie, organizacja.* Seria *Ilustrowana Encyklopedia*

*Techniki Wojskowej tom 6,* Wydawnictwo „Lampart” w koedycji z Wydawnictwem „Bellona”. Warszawa 1995, Wydanie I, ISBN 83-86776-08-0

**Huras Bohdan** *Dalmor. Album floty*, PORTA MARE - Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa, Gdynia 2019, ISBN 978-83-620227-43-4

**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

**Kabat Henryk** *Dla ochrony życia na morzu* w *Morze nr 304 (3/1956),* P.P. „Wydawnictwa Komunikacyjne”, Warszawa 1956

**Leszczyński Ryszard** *Katastrofy i wypadki morskie floty pomocniczej PMH (1926-2016)*, Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki

Morskiej, Gdańsk 2017, ISBN 978-83-60584-69-9

**Leszczyński Ryszard** *Tragedie rybackiego morza. Tom I* Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdynia-Gdańsk 2005,

ISBN 83-922007-0-5

**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

**Błaszczak Łukasz, Patro Andrzej** *Kutry ratowniczo-holownicze typu „R-1”* w *Morze.org nr 1/2023 (16-803),* Charter Navigator Sp. z o.o., Kraków 2023,

ISSN 2657-7909

*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 Jachtów Morskich 1992*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1992

*Rejestr Jachtów Morskich 1993*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1993

*Rejestr Jachtów Morskich 1994*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1994

*Rejestr Jachtów Morskich 1995*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1995

*Rejestr Jachtów Morskich 1996*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1996

*Rejestr Jachtów Morskich 1997*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1997

*Rejestr Jachtów Morskich 1998*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1998

*Rejestr Jachtów Morskich 1999*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1999

*Rejestr Jachtów Morskich 2000/2001*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2001

*Rejestr Jachtów Morskich 2002/2003*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2003

*Rejestr Jachtów Morskich 2004/2005*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2005

*Rejestr Jachtów Morskich 2006/2007*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2007

*Rejestr Jachtów Morskich 2008/2009*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2009

*Rejestr Jachtów Morskich 2013*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2013

*Rejestr Statków Śródlądowych 2002*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2002

*Rejestr Statków Śródlądowych 2003*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2003

*Rejestr Statków Śródlądowych 2004*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2004

*Rejestr Statków Śródlądowych 2005*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2005

*Rejestr Statków Śródlądowych 2006*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2006

*Rejestr Statków Śródlądowych 2009*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2009

*Rejestr Statków Śródlądowych 2013*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2013

*Rejestr Statków Śródlądowych 2014*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2014

*Rejestr Statków Śródlądowych 2015*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2015

*Rejestr Statków Śródlądowych 2016*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2016

*Rejestr Statków Śródlądowych 2017*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2017

*Rejestr Statków Śródlądowych 2018*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2018

*Rejestr Statków Śródlądowych 2019*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2019

*Rejestr Statków Śródlądowych 2020*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2020

*Rejestr Statków Śródlądowych 2021*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2021

*Rejestr Statków Śródlądowych 2022*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2022

**Ropelewski Andrzej** *Półwiecze „Dalmoru” na oceanach świata 1946-1996,* Wydawnictwo „Marpress”, Gdańsk 1996, ISBN 83-85349-59-6

**Sawicki Jan Kazimierz** *Polskie Ratownictwo Okrętowe 1951-2001. Zarys działalności*, Wyższa Szkoła Morska w Gdyni, Gdynia 2001,

ISBN 83-885832-01-8

**Stefaniak Lechosław** *60 lat Dalmoru w fotografii* Public Ralations Studio Lechosław Stefaniak, Gdynia 2006, ISBN 83-916070-2-X

**Twardowski Marek** *Jacht Klub Morski „Gryf”*, Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk 2008, ISBN 978-83-60584-12-5

**Zientara Wojciech** *Wykaz jachtów polskich*

**Zbiorowe** *Działalność Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich "DALMOR" w Gdyni w latach 1946-1986*, Dalmor, Gdynia 1986

**Zbiorowe** *Encyklopedia Gdańska* Fundacja Gdańska, Gdańsk 2012, ISBN 978-83-929932-5-4

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

[http://www.chabiera-krzysztof.cba.pl/index%20(1)PRZEDS.php](http://www.chabiera-krzysztof.cba.pl/index%20%281%29PRZEDS.php)

<https://fow.pl/forum/viewtopic.php?p=63343#p63343>

<https://fow.pl/forum/viewtopic.php?p=126231#p126231>

<https://fow.pl/forum/viewtopic.php?p=127069#p127069>

<https://historischer-hafen.de/schiff/freedom/>

<https://www.naszbaltyk.com/wszystkie-kategorie/historia-artykuly/3092-statki-ratownicze-r-1-r-2-r-3-r-4-marynarskie-wspomnienie-andrzeja-patro>

<https://www.sailforum.pl/viewtopic.php?t=6353>

<https://www.schiffsspotter.de/Gaffelschoner/Gaffelschoner_Freedom>

<https://www.shz.de/lokales/eckernfoerder-zeitung/maroder-grosssegler-freedom-hat-eckernfoerde-verlassen-id28247507.html>

<http://soviet-trawler.narod.ru/pages/poland/b25.html>

<http://www.tallship-fan.de/cgi-bin/tallship_d.pl?ACTION=DISPLAY&SCHIFFSID=114>

<https://warszawa.naszemiasto.pl/leba-statek-restauracja-zatonal-przy-brzegu/ar/c1-52629>