***Wykaz polskich kutrów rybackich Nr 1 (wersja 4.5)***

***Kutry typu MIR-20/20a (KG/KS-150)***

1.) **LECH** Gdy 14, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy 20(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy 20(?), położenie stępki VI.1936, ukończony XI.1936, rejestracja 30.IV.1937

oznaka MIR-u: ***MIR 20***; od kon. 40-tych: ***PRS 41042*** --> od 1975: ***PRS 410042***

sygnał wywoławczy: *SOEJ* (do X.1939) --> I.poł.50-tych: *SOUF* (skreślony z rejestru ok. roku 1973)

*charakterystyka w 1936:* 22.9 BRT, 10.9 NRT; 15.15×4.81×? m, głębokość kadłuba 1.89 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun, 60 KM,

1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1937:* 22.24 BRT, 10.93 NRT; 15.10×4.81×? m, głębokość kadłuba 1.90 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun,

60 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1948:* 22.24 BRT, 10.93 NRT; 15.10×4.81×? m, głębokość kadłuba 1.90 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Hundestedt,

75 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 23.43 BRT, 6.90 NRT, 7 ton; 15.20(całk.)/15.07(rej.)×5.00×? m, głębokość kadłuba 1.85 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; 2-cyl. silnik Vølund M-230, nr silnika 2689, rok produkcji 1953, 70 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster,

8 węzłów; załoga 4 ludzi

XI.1936: ukończony jako **Lech** Gdy 14 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jakub Dettlaff II; Gdynia)*

30.IV.1937: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Lech**

29.VIII.1939: zmobilizowany, **T-?** (z numerem w zakresie od 7 do 30) *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

wcielony do *Oddziału Kutrów*, nie obsadzony przez załogę, pozostawiony w porcie wojennym na Oksywiu

***UWAGA:*** prawdopodobnie w *Marynarce Wojennej Rzeczpospolitej Polskiej* nie namalowano oznaczenia na kadłubie i kuter w dalszym ciągu używał

swojego znaku rybackiego **Gdy 14**

1.IX.1939: w trakcie holowania z Gdyni do Helu, porzucony na Zat. Gdańskiej z powodu awarii silnika holującego go kutra „Daniel” (WWs 37)

2.IX.1939: dryfujący na Zatoce Gdańskiej, odnaleziony przez niemiecki kuter trałowy „R 38” i przeholowany do Piławy

3(?).IX.1939: pomocniczy trałowiec **Gdy 14** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

 przydzielony do *Hafenschutzflotille Pillau*

X.1939: **Got 14** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Jakub Dettlaff II; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

 pozostawał w dyspozycji *Kriegsmarine*

7.IX.1940: zarekwirowany, pomocniczy dozorowiec **DH 17** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

 przydzielony do *Hafenschutzflotille Howacht*

30.XI.1940(?): pomocniczy trałowiec **M 3118** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

 przydzielony do *31. Minensuchflolotille*

III.1941: prawdopodobnie zwrócony, **Got 14** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Jakub Dettlaff II; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

III.1945: odszedł na zachód ewakuując uciekinierów z Prus Wschodnich

po 9.V.1945: **NFV 2** **MA 1**, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)
31.VII.1946: rewindykowany

25.VIII.1946: wyruszył do kraju

31.VIII.1946: powrócił do kraju

IX.1946: **Der-6** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Wacław Grzelak; Derłowo)*

XI.1946: **Dar-6** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Wacław Grzelak; Darłowo)*

5.II.1948: **Dar-6** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Wacław Grzelak; Darłowo)*

27.III.1949 godz. 02:30: wszedł we mgle na mieliznę koło latarni Czołpino (szyper Wacław Grzelak)

10.V.1949: ściągnięty

II.poł.1949: **Dar-6** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Rybacko-Przemysłowa Spółdzielnia Pracy „Łosoś”; Darłowo)*

I.1950: **Dzi-68** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Rybacka „Belona”; Dziwnów)*

VII.1950: **Dzi-68** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Belona”; Dziwnów)*

VIII.1950: **Koł-3** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Belona”; Kołobrzeg)*

24.I.1951: **Koł-3** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Belona”; Kołobrzeg)*

1953/1954: wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik Vølund M-230, nr silnika 2689, rok produkcji 1953 o mocy 70 KM

VIII.1955: **Koł-3** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Belona”; Kołobrzeg)*

I.poł.1956: **Koł-3** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Belona”; Kołobrzeg)*

VII.1956: **Koł-3** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Bałtyk”; Kołobrzeg)*

V.1963: **Wła-63** *(Józef Budzisz, Albert Dettlaff i Stefan Hadas; Władysławowo)*

V.1975: **Wła-63** *(Franciszek Adas; Władysławowo)*

1979: sprzedany Piotrowi Zalewskiemu z Gdańska, z przeznaczeniem na jacht

I.1980: przeholowany z Władysławowa do Gdańska

1980: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

 dalsze losy nie znane

2.) **LUDWIKA** Gdy 67, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy 21(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy 21(?), położenie stępki VI.1936, ukończony I.1937, rejestracja 26.X.1937

oznaka MIR-u: ***MIR 21***; od I.poł.50-tych: ***PRS 41313***

sygnał wywoławczy: *SOER* (do X.1939) --> I.poł.50-tych: *SOUG*

*charakterystyka w 1937:* 22.4 BRT, 11.15 NRT; 15.14×4.85×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, 60 KM, 1 maszt,

pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 23 BRT, 7 NRT; 15.10(rej.)×4.99×? m, głębokość kadłuba 1.84 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Skandia

262A, nr silnika 222724, rok produkcji 1948, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

I.1937: ukończony jako **Ludwika** Gdy 67 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Ludwik Staszewski; Gdynia)*

26.X.1937: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Ludwika**

X.1939: **Got 67** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Ludwik Staszewski; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

VIII.1940: zarekwirowany, **Got 67** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

w związku z przygotowaniami do *Operacji „Seelöwe”* odszedł na zachód

1941(?): zwrócony, **Got 47** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Ludwik Staszewski; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

I.poł.40-tych: **Got 7** *(????, Gotenhafen)*, bandera Niemiec

III.1945: odszedł na zachód ewakuując uciekinierów z Prus Wschodnich

po 9.V.1945: **NFV 1**, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

31.VII.1946: rewindykowany

25.VIII.1946: wyruszył do kraju

31.VIII.1946: powrócił do kraju

IX.1946: **Der-8** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Bolesław Tomicki; Derłowo)*

XI.1946: **Dar-8** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Bolesław Tomicki; Darłowo)*

5.II.1948: **Dar-8** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Bolesław Tomicki; Darłowo)*

I.poł.1950: **Dzi-75** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Rybacka „Belona”; Dziwnów)*

VII.1950: **Dzi-75** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Belona”; Dziwnów)*

VIII(?).1950: **Koł-4** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Belona”; Kołobrzeg)*

24.I.1951: **Koł-4** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Belona”; Kołobrzeg)*

1955(?): **Koł-4** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Belona”; Kołobrzeg)*

I.poł.1956: **Koł-4** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Belona”; Kołobrzeg)*

VII.1956: **Dzi-3** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Belona”; Dziwnów)*

XII.1956(?): wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik Skandia 262A, nr silnika 222724, rok produkcji 1948 o mocy 85 KM

***UWAGA:*** silnik prawdopodobnie pochodził z jednego z kutrów typu B-368/I

1964: skasowany

3.) **REKIN** Kuź 17, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy 22(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy 22(?), położenie stępki VI.1936, ukończony XII.1936, rejestracja 26.X.1937

oznaka MIR-u: ***MIR 22***; od kon. 40-tych: ***PRS 41096*** --> od 1975: ***PRS 410096***

sygnał wywoławczy: *SOES* (do X.1939) --> po IX.1939: *DBJA* --> po 1942: *DBFA* (do VII.1946) --> I.poł.50-tych(?): *SNJM* (skreślony z rejestru z ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1937:* 22.43 BRT, 11.53 NRT; 15.10×4.81×? m, głębokość kadłuba 1.90m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i

Löwenstein, 60 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi;

*charakterystyka w 1957:* 23.45 BRT, 9.60 NRT, 6 ton; 15.10(rej.)×4.85×? m, głębokość kadłuba 1.38 m; ; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl.

silnik Callesen 195DR, nr silnika 3315, rok produkcji 1950, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi;

*charakterystyka w I.1969:* 23.45 BRT, 9.60 NRT, 6 ton; 15.10(rej.)×4.85×? m, głębokość kadłuba 1.38 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl.

silnik Callesen 195DR, nr silnika 3315, rok produkcji 1950, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi;

*charakterystyka w I.1972:* 23.45 BRT, 9.60 NRT, 6 ton; 15.10(rej.)×4.85×? m, głębokość kadłuba 1.38 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl.

silnik Puck B-100, nr silnika 44/55, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi;

XII.1936: ukończony jako **Rekin** Kuź 17 *(Morski Instytut Rybacki; Kuźnica)*

I.1937: **Rekin** Kuź 17 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Edmund Budzisz; Kuźnica)*

 przekazany użytkownikowi

26.X.1937: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Rekin**

X.1939: **Rekin** Kuß 17 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Edmund Budzisz; Kußfelt)*, bandera Niemiec

24.VIII.1940: zmobilizowany, jednostka pomocnicza **Kuß 17** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

w związku z przygotowaniami do *Operacji „Seelöwe”* odszedł na zachód

12.IV.1941: zwrócony, **Kuß 17** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Edmund Budzisz; Kußfelt)*, bandera Niemiec

15.IV.1941: powrócił do Kuźnicy

II.poł.1941: **Kuß 17** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Franciszek Hermann; Kußfelt)*, bandera Niemiec

 odebrany *Edmundowi Budziszowi* przez *Fischereiverwaltung Gotenhafen*

VII.1942: **Germania** Kra 2 *(Gerhard i Anna Parschauer; Danzig-Krakau)*, bandera Niemiec

X(?).1942: **Germania** Kra 2 *(****właściciel:*** *Gerhard i Anna Parschauer;* ***użytkownik:*** *Marine-Arsenal Gotenhafen)*, bandera Niemiec

III.1945: zarekwirowany, **Germania** Kra 2 *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

odszedł na zachód ewakuując uciekinierów z Prus Wschodnich

po 9.V.1945: **LUF 135** *(Fishery Control Board; Lubeka)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

IX.1945: odnaleziony we Flensburgu

31.VII.1946: rewindykowany

25.VIII.1946: wyruszył do kraju

31.VIII.1946: powrócił do kraju

12.IX.1946: **Kuź-68** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Edmund Budzisz; Kuźnica)*

 stacjonował we Władysławowie

30.I.1948: **Kuź-68** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Edmund Budzisz; Kuźnica)*

16.III.1949: **Wła-40** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Edmund Budzisz; Władysławowo)*

1.IV.1950: zakupiony od *Morskiej Centrali Handlowej* przez *Edmunda Budzisza* na wieloletnie spłaty

24.I.1951: **Wła-40** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Edmund Budzisz; Władysławowo)*

1951(?): modernizacja w Pucku

wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Callesen 195DR, nr silnika 3315, rok produkcji 1950 o mocy 100 KM

11.VI.1957: **Wła-40** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Józef Muża; Władysławowo)*

 za zgodą *Morskiej Centraki Zaopatrzenia Edward Budzisz* odstąpił swój prawa do kutra *Józefowi Muży*

II.poł.VI.1957: **Wła-40** *(Józef Muża; Władysławowo)*

25.VII.1957: **Jas-12** *(Józef Muża; Jastarnia)*

X.1957: **Jas-12** *(Józef, Stefan i Henryk Muża; Jastarnia)*

XI.1966: **Jas-12** *(Jan i Jan Józef Murański; Jastarnia)*

 występowali też jako firma *Jan Murański i Syn* z siedzibą w Jastarni

XI.1967: w trakcie postoju w porcie helskim (szyper Robert Boszke) został uderzony i uszkodzony przez kuter „Hel-131”

 uszkodzeniu i wyłamaniu uległo rufowe nadburcie, remontu dokonano *Armatorskim Ośrodku Remontowym PPiUR „Koga”* w Helu

J.1969: remont generalny w Jastarni

20.II.1970: wszedł w lodach na mieliznę w pobliżu Helu

 w trakcie próby ściągnięcia awarii silnika uległ holownik *Marynarki Wojennej* „H-17”

 kuter został ściągnięty przez holownik „Herakles”, który odholował go do portu w Helu

VIII.1970: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-100, nr silnika 44/55 o mocy 100 KM

XI.1970: **Jas-12** *(Jan Murański; Jastarnia)*

XI.1973: **Jas-12** *(Józef, Kazimierz i Andrzej Józef Dettlaffowie; Jastarnia)*

30.III.1974 ok. godz. 7:40: w trakcie połowów na Głębi Gdańskiej, wypadł za burtę i utonął szyper (i współwłaściciel) Józef Detlaff

3.X.1974: rozpoczęcie remonti generalnego

7.I.1975: zakończenie remontu

IV.1974: **Jas-12** *(Kazimierz i Andrzej Józef Dettlaffowie; Jastarnia)*

pocz(?).1980: **Jas-12** *(Teofil Dettlaff; Jastarnia)*

28.IV.1980: unieruchomiony na łowisku w wyniku przecieku do maszynowni

I.poł.VII.1983: zakończenie rozbiórki na opał

28.VII.1983: wykreślony z ewidencji *Urzędu Morskiego*

4.) **BRYGIDA** Jas 4, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy 28(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy 28(?), ukończony XII.1937, rejestracja 12.V.1938

oznaka MIR-u: ***MIR 28***; od I.poł.50-tych: ***PRS 41365*** --> od 1975: ***PRS 410365***

sygnał wywoławczy: *SOEZ* (do X.1939) --> I.poł.50-tych: *SOEW* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1938:* 22.49 BRT, 8.47 NRT; 15.22(rej.)×4.91×1.90 m, głębokość kadłuba 1.78 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop,

Rau i Löwenstein, 60 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 22.49 BRT, 8.47 NRT, 6 ton; 15.22(rej.)×4.91×1.90 m, głębokość kadłuba 1.78 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl.

silnik Demag, nr silnika 12059, rok produkcji 1944, 72 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1969:* 22 BRT, 5 NRT, 6 ton; 15.32(rej.)×4.91×? m, głębokość kadłuba 1.78 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

Demag, nr silnika 12059, rok produkcji 1944, 72 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

14.IX.1937: *Adam Długi* wpłacił zaliczkę w wysokości 920.00. zł na poczet kutra

14.X.1937: *Adam Długi* wpłacił drugą zaliczkę w wysokości 2000.00. zł

XII.1937: ukończony jako **Brygida** Jas 4 *(Morski Instytut Rybacki; Jastarnia)*

5.I.1938: **Brygida** Jas 4 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Adam Długi; Jastarnia)*

 przekazany w dzierżawę użytkownikowi

19.II.1938: *Urząd Morski* w Gdyni wystawił *Swiadectwo Pomiarowe nr 213*

 pomiarów dokonano 19.I.198 roku

12.V.1938: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Brygida**

VIII.1939: unieruchomiony na łowisku przez awarię silnika, przyholowany do Jastarni przez kuter dozorczy „Kania”

 po paru dniach przeholowany do Stoczni Rybackiej w Gdyni, silnik wymontowano

1.IX.1939: unieruchomiony w Gdyni w oczekiwaniu na naprawę silnika

13.IX.1939: zdobyty przez Niemców w Gdyni, w stanie uszkodzonym

 w wyniku ostrzału artyleryjskiego uszkodzeniu uległy burty i relingi

XI.1939: **Brigitte** P.Hei 4 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Adam Długi; Putzig-Heisternest)*, bandera Niemiec

 stan kutra uszkodzony i rozkradziony, silnik zdekompletowany w warsztacie stoczniowym

 przeholowany do Danzig (Gdańsk) w celu remontu i wstawienia silnika (koszt 3000 marek niemieckich)

XII.1939: rozpoczęcie połowów po remoncie

25.VIII.1940: zmobilizowany **P.Hei 4** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

w związku z przygotowaniami do *Operacji „Seelöwe”* odszedł na zachód

20.XII.1940: zwolniony po poważnej awarii motoru

7.I.1941: przybył z Francji na holu

9.I.1941: zwrócony, **Brigitte** P.Hei 4 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Adam Długi; Putzig-Heisternest)*, bandera Niemiec

II.1941: rozpoczął połowy po zakończonym remoncie silnika

30.IV.1941: poławiacz torped **P.Hei 4** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

zarekwirowany wraz z załogą, przydzielony do *TVA Eckernförde*

VI.1941: naprawa uszkodzeń w stoczni na koszt *Kriegsmarine*

II.1942: zwrócony, **Brigitte** P.Hei 4 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Adam Długi; Putzig-Heisternest)*, bandera Niemiec

 złamany wał korbowy silnika

III.1943: rozpoczął połowy po zakończonym remoncie silnika

4.IX1942: zarekwirowany **P.Hei 4** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

I.poł.IX.1942: ponowna awaria silnika

 wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu (zakupiony od Pawła Kügera)

24.X.1942: **Brigitte** P.Hei 4 *(Adam Długi; Putzig-Heisternest)*, bandera Niemiec

tego dnia *Adam Długi* spłacił zadłużenia kutra oraz kuter został zwolniony ze służby w *Kriegsmarine*

21.VII.1943: spłata zadłużenia w wysokości 15 500 marek niemieckich została potwierdzona dokumentem.

III.1945: zarekwirowany w celu ewakuacji wojsk niemieckich na półwysep helski

† IV.1945: ostrzelany przez sowiecką artylerię, został osadzony na mieliźnie pomiędzy Borem a Helem na Zatoce Gdańskiej,

VII.1945: podniesiony
25.IX.1945: **Jas-1** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jan Długi; Jastarnia)*

kon.IX.1945: zarekwirowany, **Jas-1** *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

 przydzielony do *Szkolnego Pułku Marynarki Wojennej*; stacjonował w Brzeźnie poławiajac ryby dla pułku

II.1946: zwrócony, **Jas-1** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Adam Długi; Jastarnia)*
1946/1947: remont generalny kutra

31.XII.1947: **Jas-1** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Adam Długi; Jastarnia)*

4.II.1948: w trakcie połowów wyłowił minę morską
XII.1948: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Demag, nr silnika 12059, rok produkcji 1944 o mocy 72 KM

12.IX.1949: 25 Mm na płn-zach. od Władysławowa, zderzył się (szyper Antoni Długi) z kutrem „Ust-31”

1.XII.1950: *Adam Długi* ponownie kupił kuter na wieloletnie spłaty

 spłata dokonana w 1943 roku na konto powiernika okupacyjnego, nie została uznana

24.I.1951: **Jas-1** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Adam Długi; Jastarnia)*
11.XI.1951: nie wyszedł na połowy, za co został napiętnowany w prasie jako „bumelant”

 tego dnia trwała ogólnopolska akcja, w której wszystkie jednostki rybackie miały wyjść na połowy

V.1955: **Jas-1** *(Antoni Długi; Jastarnia)*
VI.1974: **Jas-1** *(Paweł Budzisz; Jastarnia)*
24.VII.1974: **Wła-30** *(Paweł Budzisz; Władysławowo)*

7.X.1977: we mgle, podczas połowów w tukę zderzył się z kutrem „Wła-17”

III.1982: **Wła-30** *(Klemens Budzisz; Władysławowo)*

1984: sprzedany do Jastarni

„uprowadzony” do Karlskrony w Szwecji, załoga poprosiła o azyl, sprzedany

1984(1985?): jacht **????** *(Jack Nilsson; Karlskrona)*, bandera Szwecji

1989: istniał

dalsze losy nieznane

5.) **BERNARD** WWs 5, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy 29(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy 29(?), wodowany 1937(?), ukończony XII.1937, rejestracja 12.V.1938

oznaka MIR-u: ***MIR 29***; od kon. 40-tych: ***PRS 41087*** --> od 1975: ***PRS 410087***

sygnał wywoławczy: *SOFA* (do X.1939) --> od I.poł.50-tych: *SOGF* (odebrany ok. roku 1973)

*charakterystyka w 1938:* 22.49 BRT, 8.47 NRT; 15.22×4.91×? m, głębokość kadłuba 1.78 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i

Löwenstein, 60 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w IX.1945:* 22.49 BRT, 8.47 NRT; 15.20×4.90×2.2 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. silnik Deutz, rok produkcji 1941,

80 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1949:* 19.15 BRT, 5.29 NRT, 7 ton; 15.21×4.87×? m, głębokość kadłuba 1.53 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 1-cyl. silnik

Tuxham QM-185, nr silnika 3193, rok produkcji 1948, 75 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1965:* 19 BRT, 5 NRT, 7 ton; 15.21(rej.)×4.87×? m, głębokość kadłuba 1.53 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

Puck A-100, nr silnika 64/99, rok produkcji 1964, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1974:* 19 BRT, 5 NRT, 7 ton; 15.20(rej.)×4.87×? m, głębokość kadłuba 1.53 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

Puck B-100, nr silnika 74/119, rok produkcji 1973(?), 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga

4 ludzi

XII.1937: ukończony jako **Bernard** WWs 5 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jakub Myślisz; Wielka Wieś)*

12.V.1938: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Bernard**

IV.1939: **Bernard** WWs 5 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Józef Myślisz II; Wielka Wieś)*

X.1939: **Bernhard** Gro 5 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Józef Myślisz II; Großendorf)*, bandera Niemiec

11.VIII.1940: zmobilizowany, **Bernhard** Gro 5 *(Kriegsmarine)* bandera Niemiec

w związku z przygotowaniami do *Operacji „Seelöwe”* odszedł na zachód

6.I.1942: zwrócony, **Bernhard** Gro 5 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Józef Myślisz II; Großendorf)*, bandera Niemiec

I.kw.1942: wymiana dotychczasowego silnika na 3-cyl. silnik Deutz, rok produkcji 1941 o mocy 80 KM

I.1943: **Bernhard** Gro 5 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Józef Myślisz III; Großendorf)*, bandera Niemiec

† 12.III.1945: zatopiony przez Niemców w celu zablokowania portu Władysławowo

VIII.1945: podniesiony przez *Ekipę Ratowniczą Stoczni Nr 12*, przy udziale rybaków z Wielkiej Wsi

skierowany do remontu

19.IX.1945: **Bernard** WWs-5 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jan Myślisz, Wielka Wieś)*

5.II.1948: **Bernard** WWs-5 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Jan Myślisz, Wielka Wieś)*

II.1949: **Bernard** Wła-5 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Jan Myślisz, Władysławowo)*

1949(?): wymiana dotychczasowego silnika na 1-cyl. silnik Tuxham QM-185, nr silnika 3193, rok produkcji 1948 o mocy 75 KM

24.I.1951: **Bernard** Wła-5 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia,* ***użytkownik:*** *Jan Myślisz, Władysławowo)*

VII.1952: **Bernard** Wła-5 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia,* ***użytkownik:*** *Józef Białkowski, Władysławowo)*

IX.1955: **Wła-5** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia,* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Gryf”; Władysławowo)*

I.poł.1956: **Wła-5** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia,* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Gryf”; Władysławowo)*

13.II.1956: na wysokości Kuźnicy, bierze udział w ściągnięciu z mielizny kutra „Wła-90”

IX.1956: **Wła-5** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Gryf”; Władysławowo)*

16.I.1961 ok. 17.15: w sztormie unieruchomiony przez awarię silnika (szyper Franciszek Ceynowa), holowany do Władysławowa przez kutry „Wła-57” i

„Wła-95”, po dwukrotnym zerwaniu holu, zdryfował na mieliznę, ok. 1 Mm na wsch. od Władysławowa, później ściągnięty

XII.1961: holował z łowiska do Władysławowa, uszkodzony i przeciekający kuter „Wła-95”, a po zatonięciu kutra podjął z wody jego załogę.

VII.1964: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-100, nr silnika 64/99, rok produkcji 1964 o mocy 100 KM

XI.1967: **Wła-5** *(Klemens i Jan Schmidt; Władysławowo)*

X(?).1973: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-100, nr silnika 74/119, rok produkcji 1973(?) o mocy 100 KM

III.1974: **Wła-5** *(Klemens i Józef Schmidt; Władysławowo)*

III(?).1975: **Wła-5** *(Wojciech i Józef Schmidt; Władysławowo)*

VII.1984: **Wła-5** *(Józef Schmidt; Władysławowo)*

XI.1987: sprzedany do Szczecina w celu przebudowy na jacht

1990: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

 dalsze losy nieznane

6.) **CECYLIA** Gdy 35, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 30(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 30(?), ukończony I.1938, rejestracja 12.V.1938

oznaka MIR-u: ***MIR 30***

sygnał wywoławczy: *SOFB* (do 1940)

*charakterystyka w 1938:* 22.5 BRT, 8.5 NRT; 15.22×4.91×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun, 60 KM, 2 maszty, pomocnicze

ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, ; załoga 4 ludzi

I.1938: ukończony jako **Cecylia** Gdy 35 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Mikołaj Deppisz; Gdynia)*

12.V.1938: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Cecylia**

1.IX.1939: poławiał w Skagerraku, przeszedł do Göteborga (Szwecja), a potem do Bergen (Norwegia)

IV.kw.1939: możliwe, że sprzedany w Norwegii

V(?).1940: rewindykowany przez Niemców, być może **Kra 1** *(????; Danzig-Krakau)*, bandera Niemiec

dalsze losy nieznane

7.) **CYRYL** Chł 30, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy 31(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy 31(?), ukończony 1938, rejestracja 12.V.1938

oznaka MIR-u: ***MIR 31***; od I.poł.50-tych: ***PRS 41251*** --> od 1975: ***PRS 410251***

sygnał wywoławczy: *SOFC* (do X.1939) --> I.poł.50-tych: *SNIK* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1938:* 22.49 BRT, 8.47 NRT; 15.22×4.91×? m, głębokość kadłuba 1.78 m, wysokość boczna 2.20 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, 60 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1949:* 22.49 BRT, 8.47 NRT; 14.87×4.98×? m, wysokość boczna 1.99 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Vølund

M-230(?), nr silnika 2588, rok produkcji 1947, 80 KM, 1 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1956:* 22.83 BRT, 6.69 NRT; 14.57×4.97×1.40 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Vølund M-230(?), nr silnika

2588, rok produkcji 1947, 80 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1958:* 22.83 BRT, 6.69 NRT; 14.57×4.97×1.40 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Skandia 214B, nr silnika 223322,

rok produkcji 1954, 120 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1962:* 22.83 BRT, 6.69 NRT; 15.75(rej.)×4.97×1.40 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Skandia 214B, nr silnika

223322, rok produkcji 1954, 120 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1967:* 23.83 BRT, 6.69 NRT; 16.00(rej.)×4.97×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Scandia 214B, nr silnika

223222, rok produkcji 1954, 120 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

1938: ukończony jako **Cyryl** Chł 30 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Józef Czapp; Chłapowo)*

12.V.1938: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Cyryl**

X.1939: **Chl 30** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Józef Czapp; Chlapau)*, bandera Niemiec

1942: **Chla 3** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Józef Czapp; Chlapau)*, bandera Niemiec

1943: **Kla 3** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Józef Czapp; Klapau)*, bandera Niemiec

† 12.III.1945: zatopiony w celu zablokowania portu Władysławowo

VIII.1945: podniesiony przez *Ekipę Ratowniczą Stoczni Nr 12*, przy udziale rybaków z Wielkiej Wsi

skierowany do remontu

XII.1945: **Marianna** Chł-3 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Józef Czapp; Chłapowo)*

po XII.1945: **Marianna** Chł-3 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Józef Czapp i Władysław Serwatowski; Chłapowo)*

1947/1948: przebudowany w *Państwowej Fabryce Maszyn i Odlewni Nr 2* w Pucku

5.II.1948: **Marianna** Chł-3 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Józef Czapp i Władysław Serwatowski; Chłapowo)*

7.IV.1948: w czasie połowów wyłowił torpedę, którą przyholował we włoku do przystani w Chałupach

1949: wymiana dotychczasowego silnika na silnik Vølund, nr silnika 2588 o mocy 80 KM

5.IX.1949: **Marianna** Wła-30 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Józef Czapp i Władysław Serwatowski; Władysławowo)*

24.I.1951: **Marianna** Wła-30 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Józef Czapp i Władysław Serwatowski; Władysławowo)*

12.VII.1954 ok. godz. 14.30: zderzył się (szyper Józef Czapp) w porcie władysławowskim z kutrem „Gdy-131”

XII.1955: **Wła-30** *(Anatol Drywa; Władysławowo)*

2.VI.1956 ok. godz. 07.00: na łowisku kołobrzeskim miał kolizję (szyper Henryk Bernard) z kutrem „Koł-6”

VI.1956: **Koł-82** *(Anatol Drywa; Kołobrzeg)*

20./21.XI.1957: „uprowadzony” (szyper Józef Żuk) do Rønne na Borholmie, załoga zeszła na ląd

28.XI.1957: przyprowadzony do kraju

1958: **Świ-1** *(Anatol Drywa; Świnoujście)*

wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Skandia 214B, nr silnika 223322, rok produkcji 1954 o mocy 120 KM

III.1960: **Gdy-34** *(Franciszek Busch; Gdynia)*

I.1971: **Gdy-34** *(Anna Busz i Franciszek Rechmal; Gdynia)*

1973(?): **Gdy-34** *(Franciszek Rechmal; Gdynia)*

1974: **Gdy-34** *(Janusz Has; Gdynia)*

31.X.1974 godz. 10.30: w czasie wybierania tuki, zderzył się (szyper Bolesław Mudziński) na Zatoce Gdańskiej z kutrem „ZaG-24”, który w wyniku

doznanych uszkodzeń zatonął

1978: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

 dalsze losy nieznane

8.) **DANIEL** WWs 37, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 32(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 32(?), ukończony XII.1937, rejestracja 12.V.1938

oznaka MIR-u: ***MIR 32***

sygnał wywoławczy: *SOFD* (do X.1939)

*charakterystyka w 1938:* 22.49 BRT, 8.47 NRT; 15.22×4.91×? m, głębokosć 1.78; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i Löwenstein,

60 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

XII.1937: ukończony jako **Daniel** WWs 37 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Kontroler Rybołówstwa; Wielka Wieś)*

12.V.1938: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Daniel**

II.1939: **Daniel** WWs 37 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Juliusz Dettlaff; Wielka Wieś)*

29.VIII.1939: zmobilizowany, **T-?** (z numerem w zakresie od 7 do 30) *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

wcielony do *Oddziału Kutrów*, nie obsadzony przez załogę

***UWAGA:*** prawdopodobnie oznaczenia w *Marynarce Wojennej Rzeczpospolitej Polskiej* nie namalowano na kadłubie i kuter w dalszym ciągu używał

swojego znaku rybackiego **WWs 37**

1.IX.1939 ok. godz. 14.00: obsadzony przez załogę, w trakcie holowania z Gdyni do Helu dwóch kutrów („Bris” i „Lech”), doznał awarii silnika, szyper, po

porzuceniu holowanych kutrów, próbował dotrzeć do Helu „na żaglach”, lecz kuter został zauważony przez niemiecki samolot i zmuszony do obrania

kursu na Nowy Port, nim tam dotarł został przechwycony przez kuter *Wasserschutzpolizei Danzig*

1.IX.1939: pomocniczy trałowiec **WWs 37** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *Hafenschutzflotille Pillau*

X.1939: pomocniczy trałowiec **WWs 37** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *Marineausrüstungsstelle Pillau*

X.1939: **Daniel**(?) Gro 37 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Albert Dettlaff; Großendorf)*, bandera Niemiec

15.VIII.1940: zarekwirowany, jednostka pomocnicza **Gro 37** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

4.IX.1940: w ramach przygotowań do *Operacji „Seelöwe”* odszedł do zachodnich Niemiec

XII.1940: zwrócony, **Daniel**(?) Gro 37 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Albert Dettlaff; Großendorf)*(?), bandera Niemiec

6.III.1941: powrócił do Großendorfu (Wielkiej Wsi)

kon.1941: zmobilizowany, **Gro 37** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

pocz.1942: zwrócony, **Daniel** (?) Gro 37 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Albert Dettlaff; Großendorf)*(?), bandera Niemiec

1942: wymiana dotychczasowego silnika na silnik Deutz, rok produkcji 1941 o mocy 82 KM

5.I.1943: kuter badawczy **Gro 37**, bandera Niemiec

pocz.1945: zarekwirowany, **Gro 37** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

III.1945: odszedł na zachód ewakuując uciekinierów z Prus Wschodnich

po 9.V.1945: **Sas 23** *(????; Saßnitz)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

1947: oczekujący na rewindykację w Kappeln/Sassnitz, nie rewindykowany

dalsze losy nieznane

9.) **DONATA** Gdy 27, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 33(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 33(?), ukończony XII.1937, rejestracja 12.V.1938

oznaka MIR-u: ***MIR 33***; od I.poł.50-tych: ***PRS 41366*** --> od 1975: ***PRS 410366***

sygnał wywoławczy: *SOFE* (do X.1939) --> I.poł.50-tych: *SNJT* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1938:* 22.49 BRT, 8.47 NRT; 15.22×4.91×? m, głębokość kadłuba 1.78 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun, 60 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster,; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1946:* 22.49 BRT, 8.47 NRT; 15.22×4.91×? m, głębokość kadłuba 1.78 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i

Löwenstein, 60 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster,; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 21.15 BRT, 6.13 NRT, 7 ton; 15.20(rej.)×4.90×2.40 m, głębokość kadłuba 1.60 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 1-cyl.

silnik Tuxham, nr silnika 3194, rok produkcji 1949, 75 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 6 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1972:* 21.15 BRT, 6.13 NRT, 7 ton; 15.20(rej.)×4.90×? m, głębokość kadłuba 1.60 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl.

silnik SKP-June Munktell 502 MB, nr silnika P-7, rok produkcji 1957, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster,

9 węzłów; załoga 4 ludzi

XII.1937: ukończony jako **Donata** Gdy 27 *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

I.1938: **Donata** Gdy 27 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Feliks Wesserling; Gdynia)*

 przekazany użytkownikowi

12.V.1938: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Donata**

X.1939: **Got 27** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Andrzej Rotta; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

I.poł.1940: **Got 27** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Felix Wesserling; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

15.VIII.1940: zmobilizowany, **Got 27** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

w związku z przygotowaniami do *Operacji „Seelöwe”* odszedł na zachód

16.VIII.1940: wszedł do Leba (Łeba) w celu naprawy

 po zakończeniu naprawy wyszedł do Stolpmünde (Ustka)

IX.1940: przewidziany do konwoju z Emden do Dünkirchen (Dunkierka), pozostał w Emden

XI.1940: zwolniony

18.XII.1940: zwrócony, **Got 27** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Felix Wesserling; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

15.III.1941: zarekwirowany, poławiacz torped **Got 27** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

 przydzielony do *TVA Gotenhafen*

11.XII.1941: zwrócony, **Got 27** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Felix Wesserling)*(?), bandera Niemiec

III.1945: odszedł na zachód ewakuując uciekinierów z Prus Wschodnich

po 9.V.1945: **Ki 336**, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

IX.1945: raportowany w Strande

 później widziany w Kiel-Friedrichsort (Kilonia-Friedrichsort)

21.VI.1946: rewindykowany

25.VIII.1946: wyruszył do kraju

31.VIII.1946: powrócił do kraju

IX.1946: przydzielony przez *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego* Leonardowi Muży i A. Kowalczykowi

13.XI.1946: **WsG-21** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Spółka „Albatros”; Górki Wschodnie)*

30.I.1948: **WsG-21** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Spółka „Albatros”; Górki Wschodnie)*

1949(?): wymiana dotychczasowego silnika na 1-cyl. silnik Tuxham, nr silnika 3194, rok produkcji 1949 o mocy 75 KM

1.IV.1950: **WsG-21** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Leonard Muża; Górki Wschodnie)*

 kupiony przez *Leona Mużę* na wieloletnie splaty

24.I.1951: **WsG-21** *(****właściciel:*** *Morski Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Leonard Muża; Górki Wschodnie)*

13.X.1951: **Jas-30** *(****właściciel:*** *Morski Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Leonard Muża; Jastarnia)*

11.XI.1951: nie wyszedł na połowy, za co został napiętnowany w prasie jako „bumelant”

 tego dnia trwała ogólnopolska akcja, w której wszystkie jednostki rybackie miały wyjść na połowy

14.VII.1955: **Jas-30** *(****właściciel:*** *Morski Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Bolesław Błaszczyk; Jastarnia)*

9.IX.1955: **Gdy-51** *(****właściciel:*** *Morski Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Bolesław Błaszczyk; Gdynia)*

I.1957: **Gdy-51** *(Bolesław Błaszczyk; Gdynia)*

17.II.1959 godz. 16.00: w porcie gdyńskim zderzył się (szyper Augustyn Szpecht) z kutrem dozorczym „Kontroler I”

20.IX.1960 godz. 03.40: w porcie gdyńskim zderzył się (szyper Józef Budzisz) z kutrem „Gdy-17”

30.I.1963 godz. 04.00: w trakcie przejścia przez zwartą powłokę lodową, doznał przebicia i uszkodzenia poszycia burtowego

7.I.1964: **Gdy-51** *(Juliusz i Ignacy Józef Necel; Gdynia)*

11.I.1964: **Wła-35** *(Juliusz i Ignacy Józef Necel; Władysławowo)*

1970: wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik SKP-June Munktel 502 MB, nr silnika P-7, rok produkcji 1957 o mocy 100 KM

***UWAGA:*** silnik został zdemontowany w VI.1969 z kutra „Wła-119” należącego do typu B-368/I (nr budowy S-6), pozycja 6.) w Wykazie kutrów nr 3

18.XI.1972: w czasie postoju przy molo odpraw WOP, został uderzony w burtę przez kuter „Wła-116”

IX.1975: **Wła-35** *(Ignacy Józef, Andrzej i Antoni Necel oraz Edwin Górnowicz; Władysławowo)*

VII.1977: **Wła-35** *(Franciszek i Józef Adas; Władysławowo)*

VII.1978: **Wła-35** *(Franciszek Adas; Władysławowo)*

IV.1980: **Wła-35** *(Aleksander Jakiel, Olgierd Kuczyński; Władysławowo)*

14.V.1980: **WsG-26** *(Aleksander Jakiel, Olgierd Kuczyński; Górki Wschodnie)*

XII.1981: wycofany z eksploatacji

po pewnym czasie rozebrany na opał

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

10.) **EDWARD** Gdy 61, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 34(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 34(?), ukończony 5.V.1938, rejestracja 29.VIII.1938

oznaka MIR-u: ***MIR 34***; od kon. 40-tych: ***PRS 41102*** --> od 1975: ***PRS 410102***

sygnał wywoławczy: *SOFH* (do X.1939) --> II.poł.40-tych: *SOOW* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1938:* 22.49 BRT, 8.47 NRT; 15.22×4.91×? m; głębokość kadłuba 1,78 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i

Löwenstein, 60 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 3 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 22.49 BRT, 8.47 NRT; 15.22(rej.)×4.91×1.78 m, głębokość kadłuba 1.78 m, wysokość boczna 2.20 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; 2-cyl. silnik Skandia 262A, nr silnika 223317, rok produkcji 1951, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 6 węzłów; załoga 4 ludzi;

*charakterystyka w I.1982:* 22.49 BRT, 8.47 NRT; 15.22(rej.)×4.91×? m, głębokość kadłuba 1.78 m; 4-cyl. silnik Puck B-120W, 120 KM, 2 maszty,

pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

5.V.1938: ukończony jako **Edward** *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

VII.1938: **Edward** Gdy 61 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jakub Scheibe II; Gdynia)*

przekazany w użytkownikowi

29.VIII.1938: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Edward**

X.1939: **Eduard** Got 61 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Jakob Scheibe; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

pocz.1940: jednostka pomocnicza **Got 61** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

I.poł.1940(?): zwrócony, **Eduard** Got 61 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Jakob Scheibe; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

10.VIII.1940: zmobilizowany, **Eduard** Got 61 *(Kriegsmarine)* bandera Niemiec

11.VIII.1940: w związku z przygotowaniami do *Operacji „Seelöwe”* odszedł na zachód, raportowany w Emden

24.V.1941: zwrócony, **Eduard** Got 61 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Jakob Scheibe; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

25.V.1941: zarekwirowany, poławiacz torped **Got 61** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

 przydzielony do *TVA Gotenhafen*

XII.1942: zwrócony, **Eduard** Got 21 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Jakob Scheibe; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

X.1943: poławiacz torped **Got 21** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

 przydzielony do *TVA Gotenhafen*

22.VIII.1944: zwócony, **Eduard** Got 21 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Jakob Scheibe; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

27.X.1944: kuter nurkowy **Got 21** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

 przydzielony do *TVA Gotenhafen*

III.1945: odszedł na zachód ewakuując uciekinierów z Prus Wschodnich

po 9.V.1945: **Ek 35** *(????; Eckernförde)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

pocz.IX.1945: raportowany w Eckernförde

poł.IX.1945: rewindykowany

22.IX.1945: powrócił do kraju

kon.IX.1945: **Gdy-29** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Antoni Szejba; Gdynia)*

5.II.1948: **Gdy-29** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Antoni Scheibe; Gdynia)*

1.IV.1950: zakupiony na wieloletnie spłaty od *Morskiej Centrali Handlowej* przez *Antoniego Scheibe*

24.I.1951: **Gdy-29** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Antoni Scheibe; Gdynia)*

VI.1951: skierowany na remont kapitany do stoczni *Kuter Gdański*

wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik Skandia 262A, nr silnika 223317, rok produkcji 1951 o mocy 85 KM

***UWAGA:*** rejestry *Polskiego Rejestru Statków* podają nr silnika: 2223317

VIII.1955: **Gdy-29** *(Antoni Scheibe; Gdynia)*

VI.1969: **Gdy-29** *(Jadwiga Scheibe; Gdynia)*

VI.1971: zderzył się z norweskim statkiem holowanym przez holownik „Achilles”

1975: wycofany z eksploatacji, niszczał w porcie helskim

24.V.1976: **Hel-19** *(Edmund Konkel; Hel)*

1978/1979: remontowany w Jastarni

1981: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W o mocy 120 KM

3.VII.1984: skreślony z ewidencji *Urzędu Morskiego*

prawdopodobnie rozebrany na złom i opał

11.) **EMILIA** Hel 6, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy 35(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy 35(?), ukończony 1938, rejestracja 29.VIII.1938

oznaka MIR-u: ***MIR 35***; od kon. 40-tych: ***PRS 41095*** --> od 1975: ***PRS 410095***

sygnał wywoławczy: *SOFI* (do X.1939) --> od I.poł.50-tych: *SNGX* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1938:* 22.49 BRT, 8.47 NRT; 15.20×4.91×2.25 m, głębokość kadłuba 1.20 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i

Löwenstein, 60 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 3 ludzi.

*charakterystyka w 1943:* 22.49 BRT, 8.47 NRT; 15.22×4.91×2.05 m, głębokość kadłuba 1.20 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i

Löwenstein, 60 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 3 ludzi.

*charakterystyka w 1947:* 22.49 BRT, 8.47 NRT; 15.22×4.91×2.05 m, głębokość kadłuba 1.20 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. silnik

Callesen 195CR, nr silnika 3078, rok produkcji 1947, 75 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 3 ludzi.

*charakterystyka w 1955:* 23.92 BRT, 7.84 NRT, 4 tony; 15.22(całk.)/15.12(rej.)×4.91×1.78 m, głębokość kadłuba 1.32 m, wysokość boczna 1.78 m; kadłub

drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. silnik Callesen 195CR, nr silnika 3078, rok produkcji 1947, 75 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie

ok. 43 m2; 1 śruba 1 ster, 8 węzłów; załoga 3 ludzi.

*charakterystyka w 1966:* 23.92 BRT, 7.84 NRT, 4 tony; 15.22(całk.)/15.12(rej.)×4.91×? m, głębokość kadłuba 1.32 m, wysokość boczna 1.78 m; kadłub

drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck A-4, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga

3 ludzi.

*charakterystyka w 1971:* 23.92 BRT, 7.84 NRT, 4 tony; 15.22(całk.)/15.12(rej.)×4.91×? m, głębokość kadłuba 1.32 m, wysokość boczna 1.78 m; kadłub

drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck B-100, nr silnika 44/50, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster,

8 węzłów; załoga 3 ludzi.

1938: ukończony jako **Emilia** Hel 6 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jan Myślisz; Hel)*

29.VIII.1938: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Emilia**

XI.1939: **Gro 44** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Jan Myślisz; Großendorf)*, bandera Niemiec

25.VIII.1940: zarekwirowany, jednostka pomocnicza **Gro 44** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

IX.1940(?): w ramach przygotowań do *Operacji „Seelöwe”*, odszedł na zachód

24.V.1941: zwrócony, **Gro 44** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Jan Myślisz; Großendorf)*; bandera Niemiec

26(29?).V.1941: zarekwirowany, jednostka pomocnicza **Gro 44** *(Kriegsmarine)*; bandera Niemiec

przydzielony do *Küstenüberwachungsstelle (Speergruppe) Neuwasser* w Danzig-Neufahrwasser

1942: jednostka pomocnicza **DPr 31** *(Kriegsmarine)*; bandera Niemiec

 przydzielony do *Hafenschutzflotille Deutschland-Preussenküste*

1944: pomocniczy dozorowiec **Vs 331** *(Kriegsmarine)*; bandera Niemiec

 przydzielony do *3. Sicherungsflotille*

III.1945: ewakuował uciekinierów ze wschodnich Niemiec do Kilonii

po 9.V.1945: **Gro 44** (?) *(Jan Myślisz)*; bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

IX.1945: raportowany w Moltenoprt-Heikendorf

I.1946: raportowany w Friedrichsort

III.1946: rewindykowany

16.IV.1946: wyruszył do kraju

20.IV.1946: powrócił do kraju

kon.IV.1946: **Hel-43** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jan Myślisz; Hel)*

1947: wymiana dotychczasowego silnika na 3-cyl. silnik Callesen 195CR, nr silnika 3078, rok produkcji 1947 o mocy 75 KM

11.VI.1948: w trakcie połowów dorsza wyłowił łódź wiosłową bez oznak o długości 4.5 m i szerokości 1.90 m

 przekazano ją *Kotrolerowi Rybołówstwa* w Helu

X.1948: awaria na łowisku, pomiocy udzielił kuter „Gdy-87”

1.IV.1950: **Hel-43** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Jan Myślisz; Hel)*

zakupiony na wieloletnie spłaty od *Morskiej Centrali Handlowej* przez *Jana Myślisza*

24.I.1951: **Hel-43** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Jan Myślisz; Hel)*

4.II.1952: w pobliżu Helu zderzył się z kutrem „Arka 88” (Gdy-166), doznając poważnych uszkodzeń

1952/1954: remont w *Gdyńskiej Stoczni Remontowej* w Gdyni

XII.1954: **Hel-43** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia i Jan Myślisz;* ***użytkownik:*** *Jan Myślisz; Hel)*

XII.1955: **Hel-43** *(Jan Myślisz; Hel)*

XII.1961: nieudana próba ściągnięcia z mielizny kutra „Hel-22” w pobliżu portu helskiego

16.VIII.1966: **Hel-43** *(Teodor Konkel; Hel)*

1966/1967: remont kutra i wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4 o mocy 100 KM

VI.1970: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-100, nr silnika 44/50 o mocy 100 KM

VI.1973: **Hel-43** *(Andrzej Konkol; Hel)*

VIII.1977: wycofany z eksploatacji, stał na „sznurku” w Jastarni

 rozebrany na opał i złom

1979: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

12.) **FILIP** Gdy 83, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20(?), nr budowy 36(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20(?), nr budowy 36(?), ukończony 1938, rejestracja 29.VIII.1938

oznaka MIR-u: ***MIR 36***; od II.poł.40-tych: ***PRS 41-025*** --> I.poł.50-tych: ***PRS 41162***

sygnał wywoławczy: *SOFJ* (do X.1939) --> od I.poł.50-tych: *SOTP*

*charakterystyka w 1938:* 22.49 BRT, 8.47 NRT; 15.22(całk.)×4.91×? m, głębokość kadłuba 1.78 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop,

Rau i Löwenstein, 60 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 3 ludzi

*charakterystyka w 1943:* 22.49 BRT, 8.47 NRT; 15.22(całk.)×4.91×? m, głębokość kadłuba 1.78 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Deutz,

90 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 3 ludzi

*charakterystyka w 1952:* 21.97 BRT, 6.61 NRT; 15.22(całk.)×4.84×? m, głębokość kadłuba 1.94 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik

Buckau-Wolf, 80/100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster,; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 21.97 BRT, 6.61 NRT; 15.10(rej.)×4.84×? m, głębokość kadłuba 1.94 m, wysokość boczna 2.05 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 34/47, rok produkcji silnika 1956, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba,

1 ster, ; załoga 4 ludzi

1938: ukończony jako **Filip** Gdy 83 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Paweł Krüger; Gdynia)*

29.VIII.1938: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Filip**

X.1939: **Filip**(?) Got 83 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Paweł Krüger; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

25.VIII.1940: zarekwirowany, jednostka pomocnicza **Got 83** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

w związku z przygotowaniami do *Operacji „Seelöwe”* odszedł na zachód

24.XII.1940: zwrócony, **Filip**(?) Got 83 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Paweł Krüger; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

15.III.1941: poławiacz torped **Got 83** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

 przydzielony do *TVA Gotenhafen*

IV.1942: zwrócony, **Got 1** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Paweł Krüger; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

1943(?): zarekwirowany, kuter nurkowy **Taucherboot 2** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

194?: **Thora** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

III.1945: odszedł na zachód ewakuując uciekinierów z Prus Wschodnich

po 9.V.1945: **L 2250**, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

15.VIII.1946: rewindykowany

18.XII.1946: wyruszył do kraju

21.XII.1946: powrócił do kraju

I.1947: **Gdy-83** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Szczepan Felisiak; Gdynia)*

III.1947: **Koł-26** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Szczepan Felisiak; Kołobrzeg)*

***UWAGA:*** jest bardzo prawdopodobne, że nie został zarejestrowany w Kołobrzegu.

ok. IX.1947: **Ust-26** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Edward Sowiński; Ustka)*

5.II.1948: **Dar-26** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Edward Sowiński i Wiktor Malczewski; Darłowo)*

1948/1949: **Dar-26** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Wiktor Malczewski; Darłowo)*

I.kw.1949: **Ust-11** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Henryk Proszowski; Ustka)*

IV.1949: remont w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

pocz.1950(?): **Ust-11** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Połowów Morskich „Jesiotr”; Ustka)*

15.V.1950: **Ust-11** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jesiotr”; Ustka)*

24.I.1951: **Ust-11** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jesiotr”; Ustka)*

IV.1951: **Ust-11** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jesiotr”; Ustka)*

21.I.1952: **Ust-11** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Gryf”; Ustka)*

II.1952: **Zorza**(?) Ust-29 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Gryf”; Ustka)*

III.1952: wyrzucony na brzeg koło Władysławowa, ściągnięty

XII.1952: **Zorza**(?) Ust-29 *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Gryf”; Ustka)*

30.IV.1953: **Wła-95** *(Spóldzielnia Pracy Rybaków Morskich „Gryf”; Władysławowo)*

I.poł.1956: **Wła-95** *(Spóldzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Gryf”; Władysławowo)*

IV.1957(?): wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 34/47, rok produkcji silnika 1956 o mocy 100 KM

16.I.1961: brał udział w holowaniu kutra „Wła-5 po jego unieruchomieniu na łowisku w czasie sztormu, ktory po zerwaniu holu zdryfował na mieliznę

† 4.XII.1961 godz. 08.30: zatonął na wysokości Chłapowa w wyniku przecieku, podczas holowania do Władysławowa przez kuter „Wła-5”

13.) **FELICJA** Kuź 16, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy 37(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy 37(?), ukończony VIII.1938, rejestracja 29.VIII.1938

oznaka MIR-u: ***MIR 37***; od kon. 40-tych: ***PRS 41100*** --> od 1975: ***PRS 410100***

sygnał wywoławczy: *SOFK* (do X.1939) --> od 1949: *SOFX* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1938:* 22.49 BRT, 8.47 NRT; 15.20×4.91×? m, głębokość kadłuba 1.78 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i

Löwenstein, nr silnika 70, 60 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1949:* 20.02 BRT, 4.97 NRT; 15.25(całk.)/13.80(p.p.)×4.89×? m, głębokość kadłuba 1.50 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia;

silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, nr silnika 70, 60 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1951:* 20.02 BRT, 4.97 NRT; 15.25(całk.)/13.80(p.p.)×4.89×? m, głębokość kadłuba 1.50 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia;

2-cyl. silnik Skandia 262A, nr silnika 223316, rok produkcji 1951, 85 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1952:* 20.67 BRT, 4.69 NRT, 6 ton; 15.25(całk.)/15.10(p.p.)×4.87×? m, głębokość kadłuba 1.76 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; 2-cyl. silnik Skandia 262A, nr silnika 223316, rok produkcji 1951, 85 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster,

8 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 21 BRT, 7 NRT, 6 ton; 15.25(całk.)/15.10(rej.)×4.87×? m, głębokość kadłuba 1.76 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia;

2-cyl. silnik Skandia 262A, nr silnika 223316, rok produkcji 1951, 85 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1967:* 26 BRT; 15.25(rej.)×4.84×? m, głębokość kadłuba 2.30 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Skandia 262A,

nr silnika 223316, rok produkcji 1951, 85 KM, 1 maszt, pomocnicze ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

VIII.1938: ukończony jako **Felicja** Kuź 16 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Wiktor Budzisz; Kuźnica)*

29.VIII.1938: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Felicja**

X.1939: **Filizia** Kuß 16 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Wiktor Budzisz; Kußfeld)*, bandera Niemiec

6.IX.1940: zmobilizowany, jednostka pomocnicza **Kuß 16** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

7.IX.1940: w związku z przygotowaniami do *Operacji „Seelöwe”*, odszedł na zachód

16.VIII.1941: **Filizia** Kuß 16 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Wiktor Budzisz; Kußfeld)*, bandera Niemiec

przed IV.1943: **Filizia** Kuß 16 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Leonard Budzisz II; Kußfeld)*, bandera Niemiec

X.1944: unieruchomiony

III.1945: ewakuowany do Kilonii

po 9.V.1945: **Fle 125** *(????; Flensburg)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

IX.1945: raportowany w Kiloni - Kappeln

31.VII.1946: rewindykowany

25.VIII.1946: wyruszył do kraju

31.VIII.1946: powrócił do kraju

16.IX.1946: **Hel-19** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Leonard i Antoni Budzisz; Hel)*

5.II.1948: **Hel-19** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Leonard i Antoni Budzisz; Hel)*

29.VII.1948: **Kuź-76** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Leonard i Antoni Budzisz; Kuźnica)*

III.1949: **Wła-44** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Leonard i Antoni Budzisz; Władysławowo)*

IV.1950: zakupiony na wieloletnie spłaty od *Morskiej Centrali Handlowej* przez dotychczasowych użytkowników

24.I.1951: **Wła-44** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Leonard i Antoni Budzisz; Władysławowo)*

I.poł(?).1951: wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik Skandia 262A, nr silnika 223316, rok rodukcji 1951 o mocy 85 KM

VI.1954: **Wła-44** *(Leonard i Antoni Budzisz; Władysławowo)*

IX.1963: **Wła-44** *(Leonard Budzisz; Władysławowo)*

VI.1974: **WsG-21** *(Dionizy i Waldemar Riglewski; Górki Wschodnie)*

1979: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

1983: wykreślony z ewidencji *Urzędu Morskiego*

poinformowano, iż uległ zniszczeniu

14.) **IRENA**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 38(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 38(?), ukończony pocz.V.1939, rejestracja 17.II.1939

oznaka MIR-u: ***MIR 38***; od I.poł.50-tych: ***PRS 41367*** --> od 1975: ***PRS 410367***

sygnał wywoławczy: *SOFQ* (do X.1939) --> I.poł.50-tych: *SNFR* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1939:* 22.58 BRT, 8.90 NRT; 15.22×4.91×? m, głębokość kadłuba 1.78 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i

Löwenstein, 60 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1946:* 22.58 BRT, 8.90 NRT; 15.22×4.91×? m, głębokość kadłuba 2.05 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Deutz F6M317,

120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 19.08 BRT, 5.63 NRT, 4 tony; 15.22(całk.)/15.00(rej.)×4.87×? m, głębokość kadłuba 1.45 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; 4-cyl. silnik Modaag, rok produkcji 1944, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2, 1 śruba; 7 węzłów

*charakterystyka w I.1967:* 26 BRT; 15.22(rej.)×4.90×? m, głębokość kadłuba 2.05 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Modaag,

rok produkcji 1947, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

17.II.1939: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Irena**

 tego samego dnia wpisany do rejestru statków handlowych w *Sądzie Grodzkim* w Gdyni

pocz.V.1939: ukończony jako **Irena** *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

 prawdopodobnie nie przydzielony

8.V.1939: odbiór techniczny kutra

 zwrócony stoczni w celu usunięcia usterek

15.VII.1939: drugi odbiór techniczny kutra

II.poł.VII.1939: kuter trałowy **T-1**(?) *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

wcielony do *Oddziału Kutrów*

***UWAGA:*** nazwa w *Marynarce Wojennej Rzeczpospolitej Polskiej* domniemana

IX.1939: **Jas 6** *(Ryszard Konhke; Jastarnia)*

***UWAGA:*** przydzielony Ryszardowi Kohnke w zamian za kuter o takiej samej oznace rybackiej, który zatopiony na Depce, oznaka prowizoryczna

X.1939: **P.Hei 6** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Ryszard Konhke; Putziger Heisternest)*, bandera Niemiec

10.IX.1940: zmobilizowany, jednostka pomocnicza **P. Hei 6** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

w związku z przygotowaniami do *Operacji „Seelöwe”* odszedł na zachód

24.V.1941: powrócił do Jastarni

26.V.1941: zwrócony, **P.Hei 6** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Ryszard Konhke; Putziger Heisternest)*, bandera Niemiec

 tego samego dnia zarekwirowany

26.V.1941: poławiacz torped **P. Hei 6** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

 zarekwirowany wraz z załogą, przydzielony do *TVA Gotenhafen*

VI.1941: wyremontowany na koszt *Kriegsmarine*

24.X.1942: zwrócony, **P.Hei 6** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Ryszard Konhke; Putziger Heisternest)*, bandera Niemiec

III.1945: ewakuowany do Kilonii

po 9.V.1945: **P.Hei 6** *(Ryszard Konhke; Putziger Heisternest)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

26.IX.1945: raportowany w Möltenort-Heikendorf

IV.kw.1945: rewindykowany przez Albina i Rajmunda Konke,

w październiku lub listopadzie wyruszył do kraju, doznał awarii motoru koło wyspy Fehmarn, zawinął do Neustadt, skąd Duńczycy

przyholowali go do Gedser, po prowizorycznej naprawie udał się do Trelleborga, po kolejnej awarii napędu, Poselstwo Polskie w Sztokholmie, zakupiło dla kutra żagiel sztormowy, dzięki któremu dotarł do Ojczyzny

24.IV.1946: powrócił do Jastarni

16.V.1946: **Jas-66** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Ryszard Konhke; Jastarnia)*

30.I.1948: **Jas-66** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Ryszard Konhke; Jastarnia)*

XI.1948: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Modaag, rok produkcji 1944 o mocy 75 KM

1.IV.1950: zakupiony przez *Ryszarda Konhke* od *Morskiej Centrali Handlowej* na wieloletnie zpłaty

24.I.1951: **Jas-66** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Ryszard Konhke; Jastarnia)*

11.XI.1951: nie wyszedł na połowy, za co został napiętnowany w prasie jako „bumelant”

 tego dnia trwała ogólnopolska akcja, w której wszystkie jednostki rybackie miały wyjść na połowy

20.XII.1954: **Jas-66** *(Ryszard Konhke; Jastarnia)*

 spłacono całą należność za kuter

VI.1955: **Jas-66** *(Albin, Rajmund, Eryk i Edmund Konhke; Jastarnia)*

1957: dokonano modernizacji silnika, którego moc wzrosła do 100 KM

1975: **Jas-66** *(Edmund i Rajmund Konhke; Jastarnia)*

II.kw(?).1978: wycofany z eksploatacji

VIII.1978: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

 dalsze losy nieznane

15.) **IGNACY** Hel 22, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 39(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 39(?), ukończony IV.kw.1937, rejestracja 17.IX.1937

oznaka MIR-u: ***MIR 39***; od kon. 40-tych: ***PRS 41093***

sygnał wywoławczy: *SOFP* (do X.1939) --> II.poł.40-tych: *SOHP* --> 1957: *SOVL* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1937:* 22.58 BRT, 8.90 NRT; 15.22×4.90×? m, głębokość 1,78 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. silnik Modaag SRB 44,

nr silnika 11542, rok produkcji 1931, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 22.31 BRT, 9.82 NRT, 6 ton; 15.22(rej.)×4.87×2.05 m, głębokość kadłuba 1.54 m, wysokość boczna 2.20 m; kadłub drewniany,

1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl.silnik Modaag SRB 44, nr silnika 11542, rok produkcji 1931, 75 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2;

1 śruba, 1 ster, 6.5 węzła; załoga 4 ludzi

17.IX.1937: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Ignacy**

IV.kw.1937: ukończony jako **Ignacy** Hel 22 *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

pozostał w stoczni, planowane przekazanie przez *MIR* użytkownikowi (Feliksowi Foth) nie doszło do skutku, prawdopodobnie z powodu

wysiedlenia niedoszłego użytkownika do Niemiec

VI.1939: **T-2**(?) *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

wcielony do *Oddziału Kutrów*

***UWAGA:*** nazwa w *Marynarce Wojennej Rzeczpospolitej Polskiej* domniemana

2.X.1939 po północy: zatrzymany na Bałtyku (wraz z towarzyszącym mu kutrem „Adela” Hel 117) przez niemieckie trałowce „Pelikan” i Nautilus”, w trakcie

ucieczki do Szwecji z oficerami Marynarki Wojennej, po przejęciu załogi i „uciekinierów”, obsadzony niemiecką załogą i skierowany do Piławy

pocz. 1940: **Ingrid** Hela 22 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Felix Foth; Hela)*, bandera Niemiec

10.VIII.1940: zmobilizowany, jednostka pomocnicza **C 127 Mo** *(Kriegsmarine)*; bandera Niemiec

11.VIII.1940: w związku z przygotowaniami do *Operacji „Seelöwe”* odszedł na zachód

† 26.X.1940: kanał Gravelines, wypadek, podniesiony i naprawiony

 przydzielony do *HaKa Gravelines*

II.1943: **Vaterland** Hela 22 *(Felix Foth; Hela)*, bandera Niemiec

 kupiony od *Fischereiamt Gotenhafen*

III.1945: ewakuowany na zachód

IX.1945: raportowany we Friedrichsort

po IX.1945: **LUF 137** *(Fishery Control Board; Lubeka)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

3.V.1946: rewindykowany

29.V.1946: wyruszył do kraju

2.VI.1946: powrócił do kraju

VI.1946: **Gdy-81** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Czesław Szydłowski; Gdynia)*

5.II.1948: **Gdy-81** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Czesław Szydłowski; Gdynia)*

III.1950: zakupiony na wieloletnie spłaty od *Morskiej Centrali Handlowej* przez *Czesława Szydłowskiego*

24.I.1951: **Gdy-81** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Czesław Szydłowski; Gdynia)*

XII.1954: **Gdy-81** *(Czesław Szydłowski; Gdynia)*

XI.1961: **Gdy-81** *(Maria Szydłowska; Gdynia)*

IV.1965: **Łeb-30** *(Władysław i Marian Dzietczyk; Łeba)*

XI.1965: **Łeb-30** *(Jerzy i Ryszard Konkel; Łeba)*

† 5.III.1969 ok. godz. 22.00: osiadł na mieliźnie w pobliżu wejścia do portu w Łebie

nie ściągnięty, rozbity przez przybój

16.) **HELENA** Gdy 29, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 41(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 41(?), ukończony 14.X.1938, rejestracja 17.II.1939

oznaka MIR-u: ***MIR 41***; od kon. 40-tych: ***PRS 41105*** --> od 1975: ***PRS 410105***

sygnał wywoławczy: *SOFO* (do X.1939) --> I.poł.50-tych: *SOOS* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w X.1938:* 22.58 BRT, 8.90 NRT; 15.18(całk.)/15.09\*rej.)×4.87×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i

Löwenstein, 60 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7.5 węzła; załoga 3 osoby

*charakterystyka w I.1959:* 22.58 BRT, 8.90 NRT, 8 ton; 15.09(rej.)×4.90×2.05 m, głębokość kadłuba 1.81 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl.

silnik Skandia 262A, nr silnika 222731, rok produkcji 1948, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga

4 ludzi

***UWAGA:*** silnik pochodził z jednego z kutrów typu B-368/I

14.X.1938: ukończony jako **Helena** Gdy 29 *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

 tego samego dnia pomierzony przez *Urząd Morski* w Gdyni, planowane przekazanie użytkownikowi (Janowi Hermannowi) nie doszło do skutku

17.II.1939: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdynijako **Helena**

 pozostał w stoczni

VI.1939: **T-3**(?) *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

wcielony do *Oddziału Kutrów*

***UWAGA:*** nazwa w *Marynarce Wojennej Rzeczpospolitej Polskiej* domniemana

XI.1939: **Helene** Got 29 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Jan Hermann; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

10.VIII.1940: zmobilizowany, jednostka pomocnicza **Got 29** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

11.VIII.1940: w związku z przygotowaniami do *Operacji „Seelöwe”* odszedł na zachód

4.IX.1940: raportowany w Emden

 płynął do Hawru

25.X.1940: w składzie *80. Motorbootflotille/Marine Befehlshaber Kanalküste*

 prawdopodobnie stacjonował w Hawrze

16.VIII.1941: powrócił do Gdyni

18.VIII.1941: zwrócony, **Helene** Got 29 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Jan Hermann; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

30.IX.1942: odkupiony *Fischereiamt Gotenhafen* przez Jana Hermanna

X.1942: **Fortuna** Got 3 *(Jan Hermann; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

przed IV.1945: zatopiony na mieliźnie w porcie gdyńskim

przed VIII.1945: podniesiony i naprawiony

31.VIII.1945: wykazywany jako czynny

4.X.1945: **Helena** Gdy-3 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jan Hermann; Gdynia)*

28.X.1945: wraz z kutrem „Gdy-2”, brał udział w ściągnięciu z mielizny szwedzkiego kutra pilotowego „514”, który obsługiwał port gdyński

 był to późniejszy kuter pilotowy „Pilot-3”

12.XII.1946: *Jan Hermann* podpisal umowę dzierżawną kutra

31.XII.1947 **Helena** Gdy-3 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Jan Hermann; Gdynia)*

30.IX.1948: zakupiony przez *Jana Hermanna* od *Morskiej Centrali Handlowej* na wieloletnie spłaty

 kupiono kuter bez silnika, natomiast silnik objęty był inną umową

24.I.1951: **Helena** Gdy-3 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Jan Hermann; Gdynia)*

II.poł.50-tych: **Helena** Gdy-3 *(Jan Hermann; Gdynia)*

30.VII.1964: uratował rozbitków z kutra „Gdy-14”, który zatonął po kolizji ze statkiem pasażerskim „Zofia”

III.1970: **Helena** Gdy-3 *(Ryszard i Roman Lenc; Gdynia)*

3.IV.1970: **Jas-24** *(Ryszard i Roman Lenc; Jastarnia)*

II.1973: **Jas-24** *(Roman Lenc; Jastarnia)*

IX.1980: **Jas-24** *(Walter Michał Długi; Jastarnia)*

II.poł.1982: rozebrany na złom i opał

25.VII.1983: wykreślony z ewidencji *Urzędu Morskiego*

17.) **GABRYELA** Gdy 94, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 42(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 42(?), ukończony pocz.V.1939, rejestracja 17.II.1939

oznaka MIR-u: ***MIR 42***; od I.poł.50-tych: ***PRS 41127*** --> od 1975: ***PRS 410127***

sygnał wywoławczy: *SOFM* (do X.1939) --> od II.poł.40-tych: *SOHQ* --> od 1955: *SOVM* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1939:* 22.58 BRT, 8.90 NRT; 15.18×4.81×? m, głębokość 2.05 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i

Löwenstein, 60 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7.5 węzła; załoga 3 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 22.74 BRT, 7.14 NRT, 5 ton; 15.18(rej.)×4.88×2.05 m, głębokość kadłuba 1.94 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl.

silnik Skandia 262A, nr silnika 222732, rok produkcji 1948, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga

3 ludzi

*charakterystyka w I.1976:* 23 BRT, 7 NRT, 5 ton; 15.18(rej.)×4.88×? m, głębokość kadłuba 1.94 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

Puck B-120W, nr silnika 104/35, rok produkcji 1949, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 3 ludzi

17.II.1939: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdynijako **Gabryela**

pocz.V.1939: ukończony jako **Gabryela** Gdy 94 *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

 planowane przekazanie przez *MIR* użytkownikowi (Michałowi Sołończykowi) nie doszło do skutku

8.V.1939: odbiór techniczny kutra

 pozostał w stoczni

II.poł.VII.1939: **T-4**(?) *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

wcielony do *Oddziału Kutrów*

***UWAGA:*** nazwa w *Marynarce Wojennej Rzeczpospolitej Polskiej* domniemana

X.1939: **Got 52** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Hermann Krüger, Gotenhafen)*, bandera Niemiec

15.VIII.1940: zmobilizowany, jednostka pomocnicza **Got 52** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

16.VIII.1940: w związku z przygotowaniami do *Operacji „Seelöwe”* odszedł na zachód

24.XII.1940: zwolniony

27.XII.1940: zwrócony, **Got 52** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Hermann Krüger; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

powrócił do Gotenhafen (Gdyni)

15.III.1941: zarekwirowany, poławiacz torped **Got 52** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

 przydzielony do *TVA Gotenhafen*

11.XII.1941: zwrócony, **Got 52** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Hermann Krüger; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

kon.1941: **Got 5** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Hermann Krüger; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

XII.1942: odniósł uszkodzenia w kolizji z barką desantową *Kriegsmarine*

III.1945: ewakuował na zachód uciekinierów z Prus Wschodnich

po 9.V.1945: **LUF 20** *(Fishery Control Board; Lubeka)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

3.V.1946: rewindykowany (zidentyfikowany jako mienie polskie w Travemünde)

29.V.1946: wyruszył do kraju

2.VI.1946: powrócił do Gdyni

25.VI.1946: **Gdy-18** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Michał Sołończyk; Gdynia)*

13.XII.1946: wybuch na kutrze, rybacy zostali poparzeni

5.II.1948: **Gdy-18** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Michał Sołończyk; Gdynia)*

30.IX.1948: zakupiony na wieloletnie spłaty od *Morskiej Centrali Handlowej* przez *Michała Sołończyka*

 umowa opiewała na kwotę 6 353 893 zł

III.kw(?).1949: wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik Skandia 262A, nr silnika 222732, rok produkcji 1948 o mocy 85 KM

24.I.1951: **Gdy-18** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Michał Sołończyk; Gdynia)*

29.XII.1954: **Gdy-18** *(Michał Sołończyk; Gdynia)*

 kuter został spłacony

3.XI.1958: **Gdy-18** *(Stanisław Sołończyk; Gdynia)*

11.I.1961 ok. godz. 07.00: na łowisku „T 5”, zderzył się (szyper Jerzy Seklecki) z kutrem „Gdy-50”

2.VII.1966: **Gdy-18** *(Stanisław Konhke; Gdynia)*

5.IX.1966: **Jas-65** *(Stanisław Konhke; Jastarnia)*

11.I.1968: w trakcie posoju w porcie helskim, w pomieszczeniach załogowych wybuchł pożar, który wyrządził znaczne szkody

VIII.1975: wymina dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 104/35, rok produkcji 1949 o mocy 120 KM

I.1979: **Jas-65** *(Stanisław Jan Boszke i Halina Maria Magiełda; Jastarnia)*

5.VII.1979: **Hel-36** *(Stanisław Boszke i Halina Maria Magiełda; Hel)*

† 1983: zatonął w porcie helskim

potem podniesiony i rozebrany na opał

18.) **HENRYK** Gdy 95, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 43(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 43(?), ukończony 1939, rejestracja 17.II.1939

oznaka MIR-u: ***MIR 43***; od kon. 40-tych: ***PRS 41107*** --> od 1975: ***PRS 410107***

sygnał wywoławczy: *SOFN* (do X.1939) --> I.poł.50-tych: *SOVR* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1939:* 22.51 BRT, 8.90 NRT; 15.20×4.91×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, 60 KM, 2 maszty,

pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 22.67 BRT, 7.52 NRT; 15.22(całk.)/15.18(rej.)×4.87×? m, głębokość kadłuba 1.90 m, wysokość boczna 2.20 m; kadłub drewniany,

1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Bergedorf, nr silnika 6377, rok produkcji 1943, 90 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba,

1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

17.II.1939: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Henryk**

 tego samego dnia wpisany do rejestru statków handlowych w *Sądzie Grodzkim* w Gdyni

II.kw1939: ukończony jako **Henryk** Gdy 95 *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

 pozostał w stoczni, nie przekazany przez *MIR* użytkownikowi

II.poł.VII.1939: **T-5**(?) *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

wcielony do *Oddziału Kutrów*

***UWAGA:*** nazwa w *Marynarce Wojennej Rzeczpospolitej Polskiej* domniemana

X.1939: **????**, bandera Niemiec

 użytkowany jako prom portowy w Gotenhafen (Gdyni)

1943: wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik Bergedorf, nr silnika 6377, rok produkcji 1943 o mocy 90 KM

III.1945: ewakuował na zachód uciekinierów z Prus Wschodnich

po 9.V.1945: **LUF 26** *(Fishery Control Board; Lubeka)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

31.VII.1946: rewindykowany w Travemünde

25.VIII.1946: wyruszył do kraju

 z powodu występujących drobnych awarii zawinął do Kopenhagi

11.IX.1946: powrócił do Gdyni

13.IX.1946: *Anastazy Konkol* podpisał umowę dzierżawną kutra

16.IX.1946: **Gdy-9** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Anastazy Konkol; Gdynia)*

30.I.1948: **Gdy-9** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Anastazy Konkol; Gdynia)*

8.VI.1949: 12 mil od Helu, znalazł dryfującą sosnową łódź (4.50 × 1.50 m) bez jakichkolwiek oznak

1.IV.1950: zakupiony na wieloletnie spłaty od *Morskiej Centrali Handlowej* przez *Anastazego Konkola*

26.VI.1950: umowa zakupu została potwierdzona notarialnie

24.I.1951: **Gdy-9** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Anastazy Konkol; Gdynia)*

24.VI.1957: **Gdy-9** *(Anastazy Konkol; Gdynia)*

2.I.1959: **Gdy-9** *(Anastazy Konkol, Jerzy Seklecki i Józef Klebba; Gdynia)*

25.III.1961: **Gdy-9** *(Anastazy Konkol, Józef Wojdyła i Józef Klebba; Gdynia)*

17.XI.1961: **Gdy-9** *(Emil Glembin II i Józef Glembin II; Gdynia)*

25.XI.1961: **Jas-42** *(Emil Glembin II i Józef Glembin II; Jastarnia)*

24.IX.1966: **Jas-42** *(Maksymilian Dahl; Jastarnia)*

13.VI.1975: w porcie helskim zderzył się z kutrem „Hel-132”

14.IX.1978: **Jas-42** *(Bronisław Wysocki, Elżbieta Budzisz; Jastarnia)*

† 14.XI.1979 godz.10.22: zatonął na Bałtyku, podczas holowania z łowiska „S 5” do Helu, w wyniku przecieku do maszynowni i ładowni

 załogę uratował holujący kuter „Hel-27”

19.) **GDY 96**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 44(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 44(?), ukończony 1939

oznaka MIR-u: ***MIR 44***

sygnał wywoławczy: *SOFZ* (do X.1939)

*charakterystyka w 1939:* 22.6 BRT, 8.9 NRT; 15.22×4.91×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, 60 KM, 2 maszty,

pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

17.II.1939: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdynijako **Gdy 96**

II.kw.1939: ukończony jako **Gdy 96** *(Morski Instytut Rybacki, Gdynia)*

 pozostał w stoczni, nieprzekazany użytkownikowi

II.poł.VII.1939: **T-6**(?) *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

wcielony do *Oddziału Kutrów*

***UWAGA:*** nazwa w *Marynarce Wojennej Rzeczpospolitej Polskiej* domniemana

X.1939: **????**, bandera Niemiec

po 9.V.1945: **LUF 130** *(Fishery Control Board; Lubeka)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

1947: oczekujący na rewindykację w Travemünde, po zidentyfikowaniu zmienił miejsce postoju, nie odnaleziony ponownie

dalsze losy nieznane

20.) **JEREMI** Gdy 98, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 45(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 45(?), ukończony 1939, rejestracja 21.VI.1939

oznaka MIR-u: ***MIR 45***

sygnał wywoławczy: *SOFU* (do X.1939)

*charakterystyka w 1939:* 22.6 BRT, 8.9 NRT; 15.09×4.90×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, 60 KM, 2 maszty,

pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

 pozostał w stoczni, nieprzekazany przez *MIR* użytkownikowi

21.VI.1939: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Jeremi**

VIII.1939: ukończony jako **Jeremi** Gdy 98 *(Morski Instytut Rybacki, Gdynia)*

 nie przekazany użytkownikowi

31.VIII.1939: pozostał w stoczni

1.IX.1939: prawdopodobnie wyholowany ze stoczni przez zmobilizowany kuter rybacki

pozostawiony na Zatoce Gdańskiej w dryfie, zajęty przez Niemców

2(?).IX.1939: **????**, bandera Niemiec

po 9.V.1945: **LUF 184** *(Fishery Control Board; Lubeka)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

1947: oczekujący na rewindykację w Rendsburgu, po zidentyfikowaniu zmienił miejsce postoju, nie odnaleziony ponownie

dalsze losy nieznane

21.) **JANINA** Kuź 45(?), *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 46(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 46(?), ukończony 1939, rejestracja 21.VI.1939

oznaka MIR-u: ***MIR 46***

sygnał wywoławczy: *SOFT* (do X.1939)

*charakterystyka w 1939:* 22.6 BRT, 8.9 NRT; 15.10×4.91×? m; ; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, 60 KM, 2 maszty,

pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

21.VI.1939: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Janina**

VIII.1939: ukończony jako **Janina** Kuź 45(?) *(Morski Instytut Rybacki, Kuźnica)*

 nie przekazany użytkownikowi

***UWAGA:*** znak rybacki przyporządkowany hipotetycznie

31.VIII.1939: pozostał w stoczni

1.IX.1939: prawdopodobnie wyholowany ze stoczni i pozostawiony na Zatoce Gdańskiej w dryfie, zajęty przez Niemców

dalsze losy nieznane

22.) **KAROL** Gdy 92, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 47(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 47(?), ukończony 1939, rejestracja 21.VI.1939

oznaka MIR-u: ***MIR 47***

sygnał wywoławczy: *SOFW* (do X.1939)

*charakterystyka w 1939:* 22.6 BRT, 8.9 NRT; 15.10×4.90×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, 60 KM, 2 maszty,

pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

21.VI.1939: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Karol**

VIII.1939: ukończony jako **Karol** Gdy 92 *(Morski Instytut Rybacki, Gdynia)*

 nie przekazany użytkownikowi

31.VIII.1939: pozostał w stoczni

1.IX.1939: prawdopodobnie wyholowany ze stoczni i pozostawiony na Zatoce Gdańskiej w dryfie, zajęty przez Niemców

po 1.IX.1939: **????**, bandera Niemiec

dalsze losy nieznane

23.) **KRYSTYNA** Gdy 89(?), *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 48(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 48(?), ukończony 1939, rejestracja 21.VI.1939(?)

oznaka MIR-u: ***MIR 48***

sygnał wywoławczy: *SOFV* (do X.1939)

*charakterystyka w 1939:* 22.6 BRT, 8.9 NRT; 15.09×4.91×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, 60 KM, 2 maszty,

pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

21.VI.1939: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Krystyna**

VIII.1939: ukończony jako **Krystyna** Gdy 89(?) *(Morski Instytut Rybacki, Gdynia)*

 nie przekazany użytkownikowi

***UWAGA:*** znak rybacki przyporządkowany hipotetycznie

31.VIII.1939: pozostał w stoczni

1.IX.1939: prawdopodobnie wyholowany ze stoczni i pozostawiony na Zatoce Gdańskiej w dryfie, zajęty przez Niemców

X.1939 niem **????**, bandera Niemiec

po 9.V.1945: niem. **LUF 129** (lub **LUF 179**) *(Fishery Control Board; Lubeka)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

1947: oczekujący na rewindykację w Lubece, po zidentyfikowaniu zmienił miejsce postoju, nie odnaleziony ponownie

dalsze losy nieznane

***UWAGA:*** prawdopodobnie, jedna z czterech powyższych jednostek (pozycje 20-23) w pierwszych dniach września 1939 roku została zdobyta przez

*Küstenschutz Danzing* i nazwana **Westerplatte**, najprawdopodobniej podniosła banderę Wolnego Miasta Gdańska, można ją zobaczyć w niemieckiej, wojennej kronice filmowej, nakręcownej z okazji zdobycia Westerplatte (możliwe, iż była to „Janina” Kuź 45)

24.) **WWS 17**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 51

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 51, ukończony po IX.1939

oznaka MIR-u: ***MIR 51***

*charakterystyka w 1939:* 22.6 BRT, 8.9 NRT; 15.20×4.95×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, 60 KM, 2 maszty,

pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

1939: budowany jako **WWs 17** *(Morski Instytut Rybacki, Wielka Wieś)*

 planowano przekazać kuter w użytkownikowanie *Józefowi Delingowi*

***UWAGA:*** znak rybacki przyporządkowany hipotetycznie, choć nie można wykluczyć, iż był to znak **Gdy 81**

IX.1939: zdobyty przez Niemców na terenie stoczni, w stanie nieukończonym

po IX.1939: **????**, bandera Niemiec

po 9.V.1945: **Stral 32**, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

1947: oczekujący na rewindykację w Stralsundzie, ostatecznie pozostał w Niemcczech

 dalsze losy nieznane

25.) **GDY 81**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 52

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 52, ukończony po IX.1939

oznaka MIR-u: ***MIR 52***

*charakterystyka w 1939:* 22.6 BRT, 8.9 NRT; 15.10×4.90×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, 60 KM, 2 maszty,

pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

1939: budowany jako **Gdy 81** *(Morski Instytut Rybacki, Gdynia)*

***UWAGA:*** znak rybacki przyporządkowany hipotetycznie, choć nie można wykluczyć, iż był to znak **WWs 17**

IX.1939: zdobyty przez Niemców na terenie stoczni, w stanie nie ukończonym

po IX.1939: **????**, bandera Niemiec

dalsze losy nieznane

26.) **BEZ NAZWY**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 53

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy 52, ukończony 1940(?)

oznaka MIR-u: ***MIR 53***

*charakterystyka w 1938:* 22.6 BRT, 8.9 NRT; 15.10×4.90×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, 60 KM, 2 maszty,

pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

1939: budowany jako **Bez nazwy** *(Morski Instytut Rybacki)*

IX.1939: zdobyty przez Niemców na terenie stoczni, w stanie nieukończonym

1940(?): **Kol 41** *(O. i E. Köhn; Kolberg)*, bandera Niemiec

dalsze losy nieznane

27.) **GDY 30**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy ?

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, ukończony 1938, rejestracja I.1939(?)

sygnał wywoławczy: *SOFR* (do X.1939)

*charakterystyka w 1939:* 15.20×4.91×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, 60 KM, 1 maszt, pomocnicze

ożaglowanie ok. 30 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

1938: ukończony jako **Gdy 30** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Juliusz Dettlaff; Gdynia)*

I.1939(?): zarejestrowany w *Urzędzie Morskim*

X.1939: **????**, bandera Niemiec

po 9.V.1945: **????**, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

IV.1947: oczekujący na rewindykację w Lubece, po zidentyfikowaniu zmienił miejsce postoju, nie odnaleziony ponownie

dalsze losy nieznane

28.) **GIZELA** Gdy 71, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy ?
*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, ukończony 1938
sygnał wywoławczy: *SOFG* (do X.1939)

*charakterystyka w 1938:* 15.20×4.91×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, 60 KM, 2 maszty, pomocnicze

ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

1938: ukończony jako **Gizela** Gdy 71 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Józef Siewert; Gdynia)*

X.1939: **????**, bandera Niemiec

po 9.V.1945: **HF 387** (lub **F 1368**) *(O. Samnitz)* bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

IV.1947: odnaleziony w rejonie Blankenese, nie rewindykowany

7.IX.1949: **????**, bandera Republiki Federalnej Niemiec

1984: istniał

29.) **GDY 58**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy ?

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, ukończony 1939

sygnał wywoławczy: *SOFX* (do X.1939)

*charakterystyka w 1939:* 15.20×4.91×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, 60 KM, 2 maszty, pomocnicze

ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

1939: ukończony jako **Gdy 58** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Ksawery Tessmer; Gdynia)*

X.1939: **Odin** Got 58 *(Fishereiamt Gotenhafen; Gotenhafen)*

VIII.1940: zmobilizowany, **Odin** Got 58 *(Kriegsmarine)*

 w związku z przygotowaniami do *Operacji „Seelöwe”*, odszedł na zachód

27.IX.1940: **HS 158** *(Kriegsmarine)*

 przydzielony do *Hafenschutzflotille Kanalküste*, stacjonował w Quistreham

po IX.1940/przed VIII.1942: **FPo 11** *(Kriegsmarine)*

 przydzielony do *Hafenschutzflotille Port-en-Bessin*, stacjonował w Port-en-Bessin

12.VIII.1942: **FC 63** *(Kriegsmarine)*

 przydzielony do *Hafenschutzflotille Cherbourg*, stacjonował w Cherbourgu

†6.VI.1943: zatonął w Caen, podniesiony i naprawiony

VII.1943/IV.1945: losy nie znane

po 9.V.1945: **HF 389** *(????; Hamburg-Finkenwerder)* bandera okupowanych Niemiec

IV.1947: odnaleziony w rejonie Finkenwerder

później przeszedł do sowieckiej strefy okupacyjnej, nie rewindykowany

dalsze losy nieznane

30.) **GDY 74**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy ?

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, ukończony 1939

sygnał wywoławczy: *SOFS* (do X.1939)

*charakterystyka w 1939:* 15.20×4.91×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, 60 KM, 2 maszty, pomocnicze

ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

1939: ukończony jako **Gdy 74** *(****właściciel:****Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Stefan Trella; Gdynia)*

X.1939: **????**, bandera Niemiec

po 9.V.1945: **????**, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

IV.1947: odnaleziony w rejonie Cuxhaven, nie rewindykowany

dalsze losy nieznane

31.) **GUSTAW** Gdy 97, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy ?

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, ukończony I.poł.1940

sygnał wywoławczy: *SOFL* (do X.1939)

*charakterystyka w 1939:* 22.58 BRT, 8.90 NRT; 17.00(całk.)/15.22(rej.)×4.91×? m, głębokość kadłuba 2.50m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia;

silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, 60 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

17.II.1939: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Gustaw**

VIII.1939: budowaony jako **Gustaw** Gdy 97 *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

 pozostał w stoczni, planowano przekazać kutew w użytkowanie Jerzemu Lipce

 pomierzony przez *Urzad Morski* w Gdyni, wystawiono Świadectwo Pomiarowe nr 213

IX.1939: zdobyty przez Niemców na terenie stoczni w stanie bliskim wykończenia

X.1939: przyzielony *Deutsche Arbaitsfront*, znajdował się Fischereiamt Gotenhafen

 nadal był w stanie nieczynnym

II.kw.1940: ukończony jako **Westerplatte** *(Fischereiamt Gotenhafen; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

VIII.1940: **H 856a Mo** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *80. Motorbootflotille*, w ramach przygotowań do *Operacji Seelöwe*, odszedł na zachód

1941(?): **DPr 32** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do 194. *Hafenschutzflotille Deitschland-Preuβenküste*

III.1944: **Vs 332** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do 3. *Sicherungsflotille*

po 9.V.1945: **Bebbi** Ki 353 *(Butkus; Kiel)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

IX.1945: raportowany w Kiel (Kilonii)

31.VII.1946: rewindykowany i zwolniony przez okupacyjne władze brytyjskie

I.kw.1947(?): kuter „uciekł” do strefy amerykańskiej

12.III.1947: Amerykanie anulowali „brytyjskie” zwolnienie

 niemiecki użytkownik przedstawił dokumenty, iż kuter jest jego własnością

17.III.1947: odnaleziony w Wesermünde

I.poł.IX.1947: zwolniony przez okupacyjne władze amerykańskie

 z powodu braku holownika, pozostał w Wesermünde

21.IX.1947: przeholowany przez holownik „Rekin” przez Kanał Kiloński do stoczni *Howaldtswerke* w celu remontu

24(?).IX.1947: **Ki 8** *(Max Plaht; Kiel)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

 zarejestrowany na Niemca, aby móc zapłacić za remont w *Howaldtswerke* markami niemieckimi

25.IX.1947: rozpoczęcie prac remontowych w *Howaldtswerke* w Kiel

stocznia prowadziła prace remontowe, tylko gdy była nadzorowana przez Jerzego Hermana z *Polskiej Misji Morskiej*

25.VI.1948: zakończenie remontu

 koszt 33 942 marki niemieckie, zapłacony gotówką w stoczni

 kuter stał w stoczni pod nadzorem policji, oczekując na wyjaśnienie do kogo należy

29.VI.1948: aby odzyskać kuter *Polska Misja Morska* wydała zaświadczenie, własności kutra dla Jerzego Hermana

 starano się bezskutecznie uzyskać pozwolenie na połowy na wodach niemieckich

VII.1948: kutra nie odzyskano, pozostał w Amerykańskiej Strefie Okupacyjnej Niemiec

dalsze losy nieznane

32.) **BEZ NAZWY**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy ?

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy ?, nierozpoczęty

oznaka MIR-u: ***MIR ??***

1939: jego budowę planowano, ale zamiary te przekreślił wybuch II. wojny światowej

33.) **BEZ NAZWY**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20, nr budowy ?

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a, nr budowy ?, nierozpoczęty

oznaka MIR-u: ***MIR ??***

1939: jego budowę planowano, ale zamiary te przekreślił wybuch II. wojny światowej

Powojennych losów jednej jednostki nie udało się przyporządkować do żadnego przedwojennego kutra:

A.) **WŁA-23**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a(?), nr budowy ?

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ MIR-20a(?), ukończony 1938

od I.poł.50-tych: ***PRS 41126*** --> od 1975: ***PRS 410126***

sygnał wywoławczy: od I.poł lat 50-tych: *SOME* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1949:* 22.81 BRT, 7.45 NRT; 15.22(całk.)×4.80×? m, głębokość kadłuba 2.20(?) m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop,

Rau i Löwenstein, 60 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2, 1 śruba

*charakterystyka w I.1959:* 22.81 BRT, 7.45 NRT; 14.98(rej.)×4.80×? m, głębokość kadłuba 1.92 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

Callesen 195DR, nr silnika 3307, rok produkcji 1949, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2, 1 śruba

*charakterystyka w I.1979:* 22.81 BRT, 7.45 NRT; 14.98(rej.)×4.80×? m, głębokość kadłuba 1.92 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

Puck B-100 zmodyfikowany, nr silnika 3307, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2, 1 śruba

14.II.1949: **Wła-23** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa,* ***użytkownik:*** *Józef Czapp; Władysławowo)*

XI.1949: **Wła-23** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa,* ***użytkownik:*** *Połowowa Spółdzielnia Pracy “Jedność Rybacka”; Władysławowo)*

XII.1949: **Wła-23** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa,* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy “Jedność Rybacka”; Władysławowo)*

II.1950: **Gda-15** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa,* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy “Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

 zakupiony od *Morskiej Centrali Zaopatrzenia* przez *„Jedność Rybacką”* na wieloletnie spłaty

II.poł.1950: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Callesen 195DR, nr silnika 3307, rok produkcji 1949 o mocy 100 KM

 ***UWAGA:*** najprawdopodobniej był to pierwszy zakupiony silnik tego typu

24.I.1951: **Gda-15** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzeia,* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy “Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

2.IV.1951: **Gda-15** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia,* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich “Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

1(?).X.1951: **Gdy-113** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia,* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich “Jedność Rybacka”; Gdynia)*

VII.1955: **Gdy-113** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*
 *„Jedność Rybacka”* spłaciła zadłużenie kutra

I.poł.1956: **Gdy-113** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*
II.1963: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do kasacji

I.poł.V.1963: sprzedany *Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Front Narodowy”* z Górek Wschodnich

16.V.1963: **Gdy-113** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Front Narodowy”; Gdynia)*
1.VII.1963: **WsG-8** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Front Narodowy”; Górki Wschodnie)*

25.I.1965: **WsG-8** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Arkona”; Górki Wschodnie)*

kon.I.1965: **WsG-8** *(Rufin i Onufry Gackowski, Jan Jabłoński; Górki Wschodnie)*

10.II.1965: **Łeb-7** *(Rufin i Onufry Gackowski, Jan Jabłoński; Łeba)*

III.1971: **Łeb-7** *(Jerzy i Czesław Budzisz; Łeba)*

IV.1971: **Wła-10** *(Jerzy i Czesław Budzisz; Władysławowo)*

IX.1975: modyfikacja dotychczasowego silnika do statdardu 4-cyl. silnika Puck B-100 o mocy 100 KM

III.1978: **Wła-10** *(Jerzy, Czesław i Zenon Budzisz; Władysławowo)*

13.IV.1978: **Jas-79** *(****właściciel:*** *Hubert Konkel;* ***użytkownik:*** *Hubert Konkel i Stanisław Konhke; Jastarnia)*

1983: wycofany z eksploatacji

rozebrany na złom i opał

3.VI.1934: wykreślony z ewidencji *Urzędu Morskiego*

34.) **KOŁ-25**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 17/402

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 17/402, wodowany 1947, ukończony kon.1947

od kon. 40-tych: ***PRS 41013*** --> od 1975: ***PRS 410013***

sygnał wywoławczy: *SOUY* (skreślony z rejestru ok. roku 1973)

*charakterystyka w 1947:* 23.21 BRT, 7.12 NRT; 15.25(całk.)/15.05(rej.)×4.84×? m, głębokość kadłuba 1.95 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia;

1-cyl. silnik Tuxham, 75 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 23.21 BRT, 7.12 NRT; 15.25(całk.)/15.05(rej.)×4.84×? m, głębokość kadłuba 1.95 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia;

2-cyl. silnik Scandia 262A, nr silnika 222725, rok produkcj 1947, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga

4 ludzi

***UWAGA:*** silnik prawdopodobnie pochodził z jednego z kutrów typu B-368/I

kon.1947: **Koł-25** *(****właściciel:*** *Stocznia Rybacka w Gdyni;* ***użytkownik:*** *Ludwik Fidosz; Kołobrzeg)*

1949: **Koł-25** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Połowów Morskich „Jesiotr”; Kołobrzeg)*

III.1950: **Ust-3** *(Spółdzielnia Pracy Połowów Morskich „Jesiotr”; Ustka)*

15.V.1950: **Ust-3** *(Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jesiotr”; Ustka)*

IV.1951: **Ust-3** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jesiotr”; Ustka)*

21.I.1952: **Ust-3** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Gryf”; Ustka)*

II.1952: **Ust-20** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Gryf”; Ustka)*

30.IV.1953: **Wła-90** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Gryf”; Władysławowo)*

I.poł.1956: **Wła-90** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Gryf”; Władysławowo)*

13.II.1956: zamarzł w polu lodowym, zdryfował i osiadł na mieliźnie na wysokości Kuźnicy

24.II.1956: ściągnięty przez kutry „Wła-8”, „Wła-52”, „Wła-87”, „Wła-92” i „Wła-103”

III.1966: zakupiony przez *Jana Styna, Henryka Przyradzkiego* i *Leona Ferrę*

1967: **Wła-90** *(Jan Styn, Henryk Przyradzki i Leon Ferra; Władysławowo)*

VIII.1974: **Wła-90** *(Jan Styn i Henryk Przyracki; Władysławowo)*

III.1976: **Wła-90** *(Stanisław Rycaj i Edmund Szymański; Władysławowo)*

† 4.X.1979: w trakcie holowania, na płn. od Rozewia w wyniku przecieku kadłuba. Załoga przeszła na holujące kutry „Wła-48” i „Wła-113”

35.) **DZI-47**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 18/402

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 18/402, ukończony 1947, rejestracja I.1948

od I.poł.50-tych: ***PRS 41327*** --> od 1975: ***PRS 410327***

sygnał wywoławczy: *SOIG* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1948:* 23.12 BRT, 10.01 NRT, 10 ton; 15.12(całk.)/14.97(rej.)×4.63×? m, głębokość kadłuba 2.01 m, wysokość boczna 2.01 m; kadłub

drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Junkers, nr silnika 24900, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, ; załoga

4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 23.12 BRT, 10.01 NRT, 10 ton; 15.12(całk.)/14.97(rej.)×4.63×? m, głębokość kadłuba 2.01 m, wysokość boczna 2.01 m; kadłub

drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Scandia 262A, nr silnika 222718, rok produkcji 1947, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie

ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 4 ludzi

***UWAGA:*** prawdopodobnie silnik ten pierwotnie był zainstalowany na kutrze typu B-368/I

*charakterystyka w I.1982:* 23.12 BRT, 10.01 NRT; 14.97(rej.)×4.63×? m, głębokość kadłuba 2.01 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

Puck B-120W, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

1946: zamówiony przez *Morski Instrytut Rybacki*  z siedzibą w Gdyni

1947: ukończony jako **Dzi-47** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Stefan Dąbrowski; Dziwnów)*

I.1948: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Szczecinie (nr rejestru 482)

5.II.1948: **Dzi-47** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Stefan Dąbrowski; Dziwnów)*

J.1948: **Dar-4** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Stefan Dąbrowski; Darłowo)*

10.X.1948: „uprowadzony” do Szwecji, załogo zaszła na ląd i pozostała na obczyźnie

3.XII.1948: rewindykowany

IV.1949: **Świ-69** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich* *„Barka”; Świnoujście)*

V(?).1950: **Koł-27** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich* *„Barka”; Kołobrzeg)*

24.I.1951: **Koł-27** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zapatrzenia;* ***użytkownik:*** *Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

1.I.1952: **Koł-27** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

28.IV.1952: zderzyl się z kutrem „Koł-30’

13.X.1952 ok. godz. 06.50: w trakcie wychodzenia z Basenu Rybackiego kołobrzeskiego portu zderzył się (szyper Stanisław Pawlicki) z „Koł-34”

17.VII.1954: skierowany do remontu kapitalnego w *Rybackiej Stoczni Remontowej*

przed 1955: **Koł-27** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

8.IV.1955: unieruchomiony w morzu na skutek zatarcia silnika

 wzięty na hol przez „Koł-26”, po zerwaniu holu, zdryfował na mieliznę w odległości 150 m od wejścia do portu w Kołobrzegu

16.V.1956: na południowym Bałtyku zderzył się z „Koł-30”

6.IV.1959: wycofana z eksploatacji z powonu zużycie i nierentowności eksploatacji

28.V.1960: **Koł-27** *(Bolesław Konkel; Kołobrzeg)*

 tego dnia przekazany przez *„Barkę”*

26.VII.1960: **Jas-30** *(Bolesław Konkel; Jastarnia)*

17.XI.1962: podczas uruchamiania w porcie helskim silnik ulegl awarii

 naprawiony jeszcze w tym samym miesiącu

XII.1979: **Jas-30** *(Stanisław Konkel; Jastarnia)*

1981: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W o mocy 120 KM

I.poł(?).1986: wycofany z eksploatacji

IX.1986: zakupiony przez *Andrzeja Kozarskiego* z Płocka z przeznaczeniem na jacht

28.V.1987: jacht żaglowy **Vagabond III** *(Andrzej Kozarski; ????)*

 tego dnia nazwa oficjalnie zatwierdzona przez *Polski Związek Żeglarski*

II.poł(?).1987: przebudowa rozpoczęta w *Akademickim Klubie Morskim* w Górkach Zachodnich

 dalsze losy nie znane

36.) **WSG-23**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 19/402

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 19/402, położenie stępki jesień 1945, wodowany 1945, ukończony IV.kw.1946, przekazany XI.1946,

rejestracja XII.1946

*charakterystyka w 1946:* ok. 23 BRT, ok. 10 NRT; 15.00(rej.)×5.05×? mkadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik MWM, nr silnika 181831, 110 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

IV.kw.1946: ukończony jako **WsG-23** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Ignacy Urbanek; Górki Wschodnie)*

XI.1946: przekazany użytkownikowi

XII.1946: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni (nr rejestru 486)

5.II.1948: **WsG-23** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Ignacy Urbanek; Górki Wschodnie)*

†23.IV.1948 ok. godz. 02:10: zatonął w pobliżu Helu (szyper Alfred Pieper), po kolizji z duńskim statkiem „Astrid”

37.) **WSG-30**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 20/402,

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 20/402, ukończony 1946, rejestracja 1947

od I.poł.50-tych: ***PRS 41336***

sygnał wywoławczy: *SONF*

*charakterystyka w 1947:* 24 BRT, 11 NRT, 8 ton; 15.16(rej.)×4.87×1.80 m, głębokość kadłuba 1.95 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik 4-cyl

Deutz, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 24 BRT, 11 NRT, 8 ton; 15.16(rej.)×4.87×1.80 m, głębokość kadłuba 1.95 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

Callesen 195DR, nr silnika 3329, rok produkcji 1951, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

 1946: ukończony jako **WsG-30** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Jan Gabryszak; Górki Wschodnie)*

1947: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni (nr rejestru 570)

5.II.1948: **WsG-30** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Jan Gabryszak; Górki Wschodnie)*

24.I.1951: **WsG-30** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Jan Gabryszak; Górki Wschodnie)*

przed 1952: **Gdy-96** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Jan Gabryszak; Gdynia)*

II.poł.50-tych: **Gdy-96** *(Jan Gabryszak; Gdynia)*

***UWAGA:*** możliwe, że zmiana właściciela nastąpiła przed zmianą oznaki rybackiej

przed 1958: **Gdy-96** *(Jadwiga Gabryszak; Gdynia)*

17.VIII.1960: na łowisku „X 11-12”, zderzył się (szyper Władysław Lipski) z kutrem „Gdy-61”

†17.XII.1962 godz. 22.30: wszedł na mieliznę (szyper Franciszek Kass) 3 Mm od ujścia przekopu Wisły (na wysokości Jantaru), wobec nierentowności

ściągnięcia, uznany za stracony

38.) **WSG-26**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 21/402

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 21/402, ukończony 19.XII.1946, rejestracja 29.I.1947

od I.poł.50-tych: ***PRS 41212*** --> od 1975: ***PRS 410212***

sygnał wywoławczy: *SOMS* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1947:* 23.42 BRT, 7.13 NRT; 15.00(rej.)×5.05×1.40 m, głębokość kadłuba 2.05 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik

Modaag, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 23.42 BRT, 7.13 NRT; 15.05(rej.)×4.83×? m, głębokość kadłuba 1.95 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 1-cyl. silnik

Tuxham, nr silnika 3190, rok produkcji 1947, 75 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1969:* 23.42 BRT, 7.13 NRT; 15.05(rej.)×4.83×? m, głębokość kadłuba 1.95 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

Callesen 195DR, nr silnika 3808, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1974:* 23.42 BRT, 7.13 NRT; 15.05(rej.)×4.83×? m, głębokość kadłuba 1.95 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

Puck B-100 zmodernizowany, nr silnika 3808, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

II.poł.1946: zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki*

19.XII.1946: ukończony jako **WsG-26** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Jan Kołos, Józef Saczewa; Górki Wschodnie)*

29.I.1947: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni (nr rejestru 530)

5.II.1948: **WsG-26** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Jan Kołos, Józef Saczewa; Górki Wschodnie)*

IV.kw.1948: wymiana dotychczasowego silnika na 1-cyl. silnik Tuxham, nr silnika 3190, rok produkcji 1947 o mocy 75 KM

I.1949: **WsG-26** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Rybacko-Przemysłowa Spółdzielnia Pracy „Łosoś”; Górki Wschodnie)*

14.II.1949: **Gdy-41** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Rybacko-Przemysłowa Spółdzielnia Pracy „Łosoś”; Gdynia)*
XII.1949: **Gdy-41** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy „Łosoś”; Gdynia)*
21.VII.1950: **Gdy-41** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdynia)*
24.I.1951: **Gdy-41** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdynia)*
2.IV.1951: **Gdy-41** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rykaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*
16.VI.1955: **Gdy-41** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*
 *„Jedność Rybacka”* spłaciła zadłużenie kutra

I.poł.1956: **Gdy-41** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*
I.kw.1963: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do kasacji

I.poł.V.1963: sprzedany *Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Front Narodowy”* z Górek Wschodnich

I6.V.1963: **Gdy-41** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Front Narodowy”; Gdynia)*
1.VII.1963: **WsG-7** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Front Narodowy”; Górki Wschodnie)*

9.XII.1963 ok. godz. 19.00: z powodu awarii silnika osiadł na przybrzeżnej mieliźnie w odległości 1.5 Mm od wejścia do przystani w Górkach Wschodnich

25.I.1965: **WsG-7** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Arkona”; Górki Wschodnie)*

kon.I.1965: **WsG-7** *(Piotr Strzegowski; Górki Wschodnie)*

II(?).1965: **Łeb-42** *(Piotr Strzegowski; Łeba)*

1.VIII.1967: **Łeb-42** *(Zenon Jaskuła; Łeba)*

25.VIII.1967: **Dar-19** *(Zenon Jaskuła; Darłowo)*

II.1968: wymiana dotychczasoweo silnika na 4-cyl. silniik Callesen 195DR, nr silnika 3808 o mocy 100 KM

9.IX.1969 godz.07.35: zedrzył się (szyper Zenon Kaczmarski) na Bałtyku ze wschodnioniemieckim kutrem rybackim „SAS 280”

I.kw.1970: **Dar-19** *(Zenon Kaczmarski i Spółka; Darłowo)*

III.kw.1970: **Dar-19** *(Czesław Małolepszy; Darłowo)*

20.I.1972: **Ust-29** *(Czesław Małolepszy i Wspólnicy; Ustka)*

18.X.1978: **Jas-91** *(Jan Wysocki i Roman Netzel; Jastarnia)*

VIII.1980: **Jas-91** *(Grzegorz Budzisz i Krzysztof Wróbel; Jastarnia)*

5.XII.1983: sprzedany na cele sportowe

II.poł.80-tych(?): jacht żaglowy **Diver** PZ-1507

 dalsze losy nieznane

39.) **KAZIMIERZ** Hel-3, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 47/402

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 47/402, ukończony 9.VI.1947, rejestracja kon.I.poł.1947

od I.poł.50-tych: ***PRS 41315*** --> od 1975: ***PRS 410315***

sygnał wywoławczy: *SNTI* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1947:* 21 BRT, 6 NRT, 5 ton; 15.25(całk.)×4.90×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Dangren, 70/80 KM, 2 maszty,

pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 21 BRT, 6 NRT, 5 ton; 15.00(całk.)×5.00×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik SKP-June Munktell 502MB,

nr silnika P1, rok produkcji 1952, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi;

*charakterystyka w I.1969:* 22.82 BRT, 5.23 NRT; 15.00(rej.)×4.85×? m, głębokość kadłuba 1.74 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik

SKP-June Munktell 502MB, nr silnika P1, rok produkcji 1952, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1982:* 22.82 BRT, 5.23 NRT; 15.00(rej.)×4.85×? m, głębokość kadłuba 1.74 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

Puck B-100, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

9.VI.1947: ukończony jako **Kazimierz** Hel-3 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Augustyn Necel; Hel)*

kon.I.poł.1947: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni

5.II.1948: **Kazimierz** Hel-3 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Augustyn Necel; Hel)*

24.I.1951: **Kazimierz** Hel-3 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Augustyn Necel; Hel)*

1.X.1951: **Kazimierz** Wła-51 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Augustyn Necel; Władysławowo)*

1952(?): wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik SKP-June Munktell 502MB, rok produkcji silnika 1952, nr silnika 502/P1 o mocy 100 KM

19.II.1957: **Kazimierz** Wła-51 *(Augustyn Necel; Władysławowo)*

VII.1960: **Kazimierz** Wła-51 *(Augustyn, Kazimierz i Zygmunt Necel; Władysławowo)*

X.1963: **Kazimierz** Wła-51 *(Augustyn, Kazimierz, Zygmunt i Franciszek Necel; Władysławowo)*

V.1968: **Kazimierz** Wła-51 *(Kazimierz Necel; Władysławowo)*

XII.1974: **Kazimierz** Wła-51 *(Kazimierz i Krzysztof Necel; Władysławowo)*

VI.1978: **Wła-51** *(Jan Schmidt; Władysławowo)*

1981: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-100 o mocy 100 KM

1983: wycofany z eksploatacji i wykreślony z *Rejestru Statków Morskich PRS*

rozebrany na opał i złom

40.) **WSG-29**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 48/402

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 48/402, ukończony 1947, rejestracja 1947

od I.poł.50-tych: ***PRS 41164***

sygnał wywoławczy: STOX

*charakterystyka w 1947:* 24.64 BRT, 7.70 NRT; 15.25(całk.)/15.12(rej.)×4.84×? m, głębokość kadłuba 1.95 m, wysokość boczna 2.24 m; kadłub drewniany,

1 pokład, 1 ładownia; silnik Vølund, 80 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 24.64 BRT, 7.70 NRT; 15.25(całk.)/15.12(rej.)×4.84×? m, głębokość kadłuba 1.95 m, wysokość boczna 2.24 m; kadłub drewniany,

1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 34/29, rok produkcji 1956, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba,

1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1967:* 24.64 BRT, 7.70 NRT; 15.25(całk.)/15.12(rej.)×4.84×? m, głębokość kadłuba 1.95 m, wysokość boczna 2.24 m; kadłub drewniany,

1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck A-100, nr silnika 34/28, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

1947: ukończony jako **WsG-29** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Stanisław Okoński; Górki Wschodnie)*

VI.1947: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni (nr rejestru 569)

5.II.1948: **WsG-29** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Stanisław Okoński; Górki Wschodnie)*

1950(?): **Gdy-95** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Stanisław Okoński; Gdynia)*

24.I.1951: **Gdy-95** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Stanisław Okoński; Gdynia)*

10.VI.1953: **Wła-103** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Gryf”; Władysławowo)*

1955(?): **Wła-103** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Gryf”; Władysławowo)*

I.poł.1956: **Wła-103** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Gryf”; Władysławowo)*

13.II.1956: na wysokości Kuźnicy, bierze udział w ściągnięciu z mielizny kutra „Wła-90”

I.1957: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 34/29 o mocy 100 KM

10.III.1956: uratował (wraz z „Wła-102”) załogę z kutra „Gdy-131”, który rozbił się o zachodni falochron portu władysławowskiego

I.1964: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o nr silnika 34/33

I.kw.1965(?): wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o nr silnika 34/28, rok produkcji 1956

† 22.II.1968 godz. 19.30: wszedł na mieliznę pomiędzy Białą Górą a latarnią Stilo, nie ściągnięty, uznany za stracony

41.) **GDY-47**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 49/402

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 49/402, wodowany 1947, ukończony IV.kw.1947, rejestracja 26.I.1948

od I.poł.50-tych: ***PRS 41121*** --> od 1975: ***PRS 410121***

sygnał wywoławczy: *SOMU* (skreślony z rejestru ok. 1967 roku)

*charakterystyka w I.1959:* 25.22 BRT, 8.50 NRT; 15.25(całk.)/15.08(rej.)×4.86×? m, głębokość kadłuba 1.96 m, wysokość boczna 2.05 m; kadłub drewniany,

1 pokład, 1 ładownia; 1-cyl. silnik Vølund M-155, silnika 2499, rok produkcji 1947, nr 75 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

IV.kw.1947: ukończony jako **Gdy-47** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Antoni Brzozowski; Gdynia)*

26.I.1948: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni

5.II.1948: **Gdy-47** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Antoni Brzozowski; Gdynia)*

IV.1949: **Świ-56** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich* *„Barka”; Świnoujście)*

 wypożyczony od *Antoniego Brzozowskiego*

VII.1950(?): **Gdy-47** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Towarzystwo dla Połowów i Przetwórstwa Rybnego „Polaris”, Spółka z o.o.;*

*Gdynia)*

24.I.1951: **Gdy-47** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Towarzystwo dla Połowów i Przetwórstwa Rybnego „Polaris”, Spółka z o.o.;*

*Gdynia)*

21.II.1951: **Gdy-47** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

 tego dnia zwócony *Morskiej Centrali Zaopatrzenia*przez *„Polarisa”* i przekazany *„Jedności Rybackiej”*

2.IV.1951: **Gdy-47** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

III.1952: zakupiony przez *Spółdzielnię Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”* od *Morskiej Centrali Zaopatrzenia* na wieloletnia splaty

VII(?).1955: **Gdy-47** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

 *„Jedność Rybacka”* spłaciła zadłużenie kutra

I.poł.1956: **Gdy-47** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

27.VII.1966: **Hel-34** *(Szczepan Felisiak; Hel)*

1969(?): **Hel-34** *(Teodor Felisiak; Hel)*

I.1971(?): **Hel-34** *(Tadeusz Felisiak; Hel)*

1975: wycofany z eksploatacji,

później przekazany *Marynarce Wojennej Rzeczpospolitej Polskiej*, osadzony na Mieliźnie Rybiej w Zatoce Puckiej i jako cel ćwiczebny rozbity

ogniem artylerii pokładowej

42.) **KOŁ-27**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 50/402

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 50/402, ukończony IV.kw.1947

od I.poł.50-tych: ***PRS 41316*** --> od 1975: ***PRS 410316***

sygnał wywoławczy: *SOUE* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w I.1959:* 22 BRT, 7 NRT, 7 ton; 15.25(całk.)/15.09(rej.)×4.98×? m, głębokość kadłuba 1.82 m, wysokość boczna 2.25m; kadłub drewniany,

1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Vølund M-230, nr silnika 2536, rok produkcji 1947, 70 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1974:* 22 BRT, 7 NRT, 7 ton; 15.09(rej.)×4.98×? m, głębokość kadłuba 1.82 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

Puck B-100, nr silnika 24/23, rok produkcji 1955, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

IV.kw.1947: ukończony jako **Gdy-97** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Józef Czapp, Antoni Muża; Gdynia)*

I.1948: **Koł-27** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Józef Czapp, Antoni Muża; Kołobrzeg)*

zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Darłowie

5.II.1948: **Koł-27** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Józef Czapp, Antoni Muża; Kołobrzeg)*

1949/1950: **Dzi-8** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Rybacka „Belona”; Dziwnów)*

VII.1950: **Dzi-8** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Belona”; Dziwnów)*

1952: **Koł-2** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Belona”; Kołobrzeg)*

1953(?): **Koł-2** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Belona”; Kołobrzeg)*

I.poł.1956: **Koł-2** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Belona”; Kołobrzeg)*

1957: **Koł-2** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Bałtyk”; Kołobrzeg)*

1965: **Koł-97** *(Florian Litwinionek; Kołobrzeg)*

1972/1973: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-100, rok produkcji silnika 1955, nr silnika 24/23 o mocy 100 KM

1974: **Koł-97** *(Henryk Resiak; Kołobrzeg)*

1979: **WsG-14** *(Edward Radgowski; Górki Wschodnie)*

† 20.IV.1980 ok. godz. 08.25: zatonął na przystani rybackiej w Górkach Wschodnich, w wyniku nieszczelność zaworu przyburtowego wody chłodzącej silnika

11.VI.1980: podniesiony i naprawiony

1984: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

 dalsze losy nieznane

43.) **KOŁ-26** (?), *Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 51/402

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ KG-150, nr budowy 51/402, położenie stępki 1947, przekazany 29.XI.1947

od I.poł.50-tych: ***PRS 41119*** --> od 1975: ***PRS 410119***

sygnał wywoławczy: *SOCK* --> 1958: *SNHN* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w I.1959:* 29.56 BRT, 8.86 NRT; 15.00(całk.)/14.24(rej.)×4.92×? m, głębokość kadłuba 2.14 m, wysokość boczna 2.30 m; kadłub drewniany,

1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Vølund M-230(?), nr silnika 2540, rok producji 1947, 80 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2;

1 śruba, 1 ster, 6 węzłów; załoga 5 osób

*charakterystyka w I.1967:* 30 BRT, 9 NRT; 14.24(rej.)×4.92×? m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Vølund

M-240, nr silnika 2674, rok produkcji 1950, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1974:* 30 BRT, 9 NRT; 14.24(rej.)×4.92×? m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck

B-100, nr silnika 34/35, rok produkcji 1956, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1979:* 30 BRT, 9 NRT; 14.24(rej.)×4.92×? m, głębokość kadłuba 2.14 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 6-cyl. silnik Wola

DM150, nr silnika 3433, rok produkcji 1964, 150 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

29.XI.1947: ukończony jako **Koł-26** (?) *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Józef Myślisz; Kołobrzeg)*

**UWAGA*:*** nazwa po przejęciu ze stoczni i numer stoczniowy, prawdopodobne. Bardzo możliwe, że Józef Myślisz eksploatował kuter tylko w rejonie

Gdyni

5.II.1948: **Koł-26** (?) *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Józef Myślisz; Kołobrzeg)*

VII/VIII.1948: **Arka 26** Koł-26 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Towarzystwo dla Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”;*

*Kołobrzeg)*

2.IX.1948: w eksploatacji

1.VI.1949: **Arka 26** Koł-26 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Kołobrzeg)*

1.I.1950: **Arka 26** Koł-26 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Kołobrzeg)*

 tego dnia *„Arka”* przejęła kuter na własność

IV.1950: **Arka 26** Dar-47 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Darłowo)*

18.I.1951: **Dar-47** *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Darłowo)*

24.I.1951: **Dar-47** *(Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Darłowo)*

1.I.1952: **Dar-47** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

VIII.1952: **Dar-11** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

IX.1954: kuter hydrograficzy **Dickson** *(Zarząd Portu Szczecin; Szczecin)*

30.XI.1955: kuter hydrograficzy **Dickson** *(Szczeciński Urzad Morski; Szczecin)*

***UWAGA:*** możliwe, iż jako **Dickson** najpierw był użytkowany przez *SUM*, a dopiero później przez *ZPS* i ponownie przez *SUM*

I.kw.1958: wycofany z eksploatacji

I.poł.60-ych: **Koł-85** *(Tadeusz Kłos; Kołobrzeg)*

1964: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu, rok produkcji 1950, nr silnika 2674

***UWAGA:*** wcześniej silnik był zamontowany na kutrze „Arka 114” Gdy-16 (typ B-368/III, nr budowy S-160) pozycja 25.) w Wykazie kutrów nr 3

II.kw.1966: **Koł-85** *(Jan Wielgosz; Kołobrzeg)*

18.XII.1963 ok. godz. 06.40: zderzył się (szyper Tadeusz Sadowski) na redzie Kołobrzegu z kutrem „Koł-28”

I.kw.1970: **Koł-85** *(Stefan Rabel i Józef Dziki; Kołobrzeg)*

1972(?): wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-100, rok produkcji silnika 1956, nr silnika 34/35, 100 KM

1972/1973: **Koł-85** *(Józef Dziki; Kołobrzeg)*

VII.1977: **Koł-85** *(Paweł Wierochowski, Kazimierz Kowalski; Kołobrzeg)*

III.kw.1978: **Dzi-10** *(Paweł Wierochowski, Kazimierz Kowalski; Dziwnów)*

wymiana dotychczasowego silnika na silnik 6-cyl. Wola DM150, rok produkcji silnika 1964, nr silnika 3433, 150 KM

26.X.1979: **Hel-38** *(Kazimierz Kowalski i Paweł Wierochowski; Hel)*

17.II.1984: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

 dalsze losy nieznane

44.) **GDY-39**, *Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, nr budowy 4/401, ukończony w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

*Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, nr budowy 4/401, położenie stępki VI.1946, wodowany 17.II.1946, ukończony 24.III.1948

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, ukończony IX.1948

od I.poł.50-tych: ***PRS 41303*** --> od 1975: ***PRS 410303***

sygnał wywoławczy: *SOEG* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w I.1959:* 24.26 BRT, 6.25 NRT; 15.20(całk.)/13.65(rej.)×4.80×? m, głębokość kadłuba 2.09 m, wysokość boczna 2.09 m; kadłub drewniany,

1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Vølund M-230, nr silnika 2538, rok produkcji 1947, 70 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1974:* 24.26 BRT, 6.25 NRT; 13.65(rej.)×4.80×? m, głębokość kadłuba 2.09 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

Puck B-120W, nr silnika 114/801, rok produkcji 1967, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

VI.1946: położenie stępki w *Stoczni Rybackiej* w Gdańsku-Siankach, zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki* z siedzibą w Gdyni

17.II.1946: wodowany w *Stoczni Rybackiej* w Gdańsku-Siankach dla *Morskiego Instytutu Rybackiego* z siedzibą w Gdyni

 po zwodowaniu przeholowany do *Stoczni Rybackiej* w Gdyni, w celu wykończenia

24.III.1948: ukończony jako **Gdy-39** *(Morska Centrala Handlowa; Gdynia)*

1.IV.1948: **Gdy-39** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Towarzystwo dla Połowów i Przemysłu Rybnego „Polaris”, Spółka z o.o.; Gdynia)*

tego dnia przejęty ze stoczni i przekazany w dzierżawę (początkowo na miesiąc) *„Polarisowi”*

3.IV.1948: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdynijako **Gdy-39**

24.I.1951: **Gdy-39** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Towarzystwo dla Połowów i Przemysłu Rybnego „Polaris”, Spółka z o.o.; Gdynia)*

21.II.1951: **Gdy-39** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

 tego dnia zwrócony *Morskiej Centrali Zaopatrzenia* przez *„Polarisa”* i przekazany *„Jedności Rybackiej”*

2.IV.1951: **Gdy-39** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

VII(?).1955: **Gdy-39** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*
 *„Jedność Rybacka”* spłaciła zadłużenie kutra

II.poł.1956: **Gdy-39** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*
8.IV.1966: **Gdy-39** *(Augustyn Kroll; Gdynia)*
10.V.1966: **Wła-18** *(Augustyn Kroll; Władysławowo)*

15.IX.1972: zderzył się (szyper Ignacy Konkel) z idącym do Ipswitch, brytyjskim drobnicowcem „Baltic Sun” (3505 BRT)

 złamaniu uległa górna część masztu i uszkodzoine zostały nadburcia i kozły sieciowe, kuter zawrócił do Władyslawowa

1973(?): wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, rok produkcji silnika 1967, nr silnika 114/801 o mocy 120 KM

I.1978: **Wła-18** *(Piotr Kroll; Władysławowo)*

VIII.1979: **Wła-18** *(Jan Kohnke; Władysławowo)*

3.X.1979: **Jas-8** *(Jan Kohnke; Jastania)*

29.III.1983 ok. godz. 18.40: wchodząc do portu (szyper Jan Konhke), uderzył w czołową ścianę mola odpraw granicznych

 uszkodzeniu uległo poszycie dziobu

29.III.1983 wieczorem: zaczął tonąć przy nabrzeżu

 przy pomocy kutra „Jas-2” osadzony dziobem na skarpie, aby zapobiec zatonięciu.

I.kw(?).1984: rozebrany na złom i opał

13.II.1984: wykreślony z ewidencji *Urzędu Morskiego*

45.) **GDY-???**, *Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, numer budowy 6/401, ukończony w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

*Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, numer budowy 6/401, położenie stępki VII.1946

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, ukończony 1947, rejestracja 1947

od I.poł.50-tych: ***PRS 41331*** --> od 1975: ***PRS 410331***

sygnał wywoławczy: *SOPA* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w I.1959:* 21 BRT, 6 NRT; 14.25(rej.)×4.85×? m, głębokość kadłuba 1.97 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Vølund

M-230, nr silnika 2539, rok produkcji 1947, 70 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1985:* 21 BRT, 6 NRT; 15.00×4.80×1.80 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Vølund M-230, nr silnika 2539, rok

produkcji 1947, 70 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

VII.1946: położenie stepki w *Stoczni Rybackiej* w Gdańsku-Siankach, zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki* z siedzibą w Gdyni

 po zwodowaniu przeholowany do *Stoczni Rybackiej* w Gdyni, w celu wykończonia

1947: ukończony jako **Gdy-???** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Sergiusz Orłowski; Gdynia)*

5.II.1948: **Gdy-???** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Sergiusz Orłowski; Gdynia)*

III.1948: **Koł-30** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Sergiusz Orłowski; Kołobrzeg)*

24.I.1951(?): **Maria** Koł-21 *(Morska Centrala Zaopatrzenia; Kołobrzeg)*

29.II.1952: osiadł na mieliźnie w odległości 7 Mm od Kołobrzegu

po II.1952(?): **Gdy-24** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia,* ***użytkownik:*** *Sergiusz Orłowski; Gdynia)*

1959: **Gdy-24** *(Sergiusz Orłowski; Gdynia)*

1960: **Gdy-24** *(Leokadia Orłowska; Gdynia)*

1962: **Gdy-24** *(Leokadia Orłowska-Witenberg; Gdynia)*

29.VI.1962 godz. 05.25: zderzył się (szyper Bogusław Wittbrodt) na Zat. Puckiej z kutrem „WsG-13”

29.X.1964: przyjął na poklad załogę kutra „Gdy-177”, który zatonął w wyniku pożaru

1970: **Gdy-24** *(Leokadia Orłowska-Wittbrodt; Gdynia)*

22.IV.1981 ok. godz. 08.15: wszedł (szyper Jan Gryckiewicz) na mieliznę w rejonie Świbna, załoga ewakuowana śmigłowcem Mi-8, kuter ściągnięty przez

statek ratowniczy „Wiatr”

XI.1983(?): **Gdy-24** *(Janusz Gryckiewicz; Gdynia)*

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

 dalsze losy nieznane

46.) **ARKA 13** Gdy-20, *Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, nr budowy 7/401, ukończony w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

*Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, nr budowy 7/401, położenie stępki VIII.1946,

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, ukończony 5.IV.1948, w eksploatacji 31.IV.1948

od kon. 40-tych: ***PRS 41027*** --> od 1975: ***PRS 410027***

sygnał wywoławczy: *SOTZ* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1947:* 24.02 BRT, 8.13 NRT; 15.12(całk.)×4.88×? m, głębokość kadłuba 2.05 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik

Vølund M-230(?), 75/85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 24.02 BRT, 8.13 NRT; 15.12(całk.)/15.00(rej.)×4.87×? m, głębokość kadłuba 1.82 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia;

4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 34/38, rok produkcji 1956, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1967:* 24.02 BRT, 8.13 NRT; 15.12(całk.)/15.00(rej.)×4.87×? m, głębokość kadłuba 1.82 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia;

3-cyl. silnik Callesen 195 CR, rok produkcji 1952, 75 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1969:* 24.02 BRT, 8.13 NRT; 15.12(całk.)/15.00(rej.)×4.87×? m, głębokość kadłuba 1.82 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia;

4-cyl. silnik Puck A-100, nr silnika 3341, rok produkcji 1951, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

VIII.1946: położenie stępki w *Stoczni Rybackiej* w Gdańsku-Siankach, zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki* z siedzibą w Gdyni

 po zwodowaniu przeholowany do *Stoczni Rybackiej* w Gdyni, w celu wykończonia

5.IV.1948: ukończony jako **Arka 13** Gdy-20 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Towarzystwo dla Połowów Morskich i Handlu*

*Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

31.IV.1947: przekazany do eksploatacji

1.VI.1949: **Arka 13** Gdy-20 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

1.I.1950: **Arka 13** Gdy-20 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

 tego dnia *„Arka”* przejęła kuter na własność

VIII.1950: **Arka 13** Ust-52 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Ustka)*

30.XII.1950: **Ust-52** *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Ustka)*

24.I.1951: **Ust-52** *(Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Ustka)*

1.I.1952: **Ust-52** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

VIII.1952: **Ust-9** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

7.X.1953: **Arka 13** Wła-77 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Władysławowo)*

 przejęty przez *„Arkę”* w trakcie remontu w *Gdańskiej Stoczni Remontowej*

18.XII.1954: przeznaczony do przekazania powstającemu w tym czasie „Szkunerowi”

1.I.1955: **Wła-77** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

VII.1956(?): wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 34/38, rok produkcji 1956 o mocy 100 KM

X.1959: **Łeb-29** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego im. 10-lecia PRL; Łeba)*

VI.1962: **Łeb-29** *(Stanisław Jamrozik; Łeba)*

 zakupiono kadłub będący w nieukończonym remoncie, po prowizorycznym zabezpieczeniu kuter „Wła-56” przeholował go do Władysławowa

5.X.1962: **Wła-47** *(Stanisław Jamrozik; Władysławowo)*

IV.kw.1962: rozpoczęcie remontu połączonego z wymianą silnika na 3-cyl. silnik Callesen 195 CR, rok produkcji silnika 1952 o mocy 75 KM

***UWAGA:*** silnik pochodził z dotychczasowego kutra Stanisława Jamrozika - „Wła-56”

1965: zakończenie remontu

XII.1967: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-100, rok produkcji silnika 1951, nr silnika 3341o mocy 100 KM

VI.1984: **Wła-47** *(Wacław Golla; Władysławowo)*

VIII.1984: **Wła-47** *(Zbigniew Schmidt; Władysławowo)*

IX.1987: sprzedany Jerzemu Urynowiczowi z przeznaczeniem do przebudowy na jacht

1989: wobec zaniechania przebudowy kutra na jacht został on spalony

47.) **ARKA 18** Gdy-145, *Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, nr budowy 9/401, ukończony w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

*Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, nr budowy 9/401, położenie stępki pocz.1947,

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, ukończony 1947

od I.poł.50-tych: ***PRS 41197*** --> od 1975: ***PRS 410197***

sygnał wywoławczy: *SOOO* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1952:* 23.66 BRT, 7.26 NRT; 15,12(całk.)×4.88×? m, głębokość kadłuba 2.05 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik

Vølund M-230, nr silnika 2533, rok produkcji 1947, 70 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 23.66 BRT, 7.26 NRT; 15,53(całk.)/15.00(rej.)×4.86×? m, głębokość kadłuba 1.96 m, wysokość boczna 2.40 m; kadłub drewniany,

1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Vølund M-230, nr silnika 2533, rok produkcji 1947, 70 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

pocz.1947: położenie stępki w *Stoczni Rybackiej* w Gdańsku-Siankach, zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki* z siedzibą w Gdyni

 po zwodowaniu przeholowany do *Stoczni Rybackiej* w Gdyni, w celu wykończonia

10.X.1947: ukończony jako **Arka 18** Gdy-145 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Towarzystwo dla Połowów Morskich i*

*Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

***UWAGA:*** znak rybacki domniemany.

10.XII.1947: szkolny kuter rybacki **Gdy-52** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Państwowe Centrum Wyszkolenia*

*Morskiego; Gdynia)*

XII.1947: szkolny kuter rybacki **Gdy-52** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***zarządzający:*** *Państwowe Centrum Wyszkolenia*

*Morskiego;* ***użytkownik:***

*Państwowa Szkoła Rybaków Morskich; Gdynia)*

5.II.1948: szkolny kuter rybacki **Gdy-52** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***zarządzający:*** *Państwowe Centrum Wyszkolenia Morskiego;* ***użytkownik:***

*Państwowa Szkoła Rybaków Morskich; Gdynia)*

***UWAGA:*** możliwe, że eksploatowany przez *PRSM* do III.1951

V.1950: **Arka 18** Gdy-52 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

1.I.1951: **Arka 18** Gdy-52 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

24.I.1951: **Arka 18** Gdy-52 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

I.poł.50-tych: **Arka 18** Gdy-52 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

18.XII.1954: przeznaczony do przekazania powstającemu w tym czasie „Szkunerowi”

1.I.1955: **Gdy-52** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Gdynia)*

25.VII.1956: **Wła-125** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

VI.1960: **Gdy-31** *(Mikołaj Czułowski; Gdynia)*

23.III.1962: zderzył się (szyper Mikołaj Czułowski) z kutrem „Gdy-10”

9.X.1972 godz. 03.30: uderzył (szyper Mikołaj Czułowski) we wschodni falochron portu gdyńskiego, uszkadzając dziobnicę i pomieszczenia dziobowe

1985/1986: **Gdy-31** *(Jadwiga Czułowska; Gdynia)*

IX.1991: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

 dalsze losy nieznane

48.) **ARKA 12** Gdy-7, *Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, numer budowy 10/401, ukończony w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

*Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, numer budowy 10/401, położenie stępki pocz.1947

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, ukończony 5.III.1948

od I.poł.50-tych: ***PRS 41332*** --> od 1975: ***PRS 410332***

sygnał wywoławczy: *SOXI* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1951:* 24.22 BRT, 7.31 NRT; 15,12(całk.)/15.00(rej.)×4.85×? m, głębokość kadłuba 1.98 m, wysokość boczna 2.25 m; kadłub drewniany,

1 pokład, 1 ładownia; silnik Modaag, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 24.22 BRT, 7.31 NRT; 15,12(całk.)/15.00(rej.)×4.85×? m, głębokość kadłuba 1.98 m, wysokość boczna 2.25 m; kadłub drewniany,

1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 34/40, rok produkcji 1956, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba,

1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1962:* 24.22 BRT, 7.31 NRT; 15,12(całk.)/15.00(rej.)×4.85×? m, głębokość kadłuba 1.98 m, wysokość boczna 2.25 m; kadłub drewniany,

1 pokład, 1 ładownia; silnik Deutz, 75 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1969:* 24.22 BRT, 7.31 NRT; 15,12(całk.)/15.00(rej.)×4.85×? m, głębokość kadłuba 1.98 m, wysokość boczna 2.25 m; kadłub drewniany,

1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 33/66 , rok produkcji 1968, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2;

1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 2004:* 27 GT, 2 tony; 15.00(rej.)×4.85×? m, głębokość kadłuba 1.98 m, wysokość boczna 2.25 m; kadłub drewniany, 1 pokład;

30 pasażerów (gości) + 3 członków załogi

pocz.1947: położenie stepki w *Stoczni Rybackiej* w Gdańsku-Siankach, zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki* z siedzibą w Gdyni

 po zwodowaniu przeholowany do *Stoczni Rybackiej* w Gdyni, w celu wykończonia

5.III.1948: ukończony jako **Arka 12** Gdy-7 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Towarzystwo dla Połowów Morskich i Handlu*

*Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

1.VI.1949: **Arka 12** Gdy-7 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

1.I.1950: **Arka 12** Gdy-7 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

 tego dnia *„Arka”* przejęła kuter na własność

VIII.1950: **Arka 12** Ust-51 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Ustka)*

31.XII.1950: **Ust-51** *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Ustka)*

24.I.1951: **Ust-51** *(Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Ustka)*

1.I.1952: **Ust-51** *(Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

VIII.1952: **Ust-8** *(Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

7.X.1953: **Arka 12** Wła-76 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Władysławowo)*

18.XII.1954: przeznaczony do przekazania powstającemu w tym czasie „Szkunerowi”

1.I.1955: **Wła-76** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

II.poł.1956(?): wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 34/40, rok produkcji 1956 o mocy 100 KM

XII.1959: **Łeb-28** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego im. 10-lecia PRL; Łeba)*

III.1960: wycofany z eksploatacji, przeznaczony do kasacji

24.X.1961: **Wła-38** *(Bernard Mach; Władysławowo)*

 wymiana dotychczasowego silnika na silnik Deutz, moc 75 KM

***UWAGA:*** silnik pochodził z dotychczasowego kutra Bernarda Macha - „Wła-22”

1968: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, rok produkcji silnika 1968, nr silnika 3366 o mocy 120 KM

***UWAGA:*** wcześniej był to silnik Callesen 195DR i zamontowano go na kutrze „Arka 113” Gdy-162 (typ B-368/III-150, nr budowy S-159)

I.1973: **Wła-38** *(Maria Mach; Władysławowo)*

1975: **Wła-38** *(Józef i Maria Mach; Władysławowo)*

VIII.1979: **Wła-38** *(Wojciech Milewczyk; Władysławowo)*

5.I.1981: w wyniku awarii silnika unieruchomiony podczas wychodzenia na połowy, przyholowany do portu przez statek ratowniczy „Halny”

VI.1982: **Wła-38** *(Leon Budzisz; Władysławowo)*

13.IV.1988 unieruchomiony na morzu w wyniku awarii śruby, przyholowany do Władyswałwowa przez „Wła-41”

XI.1994 sprzedany Mirosławowi Adamczykowi, przeznaczeniem do przebudowy na lokal gastronomiczny

1995: pływająca smażalnia ryb **Liwia** *(Mirosław Adamczyk; Władysławowo)*

2018: wycofany z eksploatacji,

I.2019: niewykazywany w Rejestrze Statków Środlądowych *Polskiego Rejestru Statków*

 rozebrany na opał i złom w *Stoczni „Szkunera”*

***UWAGA:***Huras i Necel podają w trzecim wydaniu *Rybckiej Floty Władysławowa*, iż został rozebrany opał w 2016 roku

49.) **NPO-12**, *Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, nr budowy 11/401, ukończony w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

*Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, nr budowy 11/401, położenie stępki pocz.1947,

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, ukończony XII.1947, przekazany 12.I.1948

od I.poł.50-tych: ***PRS 41275*** --> od 1975: ***PRS 410275***

sygnał wywoławczy: *SOUA* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1947:* 24.77 BRT, 7.5 NRT; 15.00(rej.)×4.88×1.60 m, głębokość kadłuba 1.95 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik

Vølund M-230(?), nr silnika 2537, rok produkcji 1947, 80 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1961:* 24.77 BRT, 7.5 NRT; 15.00(rej.)×4.88×? m, głębokość kadłuba 1.95 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck

A-4, nr silnika 34/27, rok produkcji 1956, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1967:* 24.77 BRT, 7.5 NRT; 15.00(rej.)×4.88×? m, głębokość kadłuba 1.95 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 1-cyl. silnik

Grenaa, nr silnika 800, rok produkcji 1939, 90 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1982:* 24.77 BRT, 7.5 NRT; 15.00(rej.)×4.88×? m, głębokość kadłuba 1.95 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 6-cyl. silnik Wola

DM-150, 150 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

pocz.1947: położenie stepki w *Stoczni Rybackiej* w Gdańsku-Siankach, zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki* z siedzibą w Gdyni

 po zwodowaniu przeholowany do *Stoczni Rybackiej* w Gdyni, w celu wykończonia

XII.1947: ukończony jako **NPo-12** *(Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego; Gdańsk-Nowy Port)*

12.I.1948: **NPo-12** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Józef Szurlej; Gdańsk-Nowy Port)*

 odebrany ze stoczni i przelkazany użytkownikowi

5.II.1948: **NPo-12** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Józef Szurlej; Gdańsk-Nowy Port)*

28.XII.1948: „uprowadzony” do Szwecji

załoga zeszła z kutra i pozostała na obczyźnie

1.II.1949: rewindykowany

28.III.1949: w celu przejęcia opuszczonego kutra, wysłano do Szwecji statek badawczy „Michał Siedlecki” z nową załogą kutra na pokładzie

IV.1949: **Świ-68** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Świnoujście)*

II.poł.1949: **Koł-20** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Kołobrzeg)*

IX.1950: **Ust-56** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Ustka)*

24.I.1951: **Ust-56** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Ustka)*

1.I.1952: **Ust-56** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

VIII.1952: **Ust-12** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*
24.V.1953: wszedł na mieliznę w pobliżu wejścia do portu w Łebie

ściągnięty przez kuter ratowniczy „RC-2” i kuter holowniczo-nurkowy „Morka”

IV.kw.1954: **Dar-11** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

7.XI.1955: **Dar-11** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Łosoś”; Darłowo)*

 przekazany na polecenie *Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego*

1956(?): wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 34/27, rok produkcji 1956 o mocy 100 KM

IV.1957(?): **Ust-12** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Łosoś”; Ustka)*

29.IV.1960: **Ust-12** *(Józef Konkel; Ustka)*

zakupiony bez silnika, zamontowano używany silnik Grenaa, nr silnika 800, rok produkcji 1939 o mocy 90 KM

29.VII.1960: **Jas-61** *(Józef Konkel; Jastarnia)*

15.II.1965: **Jas-61** *(****właściciele:*** *Józef, Henryk i Zygfryd Konkel;* ***użytkownicy:*** *Józef, Henryk i Zygfryd Konkel oraz Jan i Leonard Budda; Jastarnia)*

IV.1973: **Jas-61** *(****właściciele:*** *Henryk i Zygfryd Konkel;* ***użytkownicy:*** *Józef, Henryk i Zygfryd Konkel oraz Jan i Leonard Budda; Jastarnia)*

VI.1977: **Jas-61** *(Henryk Konkel; Jastarnia)*

IX.1978: **Jas-61** *(Maksymilian Dahl; Jastarnia)*

V.980: **Jas-61** *(Włodzimierz Kędzierzawski; Jastarnia)*

7.VI.1980: **WsG-37** *(Włodzimierz Kędzierzawski; Górki Wschodnie)*

1981: wymiana dotychczasowego silnika na silnik 6-cyl. Wola DM-150 o mocy 150 KM

5.X.1982: spalony przez właściciela

po latach wykreślony z ewidencji *Urzędu Morskiego* na podstawie oświadczenia armatora

50.) **ARKA 21** Gdy-147, *Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, numer budowy 12/401, ukończony w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

*Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, numer budowy 12/401, położenie stępki I.kw.1947,

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, ukończony 1947

od kon. 40-tych: ***PRS 41029*** --> od 1975: ***PRS 410029***

sygnał wywoławczy: *SOIR* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w I.1959:* 22.67 BRT, 9.70 NRT; 15.20(całk.)/14.97(rej.)×4.63×? m, głębokość kadłuba 2.01 m, wysokosć boczna 2.25 m; kadłub drewniany,

1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Scandia 262A, nr silnika 222721, rok produkcji 1947, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2;

1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1967:* 27 BRT, 10 NRT; 15.20(rej.)×4.65×? m, głębokość kadłuba 1.90 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik

Scandia 262A, nr silnika 222721, rok produkcji 1947, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1974:* 27 BRT, 10 NRT; 15.20(rej.)×4.65×? m, głębokość kadłuba 1.90 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck

B-100, nr silnika 24/11, rok produkcji 1955, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1985:* 23 BRT, 10 NRT; 14.97(rej.)×4.65×? m, głębokość kadłuba 1.90 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck

B-100, nr silnika 24/11, rok produkcji 1955, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

I.kw.1947: położenie stepki w *Stoczni Rybackiej* w Gdańsku-Siankach, zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki* z siedzibą w Gdyni

 po zwodowaniu przeholowany do *Stoczni Rybackiej* w Gdyni, w celu wykończonia

II.poł.1947: ukończony jako **Arka 21** Gdy-147 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Towarzystwo dla Połowów Morskich i*

*Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

IV.kw(?).1948: **Gdy-147** *(Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego; Gdynia)*

***UWAGA:***po krótkim okresie eksploatacji w „Arce”, został zwrócony *GIRM*-owi, który skierował go do stoczni w celu naprawy usterek, numer Arki

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

5.II.1948: **Gdy-147** *(Morska Centrala Handlowa; Gdynia)*

***UWAGA:***pozostawał nadal w stoczni, która usuwała usterki

4.VIII.1948: **Gdy-147** *(Spółdzielnia Gospodarcza Związku Młodzieży Polskiej; Gdynia)*

III.1949: **Gdy-147** *(****właściciel:*** *Związek Młodzieży Polskiej;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Świnoujście)*

IV.1949: **Świ-55** *(****właściciel:*** *Związek Młodzieży Polskiej;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Świnoujście)*

X.1950: **Koł-25** *(****właściciel:*** *Związek Młodzieży Polskiej;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Kołobrzeg)*

24.I.1951: **Koł-25** *(****właściciel:*** *Związek Młodzieży Polskiej;* ***użytkownik:*** *Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

IX.1951: **Arka 91** Koł-25 *(****właściciel:*** *Związek Młodzieży Polskiej;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Kołobrzeg)*

13.X.1951: **Arka 91** Gdy-84 *(****właściciel:*** *Związek Młodzieży Polskiej;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

IV.kw.1951: **Arka 91** Wła-64 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Władysławowo)*

18.XII.1954: przeznaczony do przekazania powstającemu w tym czasie „Szkunerowi”

1.I.1955: **Wła-64** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

1.VIII.1959: poza eksploatacją, rozpoczęcie remontu generalnego

19.III.1960: zakończenie remontu generalnego

21.I.1961 godz.10.30: na łowisku „S 7-8”, zderzył się (szyper Alfred Barlasz) z kutrem „Wła-110”, w wyniku którego doznał przebicia burty i był zagrożony

zatonięciem, ale dzeki pomocy towarzyszących kutrów udało się go doholować do Władysławowa

VIII.1962: wycofany z eksploatacji

I.1963: **Wła-64** *(Jan i Kazimierz Konkel; Władysławowo)*

14.II.1963: **Hel-23** *(Jan i Kazimierz Konkel; Hel)*

19.VIII.1963 ok. godz. 03.00: w porcie helskim zderzył się (szyper Kazimierz Konkel) z kutrami „Hel-54” i „Hel-101”

12.VII.1968: **Wła-66** *(Augustyn Białkowski; Władysławowo)*

1972/1973: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-100, rok produkcji silnika 1955, nr silnika 24/11 o mocy 100 KM

IV.1975: **Wła-66** *(Mieczysław Białkowski; Władysławowo)*

II.1981: **Wła-66** *(Antoni Konkel; Władysławowo)*

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

rozebrany na opał i złom

51.) **ARKA 20** Gdy-146, *Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, nr budowy 13/401, ukończony w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

*Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, nr budowy 13/401, położenie stępki 1947

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, ukończony 1948

od kon. 40-tych: ***PRS 41030***

*charakterystyka w 1948:* ok. 23 BRT, ok. 10 NRT; 15.00(rej.)×5.05×? mkadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Vølund, 80 KM, 2 maszty,

pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

1947: położenie stepki w *Stoczni Rybackiej* w Gdańsku-Siankach, zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki* z siedzibą w Gdyni

 po zwodowaniu przeholowany do *Stoczni Rybackiej* w Gdyni, w celu wykończonia

1948: ukończony jako **Arka 20** Gdy-146 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Towarzystwo dla Połowów Morskich i Handlu*

*Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

1.VI.1949: **Arka 20** Gdy-146 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

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

1.I.1950: **Arka 20** Gdy-146 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

 tego dnia *„Arka”* przejęła kuter na własność

† 24.II.1950: 15 Mm na płn. od latarni Hel, zderzenie (szyper Herman Wilhelm) z sowieckim statkiem s/s „S. Kirow”

***UWAGA:*** wrak został podniesiony i przeszedł na własność *Morskiej Centrali Zaopatrzenia* w Gdyni, najprawdopodobniej istniał jeszcze w 1954 i

rozważano przekazanie go (zapewne po odbudowie) tworzącemu się „Szkunerowi”, jednak ostatecznie zrezygnowano z odbudowy wraku.

52.) kuter dozorczy **GDY-150**, *Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, nr budowy 14/401, ukończony w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

*Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, nr budowy 14/401, położenie stępki 1947

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, ukończony 1948

od I.poł.50-tych: ***PRS 41326*** --> od 1975: ***PRS 410326***

sygnał wywoławczy: *SOIF* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w I.1959:* 23 BRT, 10 NRT, 10 ton; 15.12(całk.)/14.97(rej.)×4.63×? m, głębokosć kadłuba 2.01 m, wysokość boczna 2.01 m; kadłub

drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Scandia 262A, nr silnika 222719, rok produkcji 1947, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie

ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1967:* 23 BRT, 10 NRT; 15.00(rej.)×4.63×? m, wysokość boczna 2.01 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik

Scandia 252A, nr silnika 222719, rok produkcji 1947, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

1947: położenie stepki w *Stoczni Rybackiej* w Gdańsku-Siankach, zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki* z siedzibą w Gdyni

 po zwodowaniu przeholowany do *Stoczni Rybackiej* w Gdyni, w celu wykończonia

1948: ukończony jako kuter dozorczy **Gdy-150** *(Morski Urząd Rybacki; Gdynia)*

III.1949: kuter rybacki **Gdy-150** *(****właściciel:*** *Morski Urząd Rybacki;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Świnoujście)*

IV.1949: kuter rybacki **Świ-57** *(****właściciel:*** *Morski Urząd Rybacki;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Świnoujście)*

V(?).1950: **Koł-26** *(****właściciel:*** *Morski Urząd Rybacki;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Kołobrzeg)*

24.I.1951: **Koł-26** *(****właściciel:*** *Morski Urząd Rybacki;* ***użytkownik:*** *Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

1.I.1952: **Koł-26** *(****właściciel:*** *Morski Urząd Rybacki;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

I.poł.50-tych: **Koł-26** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

8.IV.1955: wziął na hol unieruchomiony kuter „Koł-27”, który po zerwaniu holu, zdryfował na mieliznę w odległości 150 m od wejścia do portu w Kołobrzegu

VII.1960: **Gdy-53** *(Augustyn Specht; Gdynia)*

1962: **WsG-10** *(Augustyn Specht; Górki Wschodnie)*

1976: **WsG-10** *(Andrzej Specht; Górki Wschodnie)*

11.II.1978 ok. godz.17.40: w pobliżu ujścia Wisły Śmiałej, w trakcie holowania (szyper Andrzej Specht) kutra „Gdy-40”, wypadł za burtę i utonął szyper

holowanego kutra

4.II.1982: w rejonie Krynicy Morskiej, przyjął na pokład rozbitów z zatopionego kutra „Gdy-18”

1983/1984: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

 dalsze losy nieznane

53.) **BELONA 1** Dzi-60, *Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, nr budowy 15/401, ukończony w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

*Stocznia Rybacka* w Siankach, typ KS-150, nr budowy 15/401, położenie stępki pocz.1947

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, ukończony II.poł.1947

od I.poł.50-tych: ***PRS 41186*** --> od 1975: ***PRS 410186*** --> od 1989: ***PRS 631554***

sygnał wywoławczy: *SNEH* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w I.1959:* 23 BRT, 7 NRT; 15.12(rej.)×4.98×? m, głębokość kadłuba 1.83 m, wysokość boczna 2.08 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; 2-cyl. silnik Scandia 262A, nr silnika 222722, rok produkcji 1947, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1974:* 23 BRT, 7 NRT; 15.12(rej.)×4.98×? m, głębokość kadłuba 1.83 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck

B-100, nr silnika 84/125, rok prodkcji 1956, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, ; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w IV.1993:* 15.58(całk.)/14.98(rej.)×4.83×2.91 m, wysokość boczna 3.34 m; kadłub drewniany, 1 pokład; 2 maszty, ożaglowanie typu kecz(?)

136 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 8 ludzi

pocz.1947: położenie stepki w *Stoczni Rybackiej* w Gdańsku-Siankach, zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki* z siedzibą w Gdyni

 po zwodowaniu przeholowany do *Stoczni Rybackiej* w Gdyni, w celu wykończonia

II.poł.1947: ukończony jako **Belona 1** Dzi-60 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Rybacka „Belona”; Dziwnów)*

5.II.1948: **Belona 1** Dzi-60 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Rybacka „Belona”; Dziwnów)*

pocz.I.poł.50-tych: **Belona 1** Dzi-60 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Belona”; Dziwnów)*

24.I.1951: **Belona 1** Dzi-60 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zapatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Belona”; Dziwnów)*

II.poł.VII.1951: wszedł na mieliznę w rejonie Kołobrzegu, ściągnięty przez kuter roboczy *Polskiego Ratownictwa Okrętowego* „Bóbr”

VIII.1952: **Belona 1** Dzi-1 *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Belona”; Dziwnów)*

II.poł.1956: **Belona 1** Dzi-1 *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Belona”; Dziwnów)*

II.kw.1964: **Koł-91** *(Bronisław Czajka; Kołobrzeg)*

1966: **Koł-91** *(Mieczysław Szmit; Kołobrzeg)*

1972(?): wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-100, rok prodkcji silnika 1956, nr silnika 84/125 o mocy 100 KM

1981: **Koł-91** *(Stanisław Kurdziel; Kołobrzeg)*

1987: sprzedany w celu przebudowy na jacht żaglowy

1989: jacht żaglowy **Oliver** PZ-2257 *(F. Chlebowski; Łeba)*

po III.1993: wykreślony z Rejestru Jachtów *Polskiego Rejestru Statków*

dalsze losy nieznane

54.) **WLAN** NPo-10, *Stocznia nr 3* w Gdańsku, typ MIR-20a, nr budowy S-2,

*Stocznia nr 3* w Gdańsku, typ MIR-20a, nr budowy S-2, wodowany II.kw(?).1947, ukończony pocz.XI.1947

od I.poł.50-tych: ***PRS 41174*** --> od 1975: ***PRS 410174***

sygnał wywoławczy: *SOBV* (skreślony z rejestru ok. roku 1973)

*charakterystyka w 1947:* 21.19 BRT, 7.28 NRT; 15.00(rej.)×4.68×? m, głębokość kadłuba 1.96 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Deutz,

75 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1960:* 21.19 BRT, 7.28 NRT; 15.00(rej.)×4.68×? m, głębokość kadłuba 1.96 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

Puck A-4, nr silnika 34/28, rok produkcji 1956, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1974:* 21.19 BRT, 7.28 NRT; 15.00(rej.)×4.68×? m, głębokość kadłuba 1.96 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

Puck A-100 zmodyfikowany, nr silnika 33/78, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

II.kw.1947: wodowany dla *Morskiego Instytutu Rybackiego* z siedzibą w Gdyni

pocz.XI.1947: ukończony jako **NPo-10** *(Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego; Gdańsk-Nowy Port)*

11.XI.1947: **Wlan** NPo-10 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownicy:*** *Wiesław Godlewski, Andrzej Klimaj; Gdańsk-Nowy Port)*

 tego dnia zarejestrowany w *Morskim* *Urzędzie Rybackim* w Gdynii przekazany użytkownikom

5.II.1948: **Wlan** NPo-10 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Wiesław Godlewski, Andrzej Klimaj; Gdańsk-Nowy Port)*

IV.1949: **Gdy-47**(?) *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Andrzej Klimaj; Gdynia)*

***UWAGA:*** znak rybacki **Gdy-47** przyporządkowany hipotetycznie

31.V.1949: **Gda-18** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Andrzej Klimaj; Gdańsk)*

 kupiony od *Morskiej Centrali Handlowej* przez *Andrzeja Klimaja* na wieloletnie spłaty

24.I.1951: **Gda-18** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Andrzej Klimaj; Gdańsk)*

1.X.1951: **Gdy-85** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Andrzej Klimaj; Gdynia)*

8.VI.1953: **Gdy-85** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Gryf”; Gdynia)*

 odebrany *Andrzejowi Klimajowi* z powodu zalegania ze spłatami i przekazany *„Gryfowi”*

10.VI.1953: **Wła-102** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Gryf”; Władysławowo)*

1955(?): **Wła-102** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Gryf”; Władysławowo)*

I.1956: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4, nr silnika 34/28, rok produkcji 1956 o mocy 100 KM

I.poł.1956: **Wła-102** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Gryf”; Władysławowo)*

10.III.1956: uratował (wraz z kutrem „Wła-103”) załogę kutra „Gdy-131”

VII.1966: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do kasacji

VIII.1966: **Wła-102** *(Emil Łukasik, Antoni Jaskułka, Marian Dłubisz; Władysławowo)*

2.IX.1966: **Dar-27** *(Emil Łukasik, Antoni Jaskułka, Marian Dłubisz; Darłowo)*

10.XII.1966: **Ust-24** *(Emil Łukasik, Antoni Jaskułka, Marian Dłubisz; Ustka)*

1972/1973: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-100 zmodyfikowany, nr silnika 3378 o mocy 100 KM

6.X.1976: **Ust-24** *(Bernard i Piotr Piper; Ustka)*

14.X.1976: **Jas-78** *(Bernard i Piotr Piper; Jastarnia)*

11.VII.1980: **Jas-78** *(Józef Grala; Jastarnia)*

14.X.1980: **Łeb-55** *(Józef Grala; Łeba)*

XI.1983(?): **Łeb-55** *(Jerzy Herra; Łeba)*

1984: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

 dalsze losy nieznane

55.) **ARKA 14** Gdy-21, *Stocznia Nr 3*, Gdańsk, typ MIR-20a, nr stoczniowy S-3

*Stocznia Nr 3*, Gdańsk, typ MIR-20a, nr stoczniowy S-3, zamówiony 30.VIII.1947, ukończony I.kw.1948, w eksploatacji 10.III.1948, rejestracja 1.VI.1948

od kon. 40-tych: ***PRS 41022*** --> od 1975: ***PRS 410022;*** sygnał wywoławczy: *SOCH* (skreślony z rejestru w roku 1971)

*charakterystyka w V.1948:* 23.31 BRT, 6.87 NRT; 13.65(rej.)×4.80×? m, głębokość kadłuba 2.09 m

*charakterystyka w I.1959:* 23 BRT, 7 NRT; 15.20(całk.)/13.65(rej.)×4.80×? m, głębokość kadłuba 2.09 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl.

silnik Scandia 262A, nr silnika 222714, rok produkcji 1948, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi *charakterystyka w I.1969:* 23 BRT, 7 NRT; 15.20(całk.)/13.65(rej.)×4.80×? m, głębokość kadłuba 2.09 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl.

silnik Puck A-100, nr silnika 104/5, rok produkcji 1966, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła; załoga

4 ludzi

30.VIII.1947: zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki*

I.kw.1948: ukończony jako **Arka 14** Gdy-21 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Towarzystwo dla Połowów Morskich i Handlu*

*Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

10.III.1948: wszedł do eksploatacji

14.V.1948: pomierzony przez *Gdański Urząd Morski*, świadectwo pomiarowe nr 121/48

1.VI.1948: wpisany pod nr R Mor 67 do Rejestru Statków Handlowych Morskich *Sądu Grodzkiego* w Gdyni

1.VI.1949: **Arka 14** Gdy-21 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

1.I.1950: **Arka 14** Gdy-21 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

 tego dnia *„Arka”* przejęła kuter na własność

VI.1950: **Arka 14** Dar-48 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Darłowo)*

18.I.1951: **Dar-48** *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Darłowo)*

24.I.1951: **Dar-48** *(Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Darłowo)*

1.I.1952: **Dar-48** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

VIII.1952: **Dar-13** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

lato 1954: szkolny kuter rybacki **Dar-13** *(Zasadnicza Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Darłowie; Darłowo)*

1956: kuter badawczy **Bora** *(Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny; Świbno)*

 przydzielony *Zakładowi Oceanografii*

1958: kuter badawczy **Bora** *(Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny; Trzebież)*

 przydzielony *Zakładowi Oceanografii*

II.kw.1964: kuter badawczy **Bora** *(Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny; Świnoujście)*

przydzielony *Oddziałowi Morskiemu*

V.1967(?): wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-100, rok produkcji silnika 1966, nr silnika 104/5 o mocy 100 KM

1969: kuter badawczy **Bora** *(Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny; Gdynia)*

przydzielony *Oddziałowi Morskiemu*

I.kw.1971: **WsG-6** *(Włodzimierz Witkowski; Górki Wschodnie)*

IV.kw.1983: **WsG-6** *(Zbigniew Patoła; Górki Zachodnie)*

II.kw.1984: **ZaG-19** *(Zbigniew Patoła; Górki Zachodnie)*

1991: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

 dalsze losy nieznane

56.) **ARKA 17** Gdy-138, *Stocznia nr 3* w Gdańsku, typ MIR-20a, nr stoczniowy S-4

*Stocznia nr 3* w Gdańsku, typ MIR-20a, nr stoczniowy S-4, ukończony I.poł.1948, rejestracja 3.V.1948, w eksploatacji 16.VI.1948

od kon. 40-tych: ***PRS 41023*** --> od 1975: ***PRS 410023***

sygnał wywoławczy: *SODD* --> przed 1959: *SODN* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w I.1959:* 23 BRT, 7 NRT; 13.65(rej.)×4.80×? m, głębokość kadłuba 2.09 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik

Scandia 262A, nr silnika 222713, rok produkcji 1947, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

I.poł.1948: ukończony jako **Arka 17** Gdy-138 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Towarzystwo dla Połowów Morskich i Handlu*

*Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

3.V.1948: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni

16.VI.1948: wszedł do eksploatacji

1.VI.1949: **Arka 17** Gdy-138 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

1.I.1950: **Arka 17** Gdy-138 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

 tego dnia *„Arka”* przejęła kuter na własność

VIII.1950: **Arka 17** Ust-55 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Ustka)*

30.XII.1950: **Ust-55** *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Ustka)*

24.I.1951: **Ust-55** *(Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Ustka)*

1.I.1952: **Ust-55** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

VIII.1952: **Ust-11** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

7.X.1953: **Arka 17** Wła-78 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Władysławowo)*

11.II.1955: **Wła-78** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

VI.1960: **Gdy-38** *(Jan Lost; Gdynia)*

1978: **Gdy-38** *(Stefania Lost; Gdynia)*

5.X.1983 godz. 12.45: na łowisku na południowym Bałtyku zderzył się z trałowcem „Kormoran” (616)

XI.1983(?): **Gdy-38** *(Edward Nowak; Gdynia)*

1984: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków* oraz z ewidencji *Urzędu Morskiego*,

przeznaczony do przebudowy na jacht sportowy

dalsze losy nieznane

57.) **ARKA 25** Gdy-94, *Stocznia nr 3* w Gdańsku, typ MIR-20a, nr stoczniowy S-5

*Stocznia nr 3* w Gdańsku, typ MIR-20a, nr stoczniowy S-5, ukończony III.kw.1948, rejestracja: 5.VIII.1948, w eksploatacji 12.VIII.1948

od I.poł.50-tych: ***PRS 41311*** --> od 1975: ***PRS 410311***

sygnał wywoławczy: *SODJ* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w I.1959:* 23 BRT, 7 NRT; 13.65(rej.)×4.80×? m, głębokość kadłuba 2.09 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Scandia

262A, nr silnika 222715, rok produkcji 1948, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1985:* 23 BRT, 7 NRT; 13.65(rej.)×4.80×? m; kadłub drewniany, 1 pokład; 4-cyl. silnik MWM, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze

ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

III.kw.1948: ukończony jako **Arka 25** Gdy-94 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Towarzystwo dla Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego*

*„Arka”; Gdynia)*

***UWAGA:*** początkowo planowano przekazanie go *Morskiemu Urzędowi Rybackiemu*

5.VIII.1948: zarejestrowany *Morskim* *Urzędzie Rybackim* w Gdyni

12.VIII.1948: wszedł do eksploatacji

1.VI.1949: **Arka 25** Gdy-94 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

1.I.1950: **Arka 25** Gdy-94 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

 tego dnia *„Arka”* przejęła kuter na własność

X.1950: **Arka 25** Ust-57 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Ustka)*

30.XII.1950: **Ust-57** *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Ustka)*

24.I.1951: **Ust-57** *(Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Ustka)*

1.I.1952: **Ust-57** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

VIII.1952: **Ust-13** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

7.X.1953: **Arka 25** Wła-79 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Władysławowo)*

11.II.1955: **Wła-79** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

V.1960: **Gdy-65** *(Władysław Wójcik; Gdynia)*

12.V.1962: wszedł na mieliznę

2.III.1963: podczas rejsu w lodach odniósł znaczne uszkodzania podwodnej części poszycia

13.III.1963: podczas rejsu w lodach ponownie odniósł znaczne uszkodzania podwodnej części poszycia

10.XI.1963 ok. godz. 06.00: wszedł na mieliznę w pobliżu portu w Jastarni

II.1982: **Gdy-21** *(Rudolf Mazur; Gdynia)*

†2.IX.1983 w nocy: zatonął w porcie gdyńskim w wyniku przecieku z niedomkniętego zaworu dennego

I.1984: podniesiony i przekazany *Klubowi Żeglarskiemu* w Górkach Zachodnich

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

dalsze losy nieznane

58.) **Arka 16** Gdy-137, *Stocznia nr 3* w Gdańsku, typ MIR-20a, nr stoczniowy S-6

*Stocznia nr 3* w Gdańsku, typ MIR-20a, nr stoczniowy S-6, wodowany I.kw(?).1948, ukończony I.poł.1948, rejestracja V.1948, w eksploatacji 17.VI.1948

od I.poł.50-tych: ***PRS 41148*** --> od 1993: ***PRS 631367***; od 1993: ***MMSI 261025260***

sygnał wywoławczy: *SODM* (skreślony z rejestru w 1970 roku) --> od 1993: *SPG 2557*

*charakterystyka w I.1959:* 23 BRT, 7 NRT; 13.65(rej.)×4.80×? m, głębokość kadłuba 2.09 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Scandia

262A, nr silnika 222718, rok produkcji 1948, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1999:* 36.63 GT; 16.28(całk.)/15.24(rej.)×4.87×2.10 m, wysokość boczna 3.00 m; kadłub drewniany, 1 pokład; 4-cyl. silnik Puck

SW 400 M2/1, 70kW, 2 maszty, ożaglowanie typu kecz 84 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 12 ludzi

*charakterystyka w III.2009:* 36.63 GT; 16.28(całk.)/15.24(rej.)×4.87×2.10 m, wysokość boczna 3.00 m; kadłub drewniany, 1 pokład; 4-cyl. silnik Puck

SW 400 M2/1, 70kW, 2 maszty, ożaglowanie typu kecz 84 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 12-18 ludzi załoga 12-18 osób

*charakterystyka w I.2015:* 36.63 GT; 19.58(całk.)/16.28(rej.)×4.87×2.10 m, wysokość boczna 3.00 m; kadłub drewniany, 1 pokład; 4-cyl. silnik Puck

SW 400 M2/1, 70kW, 2 maszty, ożaglowanie typu kecz 84 m2; 1 śruba, 1 ster, ; załoga 14 ludzi

I.poł.1948: ukończony jako **Arka 16** Gdy-137 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Towarzystwo dla Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego*

*„Arka”; Gdynia)*

V.1948: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni

17.VI.1948: wszedł do eksploatacji

1.VI.1949: **Arka 16** Gdy-137 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

1. I.1950: **Arka 16** Gdy-137 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

VIII.1950: **Arka 16** Ust-54 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Ustka)*

30.XII.1950: **Ust-54** *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Ustka)*

24.I.1951: **Ust-54** *(Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Ustka)*

13.X.1951: **Arka 16** Wła-59 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Władysławowo)*

18.XII.1954: przeznaczony do przekazania powstającemu w tym czasie *„Szkunerowi”*

1.I.1955: **Wła-59** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

26.I.1961: zderzył się w porcie wladysławowskim z kutrem „Wła-137”

1963: poza eksploatacją

I.kw.1964: przywrócony do eksploatacji

V.1967: kuter roboczy **Władek** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

1970: wykreślony z *Rejestru Statków Morskich PRS*, oczekujący na kasację w charakterze zbiornika wód zaolejonych (?)

VI.1974: przekazany *Jacht-Klubowi ZSP Warszawa*, w celu przebudowy na jacht żaglowy

II.poł.1974: nabyty przez Krzysztofa Bussolda

przeholowany na barce do przystani *Akademickiego Klubu Morskiego AZS-ZSP* w Wisłoujściu-Twierdzy i rozpoczęcie przebudowy

1986: ponowne wodowanie

1991: przeholowany do Gdyni

1992: założono takielunek

jesień 1993: pierwsze próby jako jacht żaglowy

wiosna 1994: zakończenie przebudowy

25.VII.1994: jacht żaglowy **Bonawentura** PZ-228 *(Krzysztof Bussold; Gdynia)*

I.2010: jacht żaglowy **Bonawentura** POL-228 *(****właściciel:*** *Barbara Staniewicz-Zalewska i Daniel Zalewski;* ***użytkownik:*** *Pomorsko-Mazurskie Biuro*

*Żeglarskie „Błękitny Piotruś”; Gdynia)*

VI.2022: w eksploatacji

59.) **Arka 15** Gdy-65, *Stocznia nr 3* w Gdańsku, typ MIR-20a, nr budowy S-7

*Stocznia nr 3* w Gdańsku, typ MIR-20a, nr budowy S-7, zamówiony 30.VIII.1947, ukończony I.kw(?).1948, w eksploatacji 28.IV.1948, rejestracja 1.VI.1948

od I.poł.50-tych: ***PRS 41309*** --> od 1975: ***PRS 410309***

sygnał wywoławczy: *SOCI* (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w V.1948:* 23.35 BRT, 6.87 NRT; 13.65(rej.)×4.80×? m, głębokość kadłuba 2.09 m

*charakterystyka w I.1959:* 23 BRT, 7 NRT; 13.65(rej.)×4.80×? m, głębokość kadłuba 2.09 m, wysokość boczna 2.40 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; 2-cyl. silnik Scandia 262A, nr silnika 222717, rok produkcji 1948, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster,

8 węzłów; załoga 4 ludzi

30.VIII.1947: zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki*

I.kw.(?)1948: ukończony jako **Arka 15** Gdy-65 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Towarzystwo dla Połowów Morskich i Handlu*

*Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

28.IV.1948: wszedł do eksploatacji

14.V.1948: pomierzony przez *Gdański Urząd Morski*, świadectwo pomiarowe nr 122/48

1.VI.1948: wpisany pod nr R Mor 68 do Rejestru Statków Handlowych Morskich *Sądu Grodzkiego* w Gdyni

1.VI.1949: **Arka 15** Gdy-65 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

1.I.1950: **Arka 15** Gdy-65 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

 tego dnia *„Arka”* przejęła kuter na własność

VIII.1950: **Arka 15** Ust-53 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Ustka)*

30.XII.1950: **Ust-53** *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Ustka)*

24.I.1951: **Ust-53** *(Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Ustka)*

1.I.1952: **Ust-53** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

VIII.1952: **Ust-10** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

II.poł.1953: **Dar-18** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

1956(?): **Łeb-18** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego im. 10-lecia PRL; Łeba)*

† 23.III.1957: w sztormie, 3 Mm od wejścia do portu w Łebie, podniesiony i naprawiony

1964(?): **Łeb-18** *(Marian Kosz i Gerard Borkowski; Łeba)*

I.kw.1968: **Dar-17** *(Stanisław Bieńczak, Władysław Palczewski; Darłowo)*

II.kw.1970: **Dar-17** *(Wincenty Kościuk; Darłowo)*

II.kw.1971: **Dar-17** *(Gerard Borkowski; Darłowo)*

II.poł.1971: **Dar-17** *(Stanisław Szelągowski; Darłowo)*

I.kw.1973: **Łeb-62** *(Leon Formela; Łeba)*

1978: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestry Statków*

 dalsze losy nie znane

60.) **Arka 23** Gdy-80, *Stocznia nr 3* w Gdańsku, typ MIR-20a, nr budowy S-8

*Stocznia nr 3* w Gdańsku, typ MIR-20a, nr budowy S-8, ukończony 1948, w eksploatacji 23.VII.1948

***PRS 41086***

*charakterystyka w 1948:* 22.63 BRT, 6.51 NRT; 13.65(rej.)×4.80×? m, głębokość kadłuba 2.09 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik

Scandia 262A, rok produkcji 1948, 85 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 43 m2; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

1948: ukończony jako **Arka 23** Gdy-80 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Towarzystwo dla Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego*

*„Arka”; Gdynia)*

23.VII.1948: wszedł do eksploatacji, bazował w Helu

1.VI.1949: **Arka 23** Gdy-80 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

28.VI.1949: wraz z innymi kutrami *„Arki”* brał udział w paradzie morskiej z okazji Dni Morza

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

1.I.1950: **Arka 23** Gdy-80 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

24.I.1951: **Arka 23** Gdy-80 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

† L.1952: zatonął (szyper Franciszek Kreft) na łowisku „X 10-11” po staranowaniu przez sowiecki okręt wojenny, cała załoga zaginęła

 w ramach „kamuflażu” nie opublikowano żadnej wzmianki o tragedii, a z *Polskiego Rejestru Statków* usunięto teczkę kutra

***Źródła:***

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

**Gröner Erich, Jung Dieter, Maass Martin** *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Band 5. Hilfsschiffe II: Lazarettschiffe, Wohnschiffe, Schulschuffe,*

*Forschungsfahrzeuge, Hafenbetriebsfahrzeuge(I)* Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1988, ISBN 3-7637-4804-0

**Gröner Erich, Jung Dieter, Maass Martin** *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Band 6. Hafenbetriebsfahrzeuge (II: Bagger, Bergungs- und*

*Taucherfahrzeuge, Eisbrecher, Schlepper, Verhrsfahrzeuge), Yachten und Avisos, Landungsverbände(I)* Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1989,

ISBN 3-7637-4805-9

**Gröner Erich, Jung Dieter, Maass Martin** *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Band 8 Tail 2. Vorpostenboote, Hilfsminensucher, Küstenschutzverbände*

*(Teil 2), Kleinkampfverbände, Beiboote* Bernard & Graefe Verlag, Bonn 1993, ISBN 3-7637-4807-5

**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** *Kutry z Wielkiej Wsi* Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa „PORTA MARE”, Gdańsk 2014, ISBN 978-83-62022-56-4

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

ISBN 978-83-62022-87-8

**Huras Bohdan, Necel Franciszek** *Rybacka flota Władysławowa 1945-2023* Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa „PORTA MARE”, wydanie III

(uzupełnione), Gdańsk 2023, ISBN 978-83-62022-23-6

**Huras Bohdan, Twardowski Marek** *Księga statków polskich 1918-1945. Tom 4* Polnord Wydawnictwo „Oskar”, Gdańsk 2002, ISBN 83-86181-78-8

*Indeks nazw jachtów Polskiego Związku Żeglarskiego 2012*

**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

*Morski Przegląd Gospodarczy 6-7 (25-26)/1948*, Izba Przemysłowo-Handlowa, Gdynia 1948

*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 Jachtów Morskich 1993* Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1993

*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 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

**Rochowicz** **Robert** *Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej 1944-1946* w *Morza, Statki i Okręty nr 2/1996,* Magnum-X sp. z o.o., Warszawa 1996,

ISSN-1426-529X

**Rochowicz** **Robert** *Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej 1947-1948* w *Morza, Statki i Okręty nr 3/1996,* Magnum-X sp. z o.o., Warszawa 1996,

ISSN-1426-529X

**Rochowicz** **Robert** *Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej 1951-1953* w *Morza, Statki i Okręty nr 2/1997,* Magnum-X sp. z o.o., Warszawa 1997,

ISSN-1426-529X

**Rochowicz** **Robert** *Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej. Rok 1955* w *Morza, Statki i Okręty nr 1/1998,* Magnum-X sp. z o.o., Warszawa 1998,

ISSN-1426-529X

**Sieński Jacek** *Kecz żebrowy „Bonawentura”* w Morze, Statki i Okręty nr 4/2002, Magnum X, Warszawa 2002, ISSN 1426-529X

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

**Zientara Wojciech** *Spis polskich jachtów morskich* (stan na 2022.10.04)

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

<https://fow.pl/forum/viewtopic.php?f=18&t=6875>

<http://www.trzebiez.pl/1.jpg>

<http://www.trzebiez.pl/2.jpg>

<http://repozytorium.fn.org.pl/?q=pl/node/9881>

<http://repozytorium.fn.org.pl/?q=pl/node/7963>