***Wykaz polskich kutrów rybackich Nr 4 (wersja 3.9)***

***Superkutry typu KFK***

***UWAGA:*** KFK \*\*\* oznaczono niemieckie KFK poważnie uszkodzone w wyniku bombardowania i porzucone na terenie stoczni Burmestera w Świnoujściu,

których numery są trudne do ustalenia, mogą być one z zakresie: KFK 677, 679-680, 683-699

1) **M 3662** *St. Pieter,* Hemixen koło Antwerpii, Niemcy (okupowana Holandia), KFK 52

*St. Pieter,* Hemixen koło Antwerpii, Niemcy (okupowana Holandia), KFK 52, ukończony 24.VI.1943

***UWAGA:*** przyporządkowanie numeru KFK domniemane

*charakterystyka w 1943:* wyporność 110 ton; 24.00(całk.)/20.57(lw)×6.40×2.75 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład; 1 silnik Diesla, 220 KM,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; 1×37 plot, 4×20 plot (2×II); załoga 18 ludzi.

24.VI.1943: ukończony jako **M 3662** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *36. Minensuchflottille* w składzie *Marine Gruppen Kommando „West”*

19.IX.1944: osiadł na mieliźnie w rejonie Terneuzen w Holandii, opuszczony przez załogę.

20.IX.1944: **M 3662** *(Wojsko Polskie)*

zdobyty w rejonie Terneuzen w Holandii przez żołnierzy *10 Pułku Strzelców Konnych* z *1 Dywizji Pancernej*

† 21.IX.1944: w rejonie Terneuzen, zniszczony ogniem niemieckiej artylerii polowej.

2) **WIKTORIA** Gda-20, *Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, KFK ???

*Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, numerKFK nieznany, ukończony 1943 (1944?)

***PRS 41207*** --> od 1975: ***PRS 410207***; sygnał wywoławczy: *SOBF*

*charakterystyka w 1944:* wyporność 110 ton; 24.00(całk.)/20.57(lw)×6.40×2.75 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład; 1 silnik Diesla, 220 KM,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; 1×37 plot, 4×20 plot (2×II); załoga 18 ludzi.

*charakterystyka w XII.1957:* 73 BRT, 25 NRT; 24.00(całk.)/23.26(rej.)×6.36×~3.00 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład, 1 ładownia; silnik 4-cyl.

Alpha DM344F, nr silnika 4639, rok produkcji 1952, 180 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz o powierzchni 50 m2; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w XII.1970:* 73 BRT, 25 NRT; 24.00(całk.)/23.28(rej.)×6.36×~3.00 m, głębokość kadłuba 2.50 m, wysokość boczna 3.00 m; kadłub

konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład, 1 ładownia; silnik 4-cyl. Alpha DM344F, nr silnika 4639, rok produkcji 1952, 180 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz o powierzchni 50 m2; 1 śruba, 1 ster

1943(1944?): zbudowany jako **Nazwa Nieznana** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

† 1944/V.1945(?): zatopiony (w rejonie Świnoujścia?) w wyniku działań wojennych

***UWAGA:*** być może to jeden z dwóch poniższych kutrów:

**M 3118**, 21.VIII.1944: **UJ 320** (KFK 164), † 13.III.1945 na terenie świnoujskiej stoczni;

**NKi 33**, 31.VII.1944: **V 6713** (KFK 506), † 25.VIII.1944 na minie, w rejonie Świnoujścia.

po V.1945: podniesiony z dna i skierowany do prowizorycznej naprawy w *Stoczni nr 12* w Gdyni

1946: kuter dozorczy(?) **Wiktoria** Gda-20 *(Morski Urząd Rybacki; Gdańsk)*

prowizoryczna naprawa zakończona

1948/1949: skierowany w celu odbudowy w *Stoczni Nr 3* w Gdańsku

1950: zakończenie odbudowy

I.poł.1950: **Gda-20** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Rybacko-Przemysłowa Spółdzielnia Pracy „Łosoś”; Gdańsk)*

21.VII.1950: **Gda-20** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

18.X.1950 godz. 04.30: w Basenie nr 1 portu gdyńskiego zderzył się (szyper Maksymilian Sojka) z kutrem „Gdy-71”

1.I.1951(?): **Gdy-114** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

***UWAGA:*** numer Arki nieznany

24.I.1951: **Gdy-114** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

***UWAGA:*** numer Arki nieznany

29.XI.1953 ok. godz. 18.00: wszedł na mieliznę ok. 2 Mm na wsch. od Władysławowa (szyper Edmund Boryna), ściągnięty

1953/1954: wymiana dotychczasowego silnika na silnik 4-cyl. Alpha DM344F, nr silnika 4639, rok produkcji 1952 o mocy 180 KM

1954: **Gdy-114** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

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

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

1955: **Gdy-114** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

I.poł.1956: **Gdy-114** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

w tym czasie odbudowa w *Gdyńskiej Stoczni Remontowej* w Gdyni

IV.1966: **Gda-2** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

14.VIII.1975 godz. 22.50: w trakcie rejsu na łowisko (szyper Józef Mazur) wypadł za burtę i zaginął jeden z członków załogi

kon.1975: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

3) **GDY-76** *Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, KFK ???

*Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy*,* numerKFK nieznany, ukończony 1943(?)

***PRS 43003;*** sygnał wywoławczy: *SOBW*

*charakterystyka w 1943:* wyporność 110 ton; 24.00(całk.)/20.57(lw)×6.40×2.75 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład; 1 silnik Diesla, 220 KM,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; 1×37 plot, 4×20 plot (2×II); załoga 18 ludzi.

*charakterystyka w I.1948:* 72.39 BRT, 28.72 NRT; 23.65(całk.)×6.38×~3.00 m, głębokość kadłuba 2.44 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład,

1 ładownia; silnik 5-cyl. Modag, 125 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz o powierzchni 50 m2

*charakterystyka w XII.1957:* 82 BRT, 17 NRT; 23.65(całk.)/23.46(rej.)×6.36×3.1 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład, 1 ładownia; silnik 4-cyl.

EKM, nr silnika 324200, rok produkcji 1952, 180 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz o powierzchni 50 m2; 1 śruba, 1 ster, załoga

8 ludzi + 16 uczniów.

1943(?): zbudowany jako pomocniczy patrolowiec (trałowiec?) **Nazwa Nieznana** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

† 1944/III.1945: zatopiony (lub ciężko uszkodzony?) na Wybrzeżu Gdańskim

po V.1945: podniesiony z dna (lub odnaleziony na wybrzeżu?) i skierowany do odbudowy w *Stoczni Nr 1* w Gdańsku

***UWAGA:*** najprawdopodobniej znaleziony na Wybrzeżu Gdańskim; możliwe, iż jest to jeden z poniższych dwóch kutrów:

**Vs 343** (KFK 300), † 25.IV.1945 w rejonie Rozewia;

**Vs 345** (KFK 364), możliwe, że zniszczony podczas jednego z nalotów na bazę w Gdyni, gdzie był odbudowywany pod koniec wojny, po

zatonięciu na minie.

11.III.1947(?): zakupiony przez *Konrada Konkela* od *Okręgowego Urzędu Likwidacyjnego* w Gdańsku

IV.kw.1947: zakończenie odbudowy

I.poł.XII.1947: **Gdy-76** *(Konrad Konkel; Gdynia)*

w tym miesiącu rejestracja w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni

17.XII.1947: pomierzony przez *Główny Urząd Morski*, świadectwo pomiarowe nr 103/47

8.I.1948: wpisany pod nr R Mor 48 do Rejestru Statków Handlowych Morskich *Sądu Grodzkiego* w Gdyni

8.I.1949: „uprowadzony” do Szwecji, załoga pozostała zagranicą, internowany,

zwrócony po kilku miesiącach

I.poł.1949(?): **Gdy-76** *(Józef Lipski; Gdynia)*

prawdopodobnie nie był eksploatowany, ponieważ nie posiadał silnika

1952: **Gdy-76** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

***UWAGA:*** numer Arki nieznany

zamontowano 4-cyl. silnik EKM, nr silnika 324200, rok produkcji 1952 o mocy 180 KM

1954: **Dar-60** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

II.poł.1954: rozpoczęcie przebudowy na kuter szkolno-rybacki w *Gdańskiej St. Remontowej*

pocz.V.1955: zakończenie przebudowy

3.V.1955: kuter szkolno-rybacki **Franek Zubrzycki** Dar-60 *(Zasadnicza Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Darłowie; Darłowo)*

8.V.1955: uroczyste przejęcie kutra w Darłowie przez *Zasadniczą Szkołę Rybołówstwa Morskiego*

1.VI.1955: pierwszym kapitanem kutra został por. ż. m. Józef Kaczanowicz

w czasie wojny służył na „Wilku”, „S-3” (jako szef artylerii) „Krakowiaku”, „S-10” i „Piorunie”

1959: kuter szkolno-rybacki **Franek Zubrzycki** Dar-102 *(Zasadnicza Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Darłowie; Darłowo)*

1965: wycofany ze służby i przekazany do kasacji

4) **BARBARA** Świ-49, *Ernst Burmester Schiffswerft KG,* Swinemünde-Ost, Niemcy, KFK \*\*\*/ *Stocznia Rybacka* w Świnoujściu/ *Państwowa Fabryka Maszyn i*

*Odlewnia Nr 2* w Pucku, nr budowy 2

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

*Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, wodowany po X.1947

*Państwowa Fabryka Maszyn i Odlewnia Nr 2* w Pucku, nr budowy 2, zamówienie przebudowy pocz.IX.1948, wodowanie po przedłużeniu 27.XI.1948,

ukończony 31.XII.1948(?)

***PRS 43025*** --> od 1975: ***PRS 430025;*** sygnał wywoławczy: *SONG*

*charakterystyka w 31.XII.1948:* silnik Deutsche Werke, nr silnika 3487-3492, 180 (200?) KM

*charakterystyka w XII.1957:* 79 BRT, 38 NRT, 26 ton; 24.93(rej.)×6.32×~3.00 m, głębokość kadłuba 2.38 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład,

1 ładownia; silnik 3-cyl. Vølund DR-330, 225 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz o powierzchni 50 m2; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

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

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

1947: odnaleziony na terenie poniemieckiej stoczni w Świnoujściu

przed 16.X.1947: **Świ-49** *(Franciszek Piechocki; Świnoujście)*

w trakcie odbudowy w *Stoczni Rybackiej* w Świnoujściu zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Szczecinie, nr rejestracji 603

po X.1947: wodowany jako **Świ-49** dla *Franciszka Piechockiego*

IX.1948: przeholowany do *Państwowej Fabryki Maszyn i Odlewni Nr 2* w Pucku w celu przedłużenia i dokończenia budowy

27.XI.1948: wodowany po przedłużeniu, jako **Barbara** Świ-49 dla *Franciszka Piechockiego*

31.XII.1948: **Barbara** Świ-49 *(****właściciele:*** *Franciszek Piechocki i Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Franciszek Piechocki; Świnoujście)*

II.poł.1949: **Barbara** Świ-111 *(Franciszek Piechocki; Świnoujście)*

kuter został spłacony

2/4.VIII.1951: remont w *Stoczni Północnej* w Gdańsku

po 4.VIII.1951: **Barbara** Gdy-126 *(Franciszek Piechocki; Gdynia)*

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

w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot oraz trał mechaniczny MT-3

I.poł.50-tych: wymiana dotychczasowego silnika na silnik 3-cyl. Vølund DR-330 o mocy 210 KM

11.XII.1963 godz. 05.40: został najechany (szyper Szczepan Piotrkowiak) przez kuter z Kłajpedy o numerze burtowym „178”

29.I.1966: podjął (szyper Hilary Krzywkowski) z burty sowieckiego trawlera „Botsman Begichev” SRT-4235 rozbitków z zatopionego przez trawler kutra

„Gdy-50”

1967: poza eksploatacją, nie wykazywany w Rejestrze Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

V.1968: **Barbara** Gdy-126 *(Pelagia Piechocka; Gdynia)*

† 13/14.01.1982: Zatoka Gdańska, w pobliżu Krynicy Morskiej, wraz z całą załogą

5) **TOWARZYSZ MIGAŁA** Gdy-74, *Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, KFK \*\*\*/ *Stocznia Rybacka* w Świnoujściu/ *Stocznia Północna*

w Gdańsku

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

*Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, wodowany 1949(?)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, ukończony VI.1950

***PRS 41208;*** sygnał wywoławczy: *SOVG*

*charakterystyka w XII.1957:* 73 BRT, 22 NRT; 23.88(rej.)×6.52×~3.00 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład, 1 ładownia; silnik 4-cyl. EKM 4SV38,

nr silnika 048, rok produkcji 1954, 180 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz o powierzchni 50 m2; 1 śruba, 1 ster, 6.5 węzła

*charakterystyka w I.1960:* 73 BRT, 22 NRT; 23.88(rej.)×6.52×~3.00 m; głębokość kadłuba 2.52 m, kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład, 1 ładownia;

silnik 3-cyl. Vølund DM-330, nr silnika 5302, rok produkcji silnika 1959, 225 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz o powierzchni 50 m2; 1 śruba, 1 ster, 6.5 węzła

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

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

1947: odnaleziony na terenie poniemieckiej stoczni w Świnoujściu

przed 16.X.1947: **Świ-50** *(Antoni Gmitrowicz; Świnoujście)*

w trakcie odbudowy w *Stoczni Rybackiej* w Świnoujściu zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Szczecinie, nr rejestracji 604

1948/1949: odkupiony od *Antoniego Gmitrowicza* przez *Rybacko-Przemysłową Spółdzielnię Pracy „Łosoś”* z siedzibą w Gdyni

1949(?): wodowany jako **Świ-50** dla *Rybacko-Przemysłowej Spółdzielni Pracy „Łosoś”* z siedzibą w Gdyni

II.poł.1949: oznaka rybacka **Świ-50** odebrana (skreślony z Rejestru *Morskiego Urzędu Rybackiego* w Szczecinie)

ok. II.1950: przeholowany do Gdyni i skierowany do wykończenia w *Stoczni Północnej* w Gdańsku

26.VI.1950: ukończony jako **Towarzysz Migała** Gdy-74 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Rybacko-Przemysłowa Spółdzielnia Pracy*

*„Łosoś”; Gdynia)*

VII.1950: **Gdy-74** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

24.I.1951: **Gdy-74** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

2.IV.1951: **Gdy-74** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

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

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

1955: **Gdy-74** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

modernizacja (dalsza odbudowa?) w *Gdyńskiej Stoczni Remontowej*, wymiana dotychczasowego silnika na silnik 4-cyl. EKM 4SV38, nr silnika 048, rok

produkcji silnika 1954 o mocy 180 KM

I.poł.1956: **Gdy-74** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

1959: wymiana dotychczasowego silnika na silnik 3-cyl. Vølund DM-330, nr silnika 5302, rok produkcji silnika 1959 o mocy 225 KM

20.IX.1961: Morze Północne, kolizja z norweskim kabotażowcem „Nynes” (299 BRT, armator *A/S Lo-Nes Reden*, port macierzysty Oslo)

10.III.1962: zderzył się z kutrem „Gdy-248”

IV.1966: **Gda-3** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

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

dalsze losy nie znane

6) **GDY-16** *Ernst Burmester Schiffswerft KG*, KFK \*\*\*/ *Stocznia Rybacka* w Świnoujściu/ *Stocznia Rybacka* w Gdyni

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

*Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, wodowany 1948(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, ukończony 1950

***PRS 41246*** --> od I.poł.50-tych: ***PRS 43005;*** sygnał wywoławczy: *SONM*

*charakterystyka w XII.1957:* 74 BRT, 24 NRT; 23.20(rej.)×6.37×~3.00 m, głębokość kadłuba 2.50; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład, 1 ładownia;

silnik 3-cyl. Vølund DR-330, nr silnika 5237, rok produkcji 1957, 225 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz o powierzchni 50 m2;

1 śruba, 1 ster, 9 węzłów

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

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

1947: odnaleziony na terenie poniemieckiej stoczni w Świnoujściu

przed 16.X.1947: **Świ-51** *(Józef Lipski; Świnoujście)*

w trakcie odbudowy w *Stoczni Rybackiej* w Świnoujściu zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Szczecinie, nr rejestracji 605

1948(?): wodowany jako **Świ-51** dla *Józefa Lipskiego*

przeholowany do Gdyni i skierowany do wykończenia w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

1948/1949: odkupiony od *Józefa Lipskiego* przez *Rybacko-Przemysłową Spółdzielnię Pracy „Łosoś”* z siedzibą w Gdyni

II.poł.1949: oznaka rybacka **Świ-51** odebrana (skreślony z Rejestru *Morskiego Urzędu Rybackiego* w Szczecinie)

VII.1950: przejęty na stoczni przez *Rybacką Spółdzielnię Pracy „Jedność Rybacka”* z siedzibą w Gdyni, w ramach połączenia z *Rybacko-Przemysłową*

*Spółdzielnią Pracy „Łosoś”*

IV.kw.1950: ukończony jako **Gdy-16** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

24.I.1951: **Gdy-16** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

2.IV.1951: **Gdy-16** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

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

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

1955: **Gdy-16** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

I.poł.1956: **Gdy-16** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

1957: wymiana dotychczasowego silnika na silnik 3-cyl. Vølund DR-330, nr silnika 5237, rok produkcji 1957 o mocy 225 KM

21.I.1964 o godz. 06.50: cumując przy nabrzeżu w Gdyni, został uderzony przez manewrujący w porcie kuter „Gdy-183”, co spowodowało znaczne

uszkodzenia

IV.1966: **Gda-4** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

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

dalsze losy nieznane

7) **ARKA 150** Świ-52,*Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, KFK \*\*\*/ *Stocznia Rybacka* w Świnoujściu/ *Państwowa Fabryka Maszyn i*

*Odlewnia Nr 2* w Pucku

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

*Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, wodowany 1948(?)

*Państwowa Fabryka Maszyn i Odlewnia Nr 2* w Pucku, ukończony 1950

***PRS 43002;*** sygnał wywoławczy: *SOHI* --> od IV.1953: *SOVH*

*charakterystyka w XII.1957:* 71 BRT, 26 NRT; 23.24(rej.)×6.34×~3.00 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład, 1 ładownia; silnik 3-cyl. June

Munktell 753MV, nr silnika 4910/11/12, rok produkcji 1949, 225 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz o powierzchni 50 m2; 1 śruba,

1 ster, 9 węzłów

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

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

1947: odnaleziony na terenie poniemieckiej stoczni w Świnoujściu

przed 16.X.1947: **Świ-52** *(Bank Rybaków Morskich; Świnoujście)*

w trakcie odbudowy w *Stoczni Rybackiej* w Świnoujściu zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Szczecinie, nr rejestracji 611

23.XII.1947: odkupiony za kwotę 950.000 zł przez *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni

17.III.1948: wodowany jako **Arka 150** Świ-52 dla *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni

przeholowany do Pucka w celu odbudowy

30.XI.1948: przyszły armator zmienił nazwę na *Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”* z siedzibą w Gdyni

II.1949: *„Arka”* planowała odbudować wszystkie pięć kutrów typu KFK znajdujących się w Świnoujściu

XII.1949: trwały wstępne prace przy odbudowie kutra na terenie stoczni w Świnoujściu

kuter oczekiwał miejsce na slipie w Pucku

pocz.1950: rozpoczęcie odbudowy (połączonej z montażem silnika) w *Państwowej Fabryce Maszyn i Odlewni Nr 2* w Pucku

II.poł.1950: ukończony jako **Arka 150** Świ-52 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Świnoujście)*

J.1950: wyszedł na pierwszy zwiad kutrowy (szyper Hubert Konkol) na łowiska Morza Północnego

24.I.1951: **Arka 150** Świ-52 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Świnoujście)*

23.III.1951: **Arka 150** Wła-23 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Władysławowo)*

31.XII.1951: najlepszy kuter we współzawodnictwie pracy w *„Arce”* za rok 1951

V.1952: wykonał 114% planu połowowego, był jednym z przodujących kutrów

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

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

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

7.I.1955: **Wła-23** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

16.IX.1955: w silnym sztormie, udzielił pomocy (szyper Alfred Pieper) znajdującemu się w niebezpieczeństwie kutrowi „Wla-70”

ze względu na brak paliwa, nie mógł podjąć się holowania „Wła-70” i musiał się schronić w Kłajpedzie

31.XII.1956: na łowiskach Morza Północnego, osiągnął najlepsze wyniki (szyper Grzegorz Detlaff) za rok 1956

14.III.1957: w pobliżu wejścia do portu we Władysławowie, najechał (szyper Bernard Schmelter) na stojący na kotwicy, pozbawiony w wyniku awarii

oświetlenia, kuter „Wła-116”

31.XII.1957: na łowiskach Morza Północnego, osiągnął najlepsze wyniki (szyper Grzegorz Detlaff) za rok 1957

26.X.1960 ok. godz. 23.00: cumując w porcie władysławowskim, w pomieszczeniu szypra Antoniego Rechmala wybuchł pożar

skierowany do remontu awaryjnego we Władysławowie, który trwał 77 dni

I.1961: ponownie w eksploatacji

3.I.1968 ok. godz. 04.00: w pobliżu Półwyspu Helskiego osiadł na płyciźnie

† 3.I.1968 ok. godz. 11.00: w wyniku narastających przecieków zatonął na tejże płyciźnie, załogę podjął ścigacz okrętów podwodnych ORP „Czujny” (361) i

statek ratowniczy „Muszla”

9.I.1968: podniesiony przez dźwig pływający „DM-V” i przeholowany do Helu przez holownik „Tumak”

I.1968: przeholowany do Władysławowa, w celu dokonania remontu

po zakończeniu remontu powrócił do eksploatacji

11.XI.1968: w wyniku uderzenia w nabrzeże w porcie kołobrzeskim, doznał poważnych uszkodzeń (m. in. został zalany przedział silnikowy)

VII.1969: poza eksploatacją, skreślony z *Rejestru Statków Morskich PRS*

VII.1970: rozebrany na opał i złom

8) **ŚWI-53** *Ernst Burmester Schiffswerft KG*, KFK \*\*\*/ *Stocznia Rybacka* w Świnoujściu (nieukończony)

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

*Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, niewodowany

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

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

1947: odnaleziony na terenie poniemieckiej stoczni w Świnoujściu

przed 16.X.1947: **Świ-53** *(Bank Rybaków Morskich; Świnoujście)*

w trakcie odbudowy w *Stoczni Rybackiej* w Świnoujściu zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Szczecinie, nr rejestracji 612

1948(?): prawdopodobnie rozebrany na pochylni

***UWAGA:*** możliwe, że zakupiony w XII.1947 przez *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”*

9) **HENRYK RUTKOWSKI** Gdy-180, *Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, KFK \*\*\*/ *Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, typ KG-236/

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ SKG-240A, nr stoczniowy 90/402

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

*Stocznia Rybacka* w Świnoujściu, typ KG-236, zdemontowany na pochylni

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, typ SKG-240A, nr stoczniowy 90/402, zamówiony i położenie stępki 10.VIII.1949, wodowany 4.XII.1950, ukończony 30.XII.1950

podniesienie bandery 20.IV.1951

***MMSI 261378000; PRS 40006A*** --> od V./VIII.1952: ***PRS 63018*** --> od 1975: ***PRS 630018*** --> od 1980: ***PRS 630022***;

sygnał wywoławczy: *SPGO* --> od 2012: *SPS2477*

*charakterystyka w XII.1957:* 70 BRT, 16 NRT; 27.3(z buksz.)/23.36(rej.)×6.35×2.7 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład; silnik 3-cyl. Alpha 343F,

nr silnika 4287/6135, rok produkcji 1949, 135 KM, 2 maszty, ożaglowanie typu kecz o powierzchni 234 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, załoga 9 ludzi + 14 uczniów

*charakterystyka w I.1976:* 70 BRT, 16 NRT; 27.3(z buksz.)/23.36(rej.)×6.35×2.7 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład; silnik 6-cyl. Puck

UE680/193/1, nr silnika 75/02700007, rok produkcji 1975, 165 KM, 2 maszty, ożaglowanie typu kecz o powierzchni 234 m2; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.1987:* 99.4 BRT, 26.4 NRT; 30.7(z buksz.)/24.3(kadł.)×6.4×3.15 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład; silnik 6-cyl. Puck

UE680/193/1 (WSK Mielec Delfin II), 165 KM (121 kW), 2 maszty, ożaglowanie typu brygantyna o powierzchni 337.5 m2; 1 śruba, 1 ster, 7.5 węzła; załoga 5 (stała) + 20 (zmienna) ludzi

*charakterystyka w I.1999:* 94.98 GT; 24.29(kadł.)/22.56(rej.)×6.43×3.00 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład; silnik 6-cyl. Puck

UE680/193/1 (WSK Mielec Delfin II), 165 KM (121 kW), 2 maszty, ożaglowanie typu brygantyna o powierzchni 337.5 m2; 1 śruba, 1 ster, 7.5 węzła; załoga 26 ludzi

*charakterystyka w III.2013:* 94.98 GT; 24.29(kadł.)×6.43×3.00 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład; silnik 6-cyl. Puck UE680/193, nr silnika

978/127900140, 121 kW, 2 maszty, ożaglowanie typu brygantyna o powierzchni 337.5 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 26 ludzi

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

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

1947: odnaleziony na terenie poniemieckiej stoczni w Świnoujściu

przed 16.X.1947: **Świ-54** *(Mirosław Szewczuk; Świnoujście)*

w trakcie odbudowy w *Stoczni Rybackiej* w Świnoujściu zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Szczecinie, nr rejestracji 617

prace prowadzono jako typ KG-236

IV.kw.1947: odkupiony od *Mirosława Szewczuka* przez *Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”* z siedzibą w Gdyni

***UWAGA:*** brak informacji czy nadano mu numer Arki

przed 25.XI.1948: oznaka rybacka **Świ-54** odebrana (skreślony z Rejestru *Morskiego Urzędu Rybackiego* w Szczecinie)

1949: zdemontowany na pochylni, elementy przewieziono do *Stoczni Rybackiej* w Gdyni w celu ich zwymiarowania i opracowania dokumentacji dla typu

SKS-240

10.VIII.1949: złożenie zamówienia na kuter szkolno-rybacki typu SKG-240A i położenie stępki w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

do budowy wykorzystano, wcześniej zdemontowane, elementy kutra **Świ-54**

4.XII.1950: wodowanie **Bez Nazwy**

30.XII.1950: ukończenie **Bez Nazwy** *(Stocznia Rybacka w Gdyni)*

w trakcie budowy wyróżnili się traser Henryk Wiśniewski, szkutnicy Wiktor Laduba i Ignacy Pałczyński oraz kowal Franciszek Czaja i mistrz

Leon Dosz

I.kw.1951: zakupiony przez *Państwowe Centrum Wyszkolenia Morskiego*

pocz.IV.1951: superkuter szkolno-rybacki **Rybak** *(Państwowe Centrum Wychowania Morskiego; Gdynia)*

***UWAGA:*** nazwa prowizoryczna, nadana na potrzeby reportażu w miesięczniku „Morze”

20.IV.1951: **Henryk Rutkowski** Gdy-180 *(Państwowa Szkoła Rybaków Morskich w Gdyni; Gdynia)*

w tym dniu, w Basenie Żeglarskim portu gdyńskiego, odbyło się uroczyste podniesienie bandery i nadanie nazwy

1.VIII.1951: **Henryk Rutkowski** Gdy-180 *(Technikum Rybaków Morskich w Gdyni; Gdynia)*

18.VII.1953: **Henryk Rutkowski** Gdy-180 *(Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Gdyni; Gdynia)*

lato 1963: **Henryk Rutkowski** Gdy-180 *(Państwowa Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Gdyni; Gdynia)*

1967: jacht szkoleniowy **Henryk Rutkowski** XXXI-PZ-2 *(Ośrodek Szkolenia Morskiego Ligi Obrony Kraju w Jastarni; Jastarnia)*

pocz. 1970: **Biały Słoń** XXXI-PZ-2 *(Powiatowy Ośrodek Sportu, Turystyki i Wypoczynku „Żeglarz”; Trzebież)*

***UWAGA:*** nazwa niezatwierdzona

poł. 1970: **Henryk Rutkowski** XXXI-PZ-2 *(Powiatowy Ośrodek Sportu, Turystyki i Wypoczynku „Żeglarz”; Trzebież)*

I.1973: **Henryk Rutkowski** XXXI-PZ-2 *(Centralny Ośrodek Sportu, Turystyki i Wypoczynku Oddział w Trzebieży; Trzebież)*

IV.1975: wymiana dotychczasowego silnika na silnik 6-cyl. Puck UE680/193/1, nr silnika 75/02700007, rok produkcji silnika 1975 o mocy 165 KM

1976: **Henryk Rutkowski** PZ-5 *(Centralny Ośrodek Sportu, Turystyki i Wypoczynku Oddział w Trzebieży; Trzebież)*

wycofany z eksploatacji z powodu złego stanu technicznego

I.kw.1977: **Henryk Rutkowski** PZ-5 *(Szczeciński Klub Działalności Podwodnej; Trzebież)*

1978: rozpoczęto niezakończoną przebudowę na bazę nurkową,

1980: **Henryk Rutkowski** PZ-5 *(Centralny Ośrodek Żeglarstwa Polskiego Związku Żeglarskiego; Trzebież)*

rozpoczęcie przebudowy na brygantynę w *Rybackiej Stoczni Remontowej PPiUR „Szkuner”* we Władysławowie

25.VII.1986: zakończenie przebudowy

7.VII.1993: śmierć poniósł jeden z członków załogi

1998: **Kapitan Głowacki** PZ-5 *(Centralny Ośrodek Żeglarstwa Polskiego Związku Żeglarskiego; Trzebież)*

9.VI.2003: kolizja z innym jachtem

2012: **Kapitan Głowacki** POL-5 *(Centralny Ośrodek Żeglarstwa Polskiego Związku Żeglarskiego; Trzebież)*

2015: opuszczony z powodu sporu sądowego pomiędzy *Polskim Związkiem Żeglarskim* a spółką *Smart*

niszczał w *Basenie Żeglarskim* w Trzebieży

28.VIII.2016: osiadł na dnie w *Basenie Żeglarskim* w Trzebieży w wyniku awarii pompy zęzowej

tego samego dnia odzyskał pływalność, po odpompowaniu wody z kadłuba

2017: przeholowany do Kołobrzegu, nie remontowany z braku funduszy

2020: **Kapitan Głowacki** POL-5 *(3Oceans; Trzebież)*

skierowany na odbudowę która obywała się na terenie *Stoczni „Szkuner”* we Władysławowie siłami stoczni jachtowej *Complex Jacht Sp. z o.o.* z

Pucka

12.I.2023: dokonano wodowania technicznego

po sprawdzeniu szczelności kadłuba przeholowany z Władysławowa do Pucka w celu dokończenia remontu

10) **PERŁA BAŁTYKU** POL-5884, *Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, KFK 309

*Ernst Burmester Schiffswerft KG*, Swinemünde-Ost, Niemcy, numerKFK 309, ukończony XII(?).1943

***MMSI 261014270; PRS 635236***; sygnał wywoławczy: *SPG3164*

*charakterystyka w 1943:* wyporność 110 ton; 24.00(całk.)/20.57(lw)×6.40×2.75 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład; 1 silnik Diesla, 220 KM,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; 1×37 plot, 4×20 plot (2×II); załoga 18 ludzi.

*charakterystyka na 28.II.2013:* 101.46 GT; 24.06(kadł.)×6.35×2.10 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład; silnik Volvo Penta 162TAMD; 1 śruba,

1 ster; załoga + pasażerowie 42 ludzi

XII(?).1943: ukończony jako okręt strażniczy (Hafenschutzboot) **O.Re 38** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

I.1944: przydzielony do *K.F.K. Schulflottille Swinemünde* podległej *Marine Ober Kommando „Ostsee”*

III.1944: przydzielony do *Küstenschutzflottille Reval*, stacjonował w Piławie (obecnie Bałtijsk)

VII.1944: przydzielony do *14. Sicherungsflottille* (w wyniku przemianowania *Küstenschutzflottille Reval*)

X.1944: pomocniczy patrolowiec (Vorpostenboot) **Vs 1441** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *14. Sicherungsflottille*

XI.1944: przydzielony do *13.(lub 21.) Landungsflotiile*

12.I.1945: pomocniczy ścigacz okrętów podwodnych (U-bootjäger) **UJ 315** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *3. U-bootjagdflottille*

***UWAGA:*** od XI.1944 r. brał udział w ewakuacji ludności i żołnierzy z Krajów Bałtyckich i Prus Wschodnich.

7/8.V.1945: wypłynął z Windawy lub Lipawy w ostatni rejs ewakuacyjny

10.V.1945: wpłynął do jednego z portów Szlezwiku-Holsztynie, kończąc ostatni rejs ewakuacyjny

† po 10.V.1945: zatonął

VI.1945: podniesiony i naprawiony

7.VII.1945: **UJ 315**(?) *(Deutsche Minenräumleitung)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

VII.1946: przeniesiony do rezerwy

1947: przekazany jako reparacje Wielkiej Brytanii

1947: **Nazwa Nieznana** *[****właściciel:*** *TNC Craft UK High Commission; Wielka Brytania;* ***użytkownik:*** *Office of Military Goverment for Germany (US)]*, bandera

Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej

XI.1947: kuter rybacki **Antje** SS 105 *(****właściciel:*** *TNC Craft UK High Commission;* ***użytkownik:*** *Hermann Ludwig Staeglich; Schulau)*, bandera okupowanych

Niemiec (kod „C”)

przebudowany w *Schlichting HL, Travemünde* i *Deutsche Werft, Hamburg*

***UWAGA:*** nazwa właściciela domniemana.

7.IX.1949: kuter rybacki **Antje** SS 105 *(****właściciel:*** *TNC Craft UK High Commission;* ***użytkownik:*** *Hermann Ludwig Staeglich; Schulau)*, bandera Republiki

Federalnej Niemiec

***UWAGA:*** nazwa właściciela domniemana.

1950: kuter rybacki **Antje** SS 105 *(Hermann Ludwig Staeglich; Schulau)*, bandera Republiki Federalnej Niemiec

odkupiony od władz brytyjskich

21.V.1953: patrolowiec (Wachtboot) **W 1** (*Seegrenschutz)*, bandera Republiki Federalnej Niemiec

1.VII.1956: okręt strażniczy (Hafenschutzboot typu 368) **H 1** *(Bundesmarine)*, bandera Republiki Federalnej Niemiec

1960: pomocniczy patrolowiec (Küstenwachtboot) **KW 1** W 1*(Bundesmarine)*, bandera Republiki Federalnej Niemiec

1.VIII.1963: w rezerwie

† 30.IX.1968: zatonął

12.XII.1968: zakupiony przez firmę *Freter* z Heiligenhafen

1969: jacht wędkarski **Hecht III** *(P. Freter, Heiligenhafen)*, bandera Republiki Federalnej Niemiec

przebudowa na jacht wędkarski (Sportangelboot)

1979(?): jacht wędkarski **Seeteufel** *(???, Heiligenhafen)*, bandera Republiki Federalnej Niemiec

3.X.1990: jacht wędkarski **Seeteufel** *(???, Heiligenhafen)*, bandera Niemiec

2008: jacht wędkarsko-rekreacyjny **Perła Bałtyku** POL-5884 *(Bronisław Domnik, Władysławowo)*

2010: jacht wędkarsko-rekreacyjny **Jastrząb D** POL-8191 *(Bronisław Domnik, Władysławowo)*

2011/2012: planowano zmienić nazwę na **Czarny Pirat**, lecz nie zostało to zrealizowane

III./IV.2012: wymiana silnika Vølund na Volvo Penta 162TAMD

2013(?): jacht wędkarsko-rekreacyjny **Alibaba D** POL-8191 *(Bronisław Domnik, Władysławowo)*

7.VII.2014: jacht wędkarsko-rekreacyjny **Rotmistrz Witold Pilecki** POL-8191 *(Bronisław Domnik, Władysławowo)*

I.2018: wyslipowany w *Stoczni „Szkunera”* we Władysławowie, w celu rozbiórki na opał i złom

V.2018: zakończono prace rozbiórkowe w *Stoczni „Szkunera”* we Władysławowie

11) **BALTIC LADY II** POL-7577, *Rödesund Varv, Karlsborg*, Szwecja, KFK 113

*Rödesund Varv, Karlsborg*, Szwecja, numer KFK 113, ukończony VII(?).1943

***MMSI 261007270; PRS 630079****;* sygnał wywoławczy: *SPG2755*

*charakterystyka w 1943:* wyporność 110 ton; 24.00(całk.)/20.57(lw)×6.40×2.75 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład; 1 silnik Diesla, 220 KM

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; 1×37 plot, 4×20 plot (2×II); załoga 18 ludzi.

*charakterystyka w III.2009:* 98.00 GT; 24.27(całk.)/22.94(rej.)×6.30×2.26 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład; silnik Modag SR6Z 2274,

nr silnika 426-13, 132 kW, 2 maszty, ożaglowanie typu kecz o powierzchni 196 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga + pasażerowie 27 ludzi

*charakterystyka w II.2013:* 97.54 GT; 23.98(kadł.)×6.30×2.26 m; kadłub konstrukcji kompozycyjnej, 1 pokład; silnik Modag SR6Z 2274, nr silnika 426-13,

132 kW, 2 maszty, ożaglowanie typu kecz o powierzchni 196 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga + pasażerowie 27 (rejsy pełnomorskie) + 42 (rejsy przybrzeżne) ludzi

VII(?).1943: ukończony jako okręt strażniczy (Hafenschutzboot) **NKi 25** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

15.VII.1943: przydzielony do *Hafenschutzflottille Kirkenes* podległej *Marine Ober Kommando „Norwegen”*, bazował w Kirkenes

VII.1944: pomocniczy patrolowiec (Vorpostenboot) **V 6725** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *67. Vorpostenflottille*

VIII.1944: pomocniczy patrolowiec (Vorpostenboot) **V 6715** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *67. Vorpostenflottille*

9.V.1945: znajdował się w Stokmarknes

V.1945: **V 6715** *(Deutsche Minenräumleitung - Norwegen)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

VII.1946: **V 6715** *(Sjøforsvaret)*, bandera Norwegii,

stacjomnował w Tromsø

II.poł.1946: przekazany jako reparacje Wielkiej Brytanii(?)

przebudowany na kuter rybacki

X.1946: **Tine Richter** Ecke 44 *(****właściciel:*** *TNC Craft UK High Commission;* ***użytkownik:*** *Gottfried Mahrt; Eckernförde)*, bandera okupowanych Niemiec

(kod „C”)

7.IX.1949: **Tine Richter** Ecke 44 *(****właściciel:*** *TNC Craft UK High Commission;* ***użytkownik:*** *Gottfried Mahrt; Eckernförde)*, bandera Republiki Federalnej

Niemiec

1953: **Tine Richter** Ecke 44 *(****właściciel:*** *TNC Craft UK High Commission;* ***użytkownik:*** *Kieler Fischerei Genossenschaft; Eckernförde)*, bandera Republiki

Federalnej Niemiec

X.1954: **Tine Richter** *(C. Kukliński; Lübeck)*, bandera Republiki Federalnej Niemiec

przebudowany w stoczni *Behrens HH, Finkewerder*

1954/1955: **Tine Richter** *(W. Sellschop; ????)*, bandera Republiki Federalnej Niemiec

VI.1955: **Wangenstein** SO 296 *(K. Böhnke; Strande)*, bandera Republiki Federalnej Niemiec

1957: **Wangenstein** SO 296 *(E. Heidmann; Strande)*, bandera Republiki Federalnej Niemiec

VIII.1959: **Wangenstein** SK 4 *(E. Heidmann; Strande)*, bandera Republiki Federalnej Niemiec

1961: **Wangenstein** NC 446 *(B. Detzkeit; Cuxhaven)*, bandera Republiki Federalnej Niemiec

1967: **Wangenstein** NC 446 *(H.A. Reymers; Cuxhaven)*, bandera Republiki Federalnej Niemiec

V.1976: jacht motorowy **Wangenstein** *(H.A. Reymers; Cuxhaven)*, bandera Republiki Federalnej Niemiec

VIII.1976: jacht motorowy **Wangenstein** *(H.A. Reymers; Burgstaaken)*, bandera Republiki Federalnej Niemiec

IX.1976: jacht wędkarski **Pirat** *(H.A. Reymers; Burgstaaken)*, bandera Republiki Federalnej Niemiec

XII.1989: jacht wędkarski **Mentor II** *(Urlike und D. Schymura; Hamburg)*, bandera Republiki Federalnej Niemiec

3.X.1990: jacht wędkarski **Mentor II** *(Urlike und D. Schymura; Hamburg)*, bandera Niemiec

2004-2005: w Polsce przebudowany na kecz

po 31.V.2005: kecz **Baltic Lady II** POL-7577 *(Ustka-Tour s.c.; Ustka)*

po 31.III.2009/przed 28.II.2013: kecz **Baltic Lady II** POL-7577 *(Grzegorz-Trans; Ustka)*

I.2020: w eksploatacji

***Źródła:***

**Balcerzak Józef** *Nowy statek rybackiej młodzieży* w *Morze. Ilustrowane pismo Ligi Morskiej nr 3/1951,* P.P.W. Wydawnictwa Morskie, Gdańsk 1951

**Danner Herwig** *Kriegsfischkutter. KFK*, Verlag E.S. Mittler und Sohn GmbH, Hamburg - Berlin - Bonn 2001, ISBN 3-8132-0729-3

**Grajter Jerzy** *Budujemy szkoły pod żaglami* w *Morze nr 7/1955,* P.P. Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1955

**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 rybackie z Helu,* Wydawnictwo REGION Jarosław Ellwart, Gdynia 2019,

ISBN 978-83-7591-648-5

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

ISBN 978-83-62022-87-8

**Huras Bohdan, Necel Franciszek** *Rybacka flota Władysławowa 1945-2023,* Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa „PORTA MARE”, wydanie III

(uzupełnione), Gdańsk 2023, ISBN 978-83-62022-23-6

*Indeks nazw jachtów Polskiego Związku Żeglarskiego 2012*

**Leszczyński Ryszard** *Tragedie rybackiego morza. Tom I*, Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Wyd. II poprawione, 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 nr 4(23)/1948,* Izba Przemysłowo-Handlowa, 1948

**Parus Waldemar** *Józef Kaczanowicz pierwszy kapitan Franka (Franka Zubrzyckiego) - statku Zespołu Szkół Morskich w Darłowie* w *Nautologia nr 158/2021,*

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

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

*Rejestr Jachtów Morskich 2015*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2015

*Rejestr Jachtów Morskich 2016*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2016

*Rejestr Jachtów Morskich 2017*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2017

*Rejestr Jachtów Morskich 2020*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2020

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

2021, ISSN-1426-529X

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

**Zientara Wojciech** *Spis polskich jachtów morskich* (stan na 2023.04.20)

<http://fow.pl/forum/viewtopic.php?f=18&t=6871&sid=6a3826f04a84a629dfa90a1872931da1>

<https://historisches-marinearchiv.de/projekte/minensucher/beschreibung.php>

<https://www.naszbaltyk.com/morskie-kadry-antka/3518-pozegnanie-z-ka-ef-ka.html>

<https://wiadomosci.onet.pl/kiosk/czolgiem-na-okret/00v30>