***Wykaz polskich kutrów rybackich Nr 9 (wersja 1.6)***

***Kutry zbudowane dla Morskiego Instytutu Rybackiego (do wybuchu II wojny światowej)***

1.) **GDY 55**, *Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 16

*Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 16, ukończony IV.kw.1931, rejestracja 19.XII.1931

nazwa MIR-owska (nadana post-factum w XI.1933): ***MIR 1;*** od II.poł.40-tych: ***PRS 41097***

sygnał wywoławczy (od 1934): *SODG* (do X.1939) --> II.poł.40-tych: *SNGW*

*charakterystyka w 1931:* 17.95 BRT, 7.88 NRT; 14.14×4.61×? m, głębokość kadłuba 1.42 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun, 40 KM,

1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 6-7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1943:* 17.95 BRT, 7.88 NRT; 14.14×4.61×? m, głębokość kadłuba 1.42 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Modaag

SPB 43, nr silnika 11531, 75 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, załoga 5 ludzi

IV.kw.1931: ukończony jako **Gdy 55** *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

19.XII.1931: **Gdy 55** *(****właściciel:*** *Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich;* ***użytkownicy:*** *Edward* i *Agnieszka Krüger; Gdynia)*

zarejestrowany w *Urzędzie Morskim w Gdyni,* przekazany do użytkowania i sprzedany na dogodny kredyt użytkownikowi

II.1933: stojąc w gdyńskim porcie rybackim stracił kotwicę wraz z łańcuchem, zerwaną przez wpływający do portu na holu holownika „Bizon”, norweski

statek „Bokn”

poł.1934: przydzielono sygnał wywoławczy *SODG*

poł.1936: **Gdy 55** *(Edward* i *Agnieszka Krüger; Gdynia)*

X.1936: **Cha 7** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownicy:*** *Leon Budzisz; Chałupy)*

odkupiony przez *MIR* od małżeństwa *Krügerów*

X.1939: **Rex** Chla 7 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Leon Budzisch; Chlapau)*, bandera Niemiec

I.1941: **Rex** Cey 7 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Leon Budzisch; Ceynowa)*, bandera Niemiec

1942: wymiana dotychczasowego silnika na silnik Modaag SPB 43, nr silnika 11531, moc75 KM oraz zainstalowano drugi maszt

1943: **Rex** Zie 7 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Leon Budzisch; Ziegenhagen)*, bandera Niemiec

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

po 9.V.1945: **LUF 184** *(Fishery Control Board; Lubeka)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)  
IX.1945: odnaleziony w Kiel-Kappeln, znajdował się pod opieką *Leona Budzisza*

III.1946: rewindykowany, skierowany do Schlutup

16.IV.1946: wyruszył do kraju

20.IV.1946: powrócił do kraju

kon.IV.1946: **Hel-45** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Leon Bidzisz; Hel)*

1949: remont (odbudowa) we Władysławowie

5.II.1948: **Hel-45** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Leon Bidzisz; Hel)*

IV.1950: *Leon Budzisz* zakupił kuter na wieloletnie spłaty

24.I.1951: **Hel-45** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Leon Bidzisz; Hel)*

VI.1951: **Wła-47** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Leon Bidzisz; Władysławowo)*

***UWAGA:*** kuter był wykazywany jako należący do *Spółdzielni Pracy Rybaków Morskich „Front Narodowy”*, której członkiem był *Leon Budzisz*

I.kw.1955: **Wła-47** *(Leon Bidzisz; Władysławowo)*

po uiszczeniu ostatniej raty kuter przeszedł na własność *Leona Budzisza*

† 13.I.1956: zatonął (szyper Jerzy Budzisz) w sztormie, w wyniku przecieku do kadłuba, załogę uratował kuter „Gdy-134”

2.) **ORKAN** Gdy 26, *Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 17(?)

*Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 17(?), ukończony II.kw.1932, rejestracja 30.V.1932

nazwa MIR-owska: ***MIR 2;*** od I.poł.50-tych: ***PRS 41312*** --> od 1975: ***PRS 410312***

sygnał wywoławczy: *PBRM* --> od 1934: *SODF* (do X.1939) --> II.poł.40-tych: *SOOX* (wykreślony z rejestru w 1970)

*charakterystyka w 1932:* 21.77 BRT, 9.45 NRT; 14.07×4.86×? m, głębokość kadłuba 1.65 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun, 40 KM,

1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 6.5 węzła

*charakterystyka w I.1957:* 21.77 BRT, 9.45 NRT, 5 ton; 14.07×4.86×1.80 m, głębokość kadłuba 1.65 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik

Modaag, nr silnika 11528, rok produkcji 1934, 75 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 6.5 węzła

II.poł. 1931: zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki*

XI.1931: *Jan Nadolski* wpłacił zaliczkę na budowę kutra

II.kw.1932: ukończony jako **Orkan** *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

30.V.1932: **Orkan** Gdy 26 *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

tego dnia zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni

II.1933: **Orkan** Gdy 26 *(****właściciel:*** *Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich;* ***użytkownik:*** *Jan Nadolski; Gdynia)*

sprzedany na dogodny kredyt i przekazany użytkownikowi

poł.1934: przydzielono sygnał wywoławczy *SODF*

X.1934: wymiana dotychczasowego silnika na silnik *Modaag,* nr silnika 1528, rok produkcji 1934, moc 75 KM

I.poł.1936: **Orkan** Gdy 26 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jan Nadolski; Gdynia)*

VI.1936: wyszedł z Gdyni na połowy na Skagerraku, jako pierwszy polski kuter poławiający poza wodami bałtyckimi

X.1937: **Orkan** *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

XII.1937: **Orkan** Kuź 88 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Antoni Struck; Kuźnica)*

XII.1938: **Orkan** Gdy 91 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *?????; Gdynia)*

X.1939: **Orkan** Got 91 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *?????; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

V.1940: zarekwirowany, **Got 91** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

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

II.1941: zwrócony, **Orkan** Got 91 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *?????; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

1942: **Orkan** Got 29 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *?????; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

† I.kw.1945: w porcie helskim

IX.1945: podniesiony przez *Ekipę Ratowniczą Stoczni Nr 12*, przy udziale rybaków z Helu

skierowany do remontu

IV.1947: **Gdy-44** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Stanisław Rękawek; Gdynia)*

5.II.1948: **Gdy-44** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Stanisław Rękawek; Gdynia)*

V.1948: *Stanisław Rękawek* zakupił kuter na wieloletnie spłaty

24.I.1951: **Gdy-44** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Stanisław Rękawek; Gdynia)*

X.1954: **Gdy-44** *(Stanisław Rękawek; Gdynia)*

po uiszczeniu ostatniej raty kuter przeszedł na własność *Stanisława Rękawka*

27.IV.1961 god.02.05: w basenie portu gdyńskiego, zderzył się (szyper Stanisław Peliksza) z kutrem „Gdy-222”

17.III.1963 ok. godz. 16.00: w czasie żeglugi w lodach na akwenie „T 5” uszkodził poszycie

11.VII.1963 o godz. 04.10: na gdyńskiej redzie, zderzył się (szyper Kazimierz Banasik) z liberyjskim statkiem „Cleanthes”, przyczyną było zacięcie się

urządzenia sterowego.

1979: **Gdy-44** *(Jacek Konkel; Gdynia)*

1984: wycofany z eksploatacji i wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

3.) **KUJAWIAK** Hel-111, *Stocznia Gdyńska S.A.* w Gdyni, nr budowy B-2

*Stocznia Gdyńska S.A.* w Gdyni, nr budowy B-2, zamówiony IV.kw.1931, przekazany 20.VI.1932, rejestracja 9.VII.1932

nazwa MIR-owska: ***MIR 3;*** od I.poł.50-tych: ***PRS 41368*** --> od 1975: ***PRS 410368***

sygnał wywoławczy: *PBRS* --> od 1934: *SODH* (do X.1939)

*charakterystyka w 1932:* 29.49 BRT, 12.61 NRT; 14.96×4.60×? m, głębokość kadłuba 2.08 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun,

40 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w X.1935:* 29.49 BRT, 12.61 NRT; 14.96×4.60×? m, głębokość kadłuba 2.08 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Krup Diesel,

75 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w 1937:* 29.49 BRT, 12.61 NRT; 14.96×4.60×? m, głębokość kadłuba 2.08 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Modaag,

75 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.1959:* 20 BRT, 5 NRT, 5 ton; 14.96×4.60×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Vølund M-230, rok produkcji 1949,

nr silnika 65366, 70KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów

IV.kw.1931: zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki*, projekt opracował Aage Larsen

20.VI.1932: **Kujawiak** *(Morski Instytut Rybacki; Hel)*

tego dnia przekazany odbiorcy

9.VII.1932: **Kujawiak** Hel 111 *(Morski Instytut Rybacki; Hel)*

zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni

15.VII.1932: **Kujawiak** Hel 111 *(****właściciel:*** *Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich;* ***użytkownik:*** *Franciszek Piechocki; Hel)*

sprzedany na dogodny kredyt (koszt budowy 49 tyś. zł) i przekazany użytkownikowi

III.1934: wraz z kutrem „Wanda” (Hel 90), wyszedł do Skagen „na połowy dalekomorskie”

1.V.1934: ponownie, wraz z kutrem „Wanda” (Hel 90), wyszedł do Skagen „na połowy dalekomorskie”

poł.1934: przydzielono sygnał wywoławczy *SODH*

1.III.1935: w trakcie połowów pod Bornholmem uległ awarii

naprawiony w Rønne

18.III.1935: powrócił do Helu

28.VI.1935: wypłynął na połowy makreli do Kattegatu, był to pierwszy polski kuter rybacki poławiający na tym akwenie

X.1935: wymiana dotychczasowego silnika na silnik marki Krupp Diesel o mocy 75 KM

8.I.1936: unieruchomiony w trakcie rejsu, przyholowany do Helu przez kuter dozorczy „Gazda”

9.I.1936: przeholowany przez kuter dozorczy „Tryton” z Helu do stoczni w Gdyni

15.I.1936: po zakończonym remoncie, powrócił do Helu

I.poł.1936: **Kujawiak** Hel 111 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownicy:*** *Franciszek Piechocki; Hel)*

14.V.1936: wyszedł z Gdyni na ponowne połowy w Kattegacie

30.V.1936: powrócił do Gdyni

1.VI.1936: w sezonie letnim (do 1939 roku) woził turystów w Zatoce Gdańskiej

mógł zabrać do 66 pasażerów w żegludze przybrzeżnej

27.II.1937: **Bór 21** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jan Herrmann II; Bór)*

oddany *Janowi Herrmannowi II* w czasową eksploatację

VI.1937: **Kujawiak** Hel 111 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Franciszek Piechocki; Hel)*

II.poł.1937: wymiana dotychczasowego silnika na silnik marki Modaag o mocy 75 KM

wymiany dokonano w *The International Shipbuilding and Engineering Co. Ltd* w Danzig (Gdańsku)

18.XI.1937: **Hel 11** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jan Herrmann II; Hel)*

oddany *Janowi Herrmannowi II* w czasową eksploatację

23.XI.1937: *Franciszek Piechocki* notarialnie odsprzedał kuter (za kwotę 48 202.89 zł) *Morskiemu Instytutowi Rybackiemu*

pocz.II.1938: w trakcie manewrów w porcie helskim uszkodził śrubę

5.II.1938: odholowany przez kuter dozorczy „Kania” do *Stoczni Gdynia*

3.II.1939: **Fregata** Bór-21*(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jan Herrmann II; Jastarnia)*

*Jan Hermann II* zakupił kuter na wieloletnie spłaty

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

tego dnia przeszedł z Jastarni do Gdyni, wcielony do *Oddziału Kutrów*

† 2.IX.1939: zatopiony przez *Luftwaffe*, w trakcie holowania bez obsady w pobliżu Kępy Oksywskiej

w tym samym nalocie zatonął okręt-baza „Gdynia”

IV.940:  *Jan Hermann II* (po powrocie z niewoli), podjął u władz niemieckich starania o zezwolenie wydobycia kutra

ze względu na deklarowaną narodowość polską zezwolenia nie udzielono

L.1941: podniesiony przez *Marinebergungsgruppe* z *Kriegsmarinearsenal Gotenhafen* i skierowany do remontu w Helu

*Jan Herrmann II* otrzymał zezwolenie władz okupacyjnych na wydobycie kutra, po podpisaniu w 1941 r. Volkslisty

9.X.1941: zakończono remont silnika, pozostały prace wykończeniowe

pocz.I.1942: **D.Hei 21** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Jan Herrmann II; Danzinger Heisternest)*, bandera Niemiec

nieczynny, w dyspozycji *Fischereiamt Gotenhafen*

13.IV.1942: wypłynął w próbny rejs z Hela (Hel) do Gotenhafen (Gdynia)

7.V.1942: poraz pierwszy od wydobycia, wyplynął na połowy

6.X.1942: naruszył zamknięty akwen strzelań artyleryjskich, zmuszony do zmiany kursu przez kuter zabezpieczenia lotów „FLD 211”

otrzymał ostrzeżenie i naganę na piśmie z groźbą uznania kolejnego wykroczenia tego rodzaju za sabotaż, skonfikowano mu również kolejną

czterotygodniową dostawę paliwa

11.I.1943: w gęstej mgle, wszedł na brzeg w rejonie cypla helskiego

23.I.1943: ściągnięty przez okręty *Kriegsmarine*

wyremontowany

II.poł(?)1944: **D.Hei 21** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Paweł Herrmann; Danzinger Heisternest)*, bandera Niemiec

Jan Herman II został powołany do *Volkssturmu*, przekazując kuter bratu

III.1945: odszedł do Kilonii ewakuując uciekinierów z Prus Wschodnich

kon.III.1945: **Ki 3**, bandera Niemiec   
po 9.V.1945: **NEU III** (lub **NEU XIX**), bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)  
22.IX.1945: raportowany w Möltenort-Heikendorf

26.IX.1945: raportowany w Laboe

31.VII.1946: rewindykowany w Kiel-Laboe (Kilonii-Laboe), zwolniony brytyjskie władze okupacyjne

objęty przez *Pawła Hermanna*, wyremontowany w Kilonii na koszt Pawła Hermanna

25.VIII.1946: wyruszył do kraju w konwoju kutrów rybackich w asyście holownika „Rekin”

do przyprowadzenia kutra delegowano z ojczyzny *Filipa Budzisza* i *Albina Konola*

31.VIII.1946: powrócił do Gdyni

przeszedł do Jastarni, gdzie pozostawał pod opieką *Filipa Budzisza*

IX.1946: **Bór-21** *(Władysław Balas i Henryk Hermann; Bór)*

warunkiem przydziału kutra było przesiedlenie się na Ziemie Odzyskane

***UWAGA:*** oznaka rybacka tymczasowa

I.poł.X.1946: **Bór-21** *(****właściciel:*** *Rybacko-Przemysłowej Spółdzielnia Pracy „Łosoś”;* ***użytkownicy:*** *Władysław Balas i Henryk Hermann; Derłów)*

***UWAGA:*** oznaka rybacka tymczasowa

II.poł.X.1946: **Der-7** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownicy:*** *Władysław Balas i Henryk Hermann; Derłów)*

XI.1946: **Dar-7** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownicy:*** *Władysław Balas i Henryk Hermann; Darłowo)*

IV.1947: kuter zaginął w trakcie połowów na Bałtyku, odnalazł się po kilku dniach

10.XI.1947: **WsG-35** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Henryk Herrmann; Górki Wschodnie)*

5.II.1948: **WsG-35** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Henryk Herrmann; Górki Wschodnie)*

kon.40-tych: wymiana dotychczasowego silnika na silnik Vølund M-230, nr silnika 2589 o mocy 70 KM

24.I.1951: **WsG-35** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Henryk Herrmann; Górki Wschodnie)*

I.kw.1951: **WsG-35** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielni Pracy Rybaków Morskich im. 10-lecia PRL; Górki Wschodnie)*

20.X.1951: **Jas-34** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Henryk Herrmann; Jastarnia)*

† 8.III.1953: zatonął w sztormie przy molo w Pucku,

po paru dniach wydobyty i skierowany do remontu

24.VI.1953: **Jas-34** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Puckie Zakłady Mechaniczne; Jastarnia)*

eksploatowany jako jednostka doświadczalna dla silników Renag o mocy 85 KM

VIII(?).1953: **Jas-34** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Henryk Herrmann; Jastarnia)*

XI.1956: **Jas-34** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Jan Herrmann; Jastarnia)*

wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu, nr silnika 65366, rok produkcji 1949

XII.1967: **Jas-34** *(Paweł Herrmann; Jastarnia)*

25.XI.1976: wykreślony z ewidencji *Urzędu Morskiego*

prawdopodobnie rozebrany na złom i opał

4.) **WANDA** Hel 90, *Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 31

*Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 31, ukończony IX.1933, rejestracja 29.V.1934

nazwa MIR-owska: ***MIR 4;*** od I.poł.50-tych: ***PRS 41405***

sygnał wywoławczy (od 1947): *SOKH*

*charakterystyka w I.poł.1934:* 16.52 BRT, 6.83 NRT; 13.58×4.58×? m, głębokość kadłuba 1.40 m, wysokość boczna 1.90; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; silnik Perkun, 30 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 5 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w II.poł.1934:* 16.52 BRT, 6.83 NRT; 13.58×4.58×? m, głębokość kadłuba 1.40 m, wysokość boczna 1.90; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; silnik Tuxham, nr silnika 2688, 48 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 6 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 16.52 BRT, 6.83 NRT, 5 ton; 13.58×4.58×? m, głębokość kadłuba 1.40 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik 3-cyl.

Callesen 195CM, nr silnika 3127, rok produkcji 1951, 75 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 3 ludzi

I.poł.1933: zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki*

XI.1933: ukończony jako **Wanda** Hel 90 *(****właściciel:*** *Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich;* ***użytkownik:*** *Franciszek Netzel; Hel)*

III.1934: wraz z kutrem „Kujawiak” (Hel 111), wyszedł do Skagen „na połowy dalekomorskie”

1.V.1934: ponownie, wraz z kutrem „Kujawiak” (Hel 111), wyszedł do Skagen „na połowy dalekomorskie”

29.V.1934: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Wanda**

II.poł.1934: wymiana dotychczasowego silnika na silnik marki Tuxham, nr silnika 2688 o mocy 48 KM

26.I.1935: uczestniczył w akcji ratunkowej kutra „Hel 118”, rzuconego przez lody na mieliznę przy cyplu helskim i zagrożonego zmiażdżeniem

4.III.1935: złowił jesiotra o rekordowej wadze 50 kg

I.poł.1936: **Wanda** Hel 90 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Franciszek Netzel; Hel)*

X.1936: jako jeden z pierwszych polski kuterów rybackich otrzymał oświetlenia elektryczne

1939: bazował w porcie Władysławowo

X.1939: **Hela 90** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Franciszek Netzel; Hela)*, bandera Niemiec

1940: **Gro 41** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Franciszek Netzel; Großendorft)*, bandera Niemiec

wykazywany w rezerwie *Kriegsmarine* *(Ersatz Fahrzeug für Einsatz)*

1943: **Gro 4** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Jacob Worsch; Großendorft)*, bandera Niemiec

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

6.VIII.1945: *Ekipa Ratownicza Stoczni Nr 12*, przy udziale rybaków z Wielkiej Wsi, rozpoczęła prace przy podniesieniu kutra

19.VIII.1945: zakończenie prace przy podniesieniu kutra i skierowanie go do remontu

IX.1945: **Wanda** WWs-4 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Franciszek Nezel; Wielka Wieś)*

XII.1947: **Wanda** Łeb-18 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Juliusz Necel; Łeba)*

5.II.1948: **Wanda** Łeb-18 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Juliusz Necel; Łeba)*

VII.1948: *Juliusz Necel* zakupił kuter na wieloletnie spłaty

IX.1950: **Wanda** Łeb-18 *(Juliusz Necel; Łeba)*

po uiszczeniu ostatniej raty kuter przeszedł na własność *Julisza Necla*

1951: wymiana dotychczasowego silnika na silnik Callesen 195CM, nr silnika 3127, rok produkcji 1951 o mocy 75 KM

14.X.1953: **Wanda** Wła-18 *(Juliusz Necel; Władysławowo)*

XI.1956: zderzył się w porcie władysławowskim z kutrem „Wła-61”

28.XII.1961: w gęstej mgle, wypływając na łowisko, zderzył się (szyper Jakub Muża) z kutrem „Wła-12”

13.V.1963 ok. godz. 10.00: wybierając sieci na łowisku „RS 7”, zauważono przeciek do maszynowni

znajdujące się w pobliżu kutry „Wła-20” i „Wła-34” podjęły próbę odholowania uszkodzonego kutra do portu we Władysławowie

† 13.V.1963 ok. godz. 12.30: zatonął (szyper Jakub Muża) na wysokości Chałup w odległości ok. 2.5 mili od linii brzegowej, rozbitków przejęły holujące kutry

5.) **GDY 27**, *Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni

*Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, ukończony IX.1934, rejestracja 19.IX.1934

nazwa MIR-owska: ***MIR 5;*** od II.poł.40-tych: ***PRS 41110***

sygnał wywoławczy (od 1947): *SOFT*

*charakterystyka w 1934:* 16.30 BRT, 7.06 NRT; 14.19×4.54×? m, głębokość kadłuba 1.08 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun,

ok. 35 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 6-7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1939:* 16.30 BRT, 7.06 NRT; 14.42×4.52×? m, głębokość kadłuba 1.52 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun,

ok. 35 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 6-7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1942:* 16.30 BRT, 7.06 NRT; 14.42×4.52×? m, głębokość kadłuba 1.52 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik MWM, 75 KM,

1 maszt; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1947:* 16.30 BRT, 7.06 NRT; 14.42×4.60×? m, głębokość kadłuba 1.70 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik MWM, 75 KM,

1 maszt; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1949:* 17.52 BRT, 4.29 NRT, 3 tony; 14.50(całk.)/14.08(pp)×4.54×? m, głębokość kadłuba 1.39 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; silnik MWM, 75 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 17.52 BRT, 4.29 NRT, 3 tony; 14.50(całk.)/14.08(pp)×4.54×? m, głębokość kadłuba 1.39 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; silnik 3-cyl. Callesen 195CM, nr silnika 3128, rok produkcji 1951, 75 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 6 węzłów; załoga 4 ludzi

II.poł.1933: zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki*

VI.1934: ukończony jako **Gdy 27** *(****właściciel:*** *Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich;* ***użytkownik:*** *Feliks Wesserling; Gdynia)*

19.IX.1934: rejestracja w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Gdy 27**

I.poł.1938: **Gdy 79** *(Stocznia Rybacka w Gdyni; Gdynia)*

IX.1938: **Gdy 79** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Mikołaj Deppisz; Gdynia)*

IV.kw.1938: **Kar 16** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Klemens Kwidziński; Karwia)*

bazował w porcie Władysławowo

X.1939: **Johanna** Kar 16 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Klemens Kwidzinski i Felix Weßerling; Karwen)*, bandera Niemiec

I.1941: **Johanna** Gro 46 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Klemens Kwidzinski i Felix Weßerling; Großendorft)*, bandera Niemiec

1942: wymiana dotychczasowego silnika na marki silnik MWM o mocy 75 KM

X.1942: odebrany użytkownikom przez *Fischmaeisteramt*, przeprowadzony do Gdyni i prawdopodobnie sprzedany do Pillau (Piławy)

III.1945: ewakuowany na zachód

po 9.V.1945: **LUF 148** *(Fishery Control Board; Lubeka)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)  
IX.1945: odnaleziony w Kiel-Kappeln

1945/1946: **Tra 51** *(????; Travemünde)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)  
X.1946: rewindykowany

18.XII.1946: z Kilonii wyruszył do kraju

21.XII.1946: powrócił do kraju

pocz.I.1947: **Kar-16** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Józef Szurlej; Karwia)*

poł.I.1947: **Kar-16** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Klemens Kwidziński; Karwia)*

warunkiem przydziału kutra było przesiedlenie się na Ziemie Odzyskane

II.1947: **Łeb-40** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Klemens Kwidziński; Łeba)*

II.poł.1947(?): **Łeb-4** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Klemens Kwidziński; Łeba)*

5.II.1948: **Łeb-4** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Klemens Kwidziński; Łeba)*

1949: wykazywany jako kuter *PPPK „Arka”*, jednak nadal użytkownikiem był *Klemens Kwidziński*

IV.1950: *Klemens Kwidziński* zakupił kuter na wieloletnie spłaty

24.I.1951: **Łeb-4** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Klemens Kwidziński; Łeba)*

1951: wymiana dotychczasowego silnika na silnik Callesen 195CM, nr silnika 3128, rok produkcji 1951 o mocy 75 KM

30.X.1953: **Wła-49** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Klemens Kwidziński; Władysławowo)*

18.VIII.1955: odnalazł na morzu i przyprowadził do Władysławowa 6-metrowa łódź wiosłową o numerze 409

I.1956: **Wła-49** *(Klemens Kwidziński; Władysławowo)*

po uiszczeniu ostatniej raty kuter przeszedł na własność *Klemensa Kwidzińskiego*

1962/1963: wycofany z eksploatacji

rozebrany na opał i złom

6.) **NEPTUN** Gdy 14, *Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 6(?)

*Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 6(?), ukończony VI.1934, rejestracja 19.IX.1934

nazwa MIR-owska: ***MIR 6;*** od II.poł.40-tych: ***PRS 41091***

sygnał wywoławczy (od II.poł.40-tych): *SNFW*

*charakterystyka w 1934:* 14.89 BRT, 5.78 NRT; 14.20×4.20×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun, 30 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster,

6-7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1937:* 14.89 BRT, 5.78 NRT; 14.42×4.52×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun, 30 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 6-7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1947:* 14.89 BRT, 5.78 NRT; 14.42×4.60×? m, głębokość kadłuba 1.70 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i

Löwenstein, nr silnika 64, 60 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1951:* 14.89 BRT, 5.78 NRT; 14.42×4.60×? m, głębokość kadłuba 1.70 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Vølund,

70/80 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1955:* 15.09 BRT, 4.29 NRT, 4 tony; 14.08(p.p.)×4.49×? m, głębokość kadłuba 1.32 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik

Hein u. Sönner, Rauder, rok produkcji 1928, 45 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1968:* 15.09 BRT, 4.29 NRT, 4 tony; 14.08(p.p.)×4.49×? m, głębokość kadłuba 1.32 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik

Puck A-100, 120 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

I.poł.1934: zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki*

VI.1934: ukończony jako **Neptun** Gdy 14 *(****właściciel:*** *Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich;* ***użytkownik:*** *Jakub Dettlaff II; Gdynia)*

19.IX.1934: rejestracja w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Neptun**

XII.1935: uszkodzony w kolizji z kutrem „Hel 94”

VI.1936(?): **Neptun** Gdy 14 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jakub Dettlaff II; Gdynia)*

II.1937: **Neptun** Kar 2 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jakub Wittbrodt; Karwia)*

bazował w porcie Władysławowo

VIII.1937: **Neptun** Kar 13 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Wojciech Radtke; Karwia)*

bazował w porcie Władysławowo

X.1939: **Neptun** Kar 13 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Albert Radtke; Karwen)*, bandera Niemiec

pocz.1940(?): **Neptun** Kar 13 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Albert Radtke i wspólnicy; Karwen)*, bandera Niemiec

21.VIII.1940: zmobilizowany, **Kar 13** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

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

I.1941: **Neptun** Kar 17 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Albert Radtke; Karwen)*, bandera Niemiec

XII.1942: **Ö.Neu 17** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Wilhelm Foth; Östlich Neufähr)*, bandera Niemiec

III.1945: ewakuowany na zachód

po 9.V.1945: **LUF 87** *(Fishery Control Board; Lubeka)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)  
1945/1946: **Tra 61** *(????; Travemünde)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)  
X.1946: rewindykowany

18.XII.1946: wyruszył do kraju z Kilonii

21.XII.1946: powrócił do kraju

III.dek.XII.1946: **Kar-2** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Franciszek Kortas i Franciszek Bolda; Karwia)*

poł.I.1947: *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego* przydzielił kuter użytkownikom pod warunkiem przesiedlenia się do Łeby

II.1947: **Łeb-32** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Franciszek Kortas i Franciszek Bolda; Łeba)*

5.II.1948: **Łeb-32** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Franciszek Kortas i Franciszek Bolda; Łeba)*

22.XI.1949 godz. 16.30: na wodach portu w Łebie, doszło do kolizji (szyper Franciszek Kortas) z holownikiem „Bolek”, który holował dwie szalandy

24.I.1951: **Łeb-32** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Franciszek Kortas i Franciszek Bolda; Łeba)*

XII.1952: przydzielony *Ludwikowi Andrusiakowi*, jednak umowa dzierżawna z *Morską Centralą Zaopatrzenia* nie została zawarta

kon.1952: przejęty przez *Przedsiębiorstwo Połówów i Usług Rybackich „Arka”*

nie wprowadzony do eksploatacji

XI.1953: *Komisja Kasacyjno-Brakowa PPiUR „Arka”* zakwalifikowała kadłub kutra do kasacji

wymontowano silnik i wyposażenie

VI.1954: zakupiony (bez silnika) na przetargu przez *Emila Budzisza III* z Kuźnicy

zamontowano silnik Hein u. Sönner, Rauder, rok produkcji 1928 o mocy 45 KM

II.poł.1954: **Wła-16** *(Emil Budzisz; Władysławowo)*

V.1955: **Wła-16** *(Emil Budzisz III oraz Alojzy i Teodor Budziszowie; Władysławowo)*

5.IX.1958: na kutrze zaczadził się jeden z rybaków

20.XI.1963: **Hel-29** *(Emil, Alojzy i Teodor Budziszowie; Hel)*

1966: **Hel-29** *(Emil Budzisz; Hel)*

IX(?).1968: wymiana dotychczasowego silnika na silnik Puck A-100 o mocy 120 KM

1971: wycofany z eksploatacji

rozebrany na opał

7.) **REKIN** Hel 105, *Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 7(?)

*Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 7(?), wodowany 22.X.1934, ukończony 27.X.1934, rejestracja 3.VII.1936

nazwa MIR-owska: ***MIR 7;*** od II.poł.40-tych: ***PRS 41118***

sygnał wywoławczy: *SODQ* (do X.1939) --> od II.poł.40-tych: *SOMD*

*charakterystyka w 1934:* 18.27 BRT, 7.10 NRT; 14.14×4.55×1.35 m, głębokość kadłuba 1.85 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun(?),

30 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1936:* 18.27 BRT, 7.10 NRT; 14.14×4.55×1.35 m, głębokość kadłuba 1.85 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i

Löwenstein, 60 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1945:* 18.27 BRT, 7.10 NRT; 14.22×4.80×? m, głębokość kadłuba 1.90 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Tuxham,

42/48 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1947:* 18.27 BRT, 7.10 NRT; 14.30×4.56×? m, głębokość kadłuba 1.85 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Vølund,

nr silnika 2975, 65/70 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1949:* 18.27 BRT, 7.10 NRT; 14.30×4.56×? m, głębokość kadłuba 1.85 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Vølund,

nr silnika 2494, 70 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1952:* 17.52 BRT, 5.09 NRT; 14.17×4.62×? m, głębokość kadłuba 1.48 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Vølund

M-230, nr silnika 2643, rok produkcji 1949, 70 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

I.poł.1934: zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki*

22.X.1934: wodowany jako pierwszy kuter zbudowany na slipie *Morskiego Instytutu Rybackiego*

27.X.1934: ukończony jako **Rekin** Hel 105 *(****właściciel:*** *Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich;* ***użytkownik:*** *Franciszek Jeka; Hel)*

26.I.1935: brał udział w ściąganiu z mielizny kutra „Hel 118”

29.II.1936: unieruchomiony w wyniku awarii silnika

V.1936: wymiana dotychczasowego silnika na silnik marki Lilpop, Rau i Löwenstein o mocy 60 KM

23.V.1936: podczas próby po zamontowaniu nowego silnika osiągnął prędkość 9 węzłów

VI.1936(?): **Rekin** Hel 105 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Franciszek Jeka; Hel)*

3.VII.1936: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Rekin**

V.1938: **Rekin** WWs 43 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Franciszek Jeka; Wielka Wieś)*

VI.1939: w trakcie połowów na Głebi Gdańskiej, unieruchomiony w wyniku awarii silnika

przeholowany do *Stoczni Rybackiej* w Gdyni, postawiony na remont

14.IX.1939: w trakcie remontu na stoczni w Gdyni zajęty przez *Wehrmacht*

X.1939: **Gro 43** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Franz Jeka; Großendorf)*, bandera Niemiec

XI.1943: **Gro 9** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Adam Jeka; Großendorf)*, bandera Niemiec

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

6.VIII.1945: rozpoczęcie operacji podnoszenia z dna przez *Ekipę Ratowniczą Stoczni Nr 12*, przy udziale rybaków z Wielkiej Wsi

18.VIII.1945: podniesiony przez *Ekipę Ratowniczą Stoczni Nr 12*

skierowany do remontu

IX.1945: **WWs-9** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Augustyn Jeka; Wielka Wieś)*

poł.VI.1947: **WWs-9** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Roman Winnicki; Wielka Wieś)*

zwrócony przez *Augustyna Jekę* do *Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego*

30.VI.1947: **Gda-3** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Roman Winnicki; Gdańsk)*

5.II.1948: **Gda-3** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Roman Winnicki; Gdańsk)*

I.1949: **Gda-3** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Połowowa Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

II.poł.1949: **Gda-3** *(Połowowa Spółdzielnia Pracy Spółdzielnia „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

XII.1949: **Gda-3** *(Rybacka Spółdzielnia Pracy Spółdzielnia „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

2.IV.1951: **Gda-3** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

1.X.1951: **Gdy-97** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

bazował we Władysławowie

I.poł..1956: **Gdy-97** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

XII.1958: **Gdy-97** *(Jan Woźniak; Gdynia)*

IV.1959: **Zag-22** *(Jan Woźniak; Górki Zachodnie)*

I.pol.1966: rozebrany zna złom i opał

7.V.1966: skreślony z ewidencji *Urzędu Morskiego*

8.) **HEL 120**, *Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 8(?)

*Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 8(?), wodowany 31.X.1934, ukończony 16.XI.1934, rejestracja 1936

nazwa MIR-owska: ***MIR 8;*** od II.poł.40-tych: ***PRS 41098***

sygnał wywoławczy:(od I.poł.50-tych): *SOFN*

*charakterystyka w 1934:* 18.3 BRT, 7.1 NRT; 14.14×4.50×? m, głębokość kadłuba 1.70 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun, 30 KM,

1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 5.5 węzła; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1945:* 18.3 BRT, 7.1 NRT; 14.28×4.60×? m, głębokość kadłuba 1.80 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i

Löwenstein, 60 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1949:* 19.15 BRT, 5.44 NRT4 tony; 14.15(całk.)/13.93(p.p.)×4.58×? m, głębokość kadłuba 1.75 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; silnik Lilpop, Rau i Löwenstein, 60 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1950:* 19.15 BRT, 5.44 NRT4 tony; 14.15(całk.)/13.93(p.p.)×4.58×? m, głębokość kadłuba 1.75 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; silnik Callesen, 75 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 4 ludzi

I.poł.1934: zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki*

31.X.1934: wodowany

16.XI.1934: ukończony jako **Hel 120** *(****właściciel:*** *Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich;* ***użytkownik:*** *Józef Konkel; Hel)*

26.I.1935: brał udział w ściąganiu z mielizny kutra „Hel 118”

14.VIII.1935: pozbawiony dozoru zerwał się z kotwicy koło Rozewia i w sztormie zdryfował na brzeg pod Chłapowem

po kilku dniach ściągnięty przez kuter „Hel 74” i kuter dozorczy „Tryton”, który zaholował go do Gdyni na remont

X.1935: **Hel 120** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Paweł Bolda; Hel)*

*Paweł Bolda* zakupił kuter na wieloletnie spłaty

pocz.1936: **Chł 28** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Paweł Bolda; Chłapowo)*

***UWAGA:*** w dokumentach figuruje również jako **Chłap 28**

X.1939: **Chl 28** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Paul Bolda; Chlapau)*, bandera Niemiec

***UWAGA:*** w dokumentach figuruje również jako **Chlap 28** lub **Chla 28**

1942: **Chl 2** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Paul Bolda; Chlapau)*, bandera Niemiec

X(?).1943: **Kla 28** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Paul Bolda; Klapau)*, bandera Niemiec

XI.1943: w trakcie rejsu, w odległości ok. 8 mil od brzegu, nieznany samolot zrzucił bombę ok. 300 m za rufą kutra, która nie spowodowała uszkodzeń

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

6.VIII.1945: rozpoczęcie operacji podnoszenia z dna przez *Ekipę Ratowniczą Stoczni Nr 12*, przy udziale rybaków z Wielkiej Wsi

18.VIII.1945: podniesiony przez *Ekipę Ratowniczą Stoczni Nr 12*

skierowany do remontu

IX.1945: **Chł-2** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Paweł Bolda I; Chłapowo)*

VII.1946: *Paweł Bolda* otrzymał zaliczkę od *TPMiHZ „Arka”* na remont kutra i zakup sieci, w zamian za co miał sprzedawać „Arce” połowę wszystkich swoich

połowów po cenach ustalonych w sezonie 1946-1947

5.IX.1946: **WWs-30** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Paweł Bolda I; Wielka Wieś)*

XII.1947: **Łeb-19** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Teodor Bolda II; Łeba)*

5.II.1948: **Łeb-19** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Teodor Bolda II; Łeba)*

IV.1950: *Teodor Bolda II* zakupił kuter na wieloletnie (10 lat) spłaty

poł(?).1950: wymiana dotychczasowego silnika na silnik marki Callesen o mocy 75 KM

24.I.1951: **Łeb-19** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Teodor Bolda II; Łeba)*

30.X.1953: **Wła-53** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Teodor Bolda II; Władysławowo)*

17.I.1955: w sztormie, wyrzucony na plażę pomiędzy Jastarnią a Kuźnicą

31.I.1955: ściągnięty przez rybaków indywidualnych

skierowany do remontu we Władysławowie

III.1957: **Wła-53** *(Teodor Bolda II; Władysławowo)*

† 9.III.1965 ok. godz. 5.45: podczas wyjścia z portu we Władysławowie ok. 300 m od główek falochronu, w wyniku uszkodzenia poszycia przez lody

i gwałtownego zalania wnętrza kutra (szyper Józef Skoczke), załoga przesz ła na kuter „Wła-105”

28.III.1965: wydobyty w kilku częściach przez dźwig pływający „DM-V” w asyście holowników „Tumak” i „Rosomak” oraz statku ratowniczego „R-4”

przeznaczony na opał

9.) **HEL 121**, *Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 9(?)

*Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 9(?), wodowany 16.XI.1934, ukończony II.poł.XI.1934, rejestracja 18.VII.1936

nazwa MIR-owska: ***MIR 9***

sygnał wywoławczy:(od I.poł.50-tych): *SOFN*

*charakterystyka w 1934:* 18.3 BRT, 7.1 NRT; 14.30×4.56×? m, głębokość kadłuba 1.70 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun, 30 KM,

1 maszt; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

I.poł.1934: zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki*

16.XI.1934: wodowany

II.poł.XI.1934: ukończony jako **Hel 121** *(****właściciel:*** *Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich;* ***użytkownik:*** *Juliusz Dettlaff I; Hel)*

26.I.1935: brał udział w ściąganiu z mielizny kutra „Hel 118”

29.XI.1935: w trakcie połowów szprota w pobliżu Gdyni zaczepił włokiem o leżący na dnie samochód, który został przywleczony w sieci do Helu

5.XII.1935: unieruchomiony na morzu, z powodu utraty śruby, przyholowany do Helu przez kuter dozorczy „Tryton”

poł(?).XII.1935: zwrócony *Morskiemu Instytutowi Rybackiemu*

II.poł.XII.1935: **Hel 121** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Mirosław Szewczyk; Hel)*

***UWAGA:*** możliwe, iż był dzierżawiony przez *Mirosława Szewczyka* od *Julusza Dettlaffa I*

18.VII.1936: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Hel 121**

21.I.1937: **WWs 37** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Mirosław Szewczyk; Wielka Wieś)*

po I.1937: **Hel 121** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Mirosław Szewczyk; Hel)*

1.IX.1939: wraz z kutrem „Gdy 35” i statkiem-bazą „Marie-Alice” (Gdy 76) poławiał na Skagerraku

na wieść o wybuchu wojny, statki weszły do Gøteborgu

poł.(?)IX.1939: przeholowany do Bastholm, gdzie pozostawał pod opieką polskiego konsula

III.1940: na szczeblu ministerialnym podjęto decyzję o sprzedaży kutra

8.VI.1940: sprzedany przez *Poselstwo RP*, za pośrednictwem Ignacego Arnolda ze Sztokholmu, firmie *A.B. Skandinaviska Fartyg-Agenturen* z Gøteborgu

dalsze losy nie znane

10.) **ADELA** Hel 117, *Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 10(?)

*Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 10(?), wodowany 14.XII.1934, ukończony kon.XII.1934, rejestracja 18.VII.1936

nazwa MIR-owska: ***MIR 10;*** od II.poł.40-tych: ***PRS 41026*** --> od 1975: ***PRS 410026***

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

*charakterystyka w 1934:* 18.3 BRT, 7.1 NRT; 14.30×4.56×1.20 m, głębokość kadłuba 1.38 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun,

30 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 6 węzłów; załoga 3 ludzi

*charakterystyka w 1936:* 18.44 BRT, 4.84 NRT; 14.30×4.56×1.20 m, głębokość kadłuba 1.38 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun,

30 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 6 węzłów; załoga 3 ludzi

*charakterystyka w 1942:* 18.44 BRT, 4.84 NRT; 14.30×4.56× 1.20 m, głębokość kadłuba 1.38 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik MWM 325,

70/77 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster; załoga 3 ludzi

*charakterystyka w 1947:* 18.44 BRT, 4.84 NRT; 14.24×4.60×? m, , wysokość boczna 1.90 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik MWM 320,

90 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 3 ludzi

*charakterystyka w 1950:* 15.25 BRT, 6.27 NRT, 4 tony; 14.19×4.63×? m, głębokość kadłuba 1.43 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik

MWM 320, 90 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 3 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 15.25 BRT, 6.27 NRT, 4 tony; 14.19×4.63×? m, głębokość kadłuba 1.43 m, wysokość boczna 2.40 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; 4-cyl. silnik MAN, rok produkcji 1935, nr silnika 29828-831, 70 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 3 ludzi

*charakterystyka w I.1971:* 15.25 BRT, 6.27 NRT, 4 tony; 14.42(całk.)/14.19(rej.)×4.60×? m, głębokość kadłuba 1.43 m, wysokość boczna 2.15 m; kadłub

drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik MAN, rok produkcji 1935, nr silnika 29828-831, 90 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga

3 ludzi

II.poł.1934: zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki*

14.XII.1934: wodowany

kon.XII.1934: ukończony jako **Adela** Hel 117 *(****właściciel:*** *Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich;* ***użytkownik:*** *Józef Lipski; Hel)*

17.III.1935: wypłynął w pierwszy rej połowowy pod Bornholm

VI.1936(?): **Adela** Hel 117 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Józef Lipski; Hel)*

18.VII.1936: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Adela**

9.IV.1937: w okolicach Bornholmu wyłowił minę morską. którą po przywiezieniu do portu w Gdyni, zdano Dowództwu Marynarki Wojennej

VI.1937: wypłynął do Skagen na połowy homarców

17.VIII.1937: powrócił ze Skagen przyworząc 100 kg homarców

XII.1937: **Jurek** Gdy 40 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Józef Koss; Gdynia)*

X.1939: **Got 40** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Josef Koss; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

1942: **Got 4** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Josef Koss; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

25.II.1943: **Hela 23** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Alfred Zuch; Hela)*, bandera Niemiec

III.1945: ewakuowany na zachód

po 9.V.1945: **MAAF 3** *(????; Maasholm)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

26.IX.1945: raportowany w Kilonii-Kappeln, następnie przydzielony do*Bergungsgruppe KIel*  
1945/1946: **MAA 16** *(????; Maasholm)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)  
1946: **EK 12 (= Eckernförde 12)** *(????;* Eckernförde*)*

9.X.1946: rewindykowany

22.XII.1946: wyruszył do kraju (szyper Paweł Gic)

31.XII.1946: powrócił do kraju

I.1947: *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego* przydzielił kuter *Pawłowi Gicowi* pod warunkiem przesiedlenia się do Łeby

później zmieniono miejsce przesiedlenia na Gdańsk

15.III.1947: **Gda-12** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Paweł Gic; Gdańsk)*

5.II.1948: **Gda-12** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Paweł Gic; Gdańsk)*

IX.1948: *Paweł Gic* zakupił kuter na wieloletnie spłaty

24.I.1951: **Gda-12** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Paweł Gic; Gdańsk)*

X.1951: **Gdy-40** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Paweł Gic; Gdynia)*

19.I.1952 ok. godz. 17.00: został uszkodzony przez manewrujący w porcie helskim kuter „Gdy-82”

I.1954: **Gdy-40** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Leon Maciuszenko i Antoni Hermann; Gdynia)*

tego samego dnia został odebrany *Pawłowi Gicowi* z powodu zalegania ze spłatami

II.1956: **Gdy-40** *(Leon Maciuszenko i Antoni Hermann; Gdynia)*

VII.1959: **Gdy-40** *(Antoni Hermann; Gdynia)*

8.III.1967: we mgle, na redzie portu w Gdyni, zderzył się z kutrem „Gdy-37” doznając przecieku kadłuba

pocz.II.1978(?): **Gdy-40** *(Andrzej Pankonin i Jerzy Cieśliński; Gdynia)*

11.II.1978 ok. godz. 17.40: w odległości 1 Mm od ujścia Wisły Śmiałej, po utracie równowagi wypadł za burtę i utonął szyper kutra „Gdy-40”, który był

holowany z Gdyni do Górek Wschodnich, przez kuter „WsG-10”

III.1978: **WsG-19** *(Andrzej Pankonin i Jerzy Cieśliński; Górki Wschodnie)*

† 12.II.1980: zatonął przy nabrzeżu w Górkach Wschodnich

później podniesiony, rozebrany na złom i opał

11.) **HEL 118**, *Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 11(?)

*Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 11(?), ukończony II.poł.XII.1934, rejestracja III.dek.XII.1934

nazwa MIR-owska: ***MIR 11;*** od II.poł.40-tych: ***PRS 41090***

sygnał wywoławczy (od II.poł.40-tych): *SNKP*

*charakterystyka w 1934:* 12.00×4.27×? m, głębokość kadłuba 1.85 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun, 30 KM, 1 maszt; 1 śruba,

1 ster, 6 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1936:* 12.00×4.27×? m, głębokość kadłuba 1.85 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Tuxham, 42/48 KM, nr silnika 2066,

1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 6 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1947:* 12.00×4.27×? m, głębokość kadłuba 1.90 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Tuxham, 48 KM, nr silnika 2066,

1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 6 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1953:* 10.53 BRT, 2.70 NRT; 12.00×4.16×1.24 m, głębokość kadłuba 2.10 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik June

Munktell 252MV, nr silnika 4976/77, rok produkcji 1949, 64 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 6 węzłów; załoga 4 ludzi

II.poł.XII.1934: ukończony jako **Hel 118** *(****właściciel:*** *Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich;* ***użytkownik:*** *Augustyn Netzel; Hel)*

30.XII.1934: wszedł do eksploatacji, wypływając na połowy szprota

24.I.1935: porwany przez lody i rzucony na mieliznę na cyplu helskim

26.I.1935: ściągnięty przez kutry „Hel 90”, „Hel 97”, „Hel 105”, „Hel 120” i „Hel 121”

VI.1936(?): **Hel 118** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Augustyn Netzel; Hel)*

IX.1936: wymiana dotychczasowego silnika na silnik marki Tuxham o mocy 42/48 KM, zainstalowano także oświetlenie elektryczne

13,I,1937: kuter „Eryka (Bór 50) uszkodził włok podczas połowu szprota na Zatoce Gdańskiej

1939: bazował we Władysławowie

X.1939: **Gro 42** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Augustyn Netzel; Großendorf)*, bandera Niemiec

VIII.1943: **Albatros** Gro 12 *(Augustyn Netzel; Großendorf)*, bandera Niemiec

*Augustyn Netzel* dokonał spłaty zadłużenia wobec *Treuhandstelle Ost,* która przejęła roszczenia *Morskiego Instytutu Rybackiego*

† III.1945: przy pomocy ładunków wybuchowych, zatopiony przez Niemców w porcie Władysławowo

6.VIII.1945: *Ekipa Ratownicza Stoczni Nr 12*, przy udziale rybaków z Wielkiej Wsi, rozpoczęła prace przy podniesieniu kutra

19.VIII.1945: zakończenie prace przy podniesieniu kutra

skierowany go do remontu

IX.1945: **Jadwiga** Hel 3 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Augustyn Netzel; Hel)*

pocz.VI.1947: *Augustyn Netzel* zwrócił kuter *Morskiemu Instytutowi Rybackiemu*

powojenne raty płacone przez *Augustyna Netzla* zostały policzone na poczet nowego kutra „Hel-3” typu KG-150

I.dek.VI.1947: **Hel-3** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Wiktor Michalczyk; Hel)*

*Wiktor Michalczyk* przenosił się w Dziwnej

13.VI.1947: w trakcie rejsu „dostawczego” osiadł na mieliźnie u wejścia do portu w Łebie

próby ściągnięcia w następnych dniach nie powiodły się, z czasem kuter całkowicie pogrążył się w wodzie

VIII.1947: podniesiony przez *Grupę Awaryjną Stoczni Rybackiej w Gdyni* i skierowany do remontu

przydzielony *Janowi Stynowi* z Wielkiej Wsi, który zadeklarował chęć osiedlenia się na Ziemiach Odzyskanych

IX.1947: **Łeb-25** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jan Styn; Łeba)*

5.II.1948: **Łeb-25** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Jan Styn; Łeba)*

IV.1950: zakupiony od *Morskiej Centrali Handlowej* na wieloletnie spłaty przez *Jana Styna*

24.I.1951: **Łeb-25** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Jan Styn; Łeba)*

30.X.1953: **Wła-28** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Jan Styn; Władysławowo)*

1.IV.1954 godz. 04.45: pięć Mm na płn.-wsch. od Władysławowa w trudnych warunkach pogodowych zderzył się (szyper Jan Styn) z kutrem „Wła-31”

VIII.1954: zderzył się z niezidentyfikowanym statkiem na wysokości Chałup

II.1958: **Wła-28** *(Jan Styn; Władysławowo)*

uregulowano ostatnią ratę

30.IX.1965: w czasie postoju przy nabrzeżu, został uderzony w burtę przez manewrujący w porcie kuter „Wła-76”

z powodu poważnych uszkodzeń i nieopłacalności remontu został rozebrany na opał

12.) **KAR 1**, *Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 12(?)

*Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 12(?), ukończony 13.VII.1935, rejestracja 19.XII.1935

nazwa MIR-owska: ***MIR 12;*** od II.poł.40-tych: ***PRS 41109***

sygnał wywoławczy: *SODO* (do X.1939) --> od II.poł.40-tych: *SOFM*

*charakterystyka w 1935:* 19.71 BRT, 4.79 NRT; 14.11×4.67×1.10 m, głębokość kadłuba 1.42 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun,

40 KM, 1 maszt, 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1943:* 19.71 BRT, 4.79 NRT; 14.11×4.67×1.10 m, głębokość kadłuba 1.42 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Modaag (lub

Deutsche Werke), 70 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1949:* 19.98 BRT, 4.82 NRT; 13.89(p.p.)×4.70×? m, głębokość kadłuba 1.58 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Modaag

(lub Deutsche Werke), 70 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w XII.1957:* 19.98 BRT, 4.82 NRT, 4 tony; 13.89(rej.)×4.70×? m, głębokość kadłuba 1.58 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl.

silnik Vølund M-230, nr silnika 2688, rok produkcji 1955, 70 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 4 ludzi

13.VII.1935: ukończony jako **Kar 1** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Paweł i Jakub Wittbrodt; Karwia)*

19.XII.1935: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Kar-1**

I.poł(?).1939: **Kar 1** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jan Wittbrodt; Karwia)*

X.1939: **Lucia** Kar 1 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Johannes Wittbrodt; Karwen)*, bandera Niemiec

pocz(?).1940: **Lucia** Kar 1 *(Paul, Josef i Anton Wittbrodt oraz Otto Radtke; Karwen)*, bandera Niemiec

poł(?).1940: **Lucia** Kar 45 *(Paul, Josef i Anton Wittbrodt oraz Otto Radtke; Karwen)*, bandera Niemiec

X.1940: **Lucia** Gro 45 *(Paul Wittbrodt; Großendorf)*, bandera Niemiec

IX.1942: unieruchomiony ze względu na brak załogi, którą powołano do służby w Wehrmachcie

XII.1942: odebrany właścicielowi przez Fischmeisteramt Gotenhafen i przeprowadzony do Gotenhafen

zarekwirowany, jednostka pomocnicza **Gro 45** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

IV.1943: **Gro 45** *(****właściciel:*** *Paul Wittbrodt;* ***użytkownik:*** *Johannes Radke II; Großendorf)*, bandera Niemiec

pocz.V.1943: oficjalnie odebrany *Paulowi Wittbrodtowi*

kon.V.1943: **Hela 8** *(?????; Hela)*, bandera Niemiec

odprowadzony z Großendorfu do Hela przez statek dozorczy „Seemöwe” i przerejestrowany

poł.1943: zarekwirowany, jednostka szkolna **Hela 8** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *Unterwasserortungs-Lehrgang*  w Agrufront

II.poł.1944(?): zwrócony, **Hela 8** *(Paul Nötzel; Hela)*, bandera Niemiec

X.1944: wykazywany jako czynny w rybołówstwie

28.XII.1944: zarekwirowany, jednostka szkolna **Hela 8** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *24. U-bootflotille*

III.1945: ewakuowany do Kiel

IV.1945: przydzielony do *19. U-bootflotille,* jako jednostka do połowu ryb na zaopatrzenie załóg

***UWAGA:*** Bohdan Huras w swoich książkach podaje, że według części źródeł zatonął 9.V.1945 na zachód od Fehmarn

26.V.1945: **Hela 8** *(?????)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

raportowany w Kiel-Laboe pod opieką *Pawła Netzla*

***UWAGA:*** do czasu rewindykacji kuter trzykrotnie zmieniał nazwę: **Ki 32**, **LIST 8** oraz **FS 83**

26.VIII.1946: zwolniony przez władze alianckie jako własność polska

10.XI.1946: wyszedł rejs powrotny do kraju

22.XI.1946: powrócił do Gdyni (szyper Paweł Wittbrodt)

26.XI.1946: *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego* przydzielił kuter *Pawłowi Wittbrodtowi*

2.I.1947: **WWs-12** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Paweł Wittbrodt; Wielka Wieś)*

14.II.1949: **Wła-10** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Paweł Wittbrodt; Władysławowo)*

kon.XII.1949: **Wła-10** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Paweł Wittbrodt; Władysławowo)*

IV.1950: zakupiony od *Morskiej Centrali Handlowej* na wieloletnie spłaty przez *Pawła Wittbrodta*

24.I.1951: **Wła-10** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Paweł Wittbrodt; Władysławowo)*

26.III.1956: w trakcie połowów na łowisku „RS 7-8” zderzył się z kutrem „Wła-11”

V.1956: **Wła-10** *(Paweł Wittbrodt; Władysławowo)*

VI.1970: wycofany z eksploatacji i sprzedany ekipie filmu „Kaszëbë”

wyciągnięty na plażę w Chłapowie, służył jako rekwizyt, po zakończeniu zdjęć do filmu został spalony

13.) **SANTA RYTA** Gdy 43, *Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 13(?)

*Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 13(?), wodowany VII.1935(?), ukończony poł.VIII.1935(?), rejestracja 19.XII.1935

*Stocznia Gdyńska S.A.* w Gdyni, na zlecenie Ledkego, w początku VIII.1935 zainstalowała silnik

nazwa MIR-owska: ***MIR 13***

sygnał wywoławczy: *SODN*

*charakterystyka w 1935:* 19.2 BRT, 4.4 NRT; 14.09×4.64×? m, głębokość kadłuba 1.4 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Škoda, 60 KM,

1 maszt; 1 śruba, 1 ster

I.poł.1935: zamówiony przez *Morski Instytut Rybacki*

VII.1935(?): wodowany

pocz.VIII.1935: *Stocznia Gdyńska S.A.* w Gdyni na zlecenie *Franciszka Ledkego* zainstalowała silnik marki Škoda

poł.VIII.1935(?): ukończony jako **Santa Ryta** Gdy 43 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Anastazy Konkol; Hel)*

19.XII.1935: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Santa Ryta**

X.1939: **Got 43** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *?????; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

10.VIII.1940: zmobilizowany, **Got 43** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

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

12.XII.1940: zwrócony, **Got 43** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *?????; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

1941: **Got 23** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Paul Bolda; Chlapau)*, bandera Niemiec

III.1945: ewakuowany na zachód

IX.1945: raportowany w Kiel-Kappeln w stanie rozbitym

dalsze losy nie znane

14.) **PRO CHRISTO** Puc 1, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 14(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 14(?), położenie stępki 5.VIII.1935, wodowany XII(?).1935, ukończony I.1936, rejestracja 21.IV.1936

nazwa MIR-owska: ***MIR 14;*** od II.poł.40-tych: ***PRS 41103*** --> od 1975: ***PRS 410103***

sygnał wywoławczy: *SODV* -->od II.poł.40-tych: *SOFS*

*charakterystyka w 1936:* 20.9 BRT, 5.1 NRT; 14.20×4.80×? m, głębokość kadłuba 1.80 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun, 40 KM,

1 maszt; 1 śruba, 1 ster; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1938:* 20.03 BRT, 5.06 NRT; 14.20×4.80×? m, głębokość kadłuba 1.80 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Krupp-Modaag

SRB 33, 75 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 8-9 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1941:* 20.03 BRT, 5.06 NRT; 14.25×4.67×? m, głębokość kadłuba 1.70 m, wysokość boczna 2.10 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; silnik Krupp-Modaag SRB 33, 75 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 8-9 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1949:* 19.88 BRT, 4.54 NRT, 4 tony; 13.43×4.54×? m, głębokość kadłuba 1.50 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Krupp-

Modaag SRB 33, 75 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 8-9 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1950:* 19.88 BRT, 4.54 NRT, 4 tony; 13.43×4.54×? m, głębokość kadłuba 1.50 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Callesen

195CR, nr silnika 3173, rok produkcji 1950, 75 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1973:* 19.88 BRT, 4.54 NRT, 4 tony; 13.43×4.54×? m, głębokość kadłuba 1.50 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Puck

B-75, 75 KM, 1 maszt; 7 węzłów; załoga 4 ludzi

5.VIII.1935: położenie stępki

***UWAGA:*** plany kutra zakupiono w fińskiej stoczni *Erik Estlander*

XII(?).1935: wodowany

I.1936: ukończony jako **Pro Christo** Puc 1 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Augustyn Schmidtke I; Puck)*

***UWAGA:*** początkowo zapisywano oznakę rybacką jako „Puck 1”

21.IV.1936: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni Jako **Pro Christo**

1936: wymiana dotychczasowego silnika na silnik Krupp-Modaag SRB 33 o mocy 75 KM

X.1939: **Putz 1** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Augustinus Schmidt; Putzig)*, bandera Niemiec

XI.1939: **Put 1** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Augustinus Schmidt; Putzig)*, bandera Niemiec

10.VIII.1940: zmobilizowany, **Put 1** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

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

XII.1940: zwrócony, **Put 1** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Augustinus Schmidt; Putzig)*, bandera Niemiec

6.III.1941: powrócił do Pucka z Europy Zachodniej

I.poł.1942: **Put 1** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Clement Schmidt; Putzig)*, bandera Niemiec

XII.1942: **Put 1** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Johann Schmidt; Putzig)*, bandera Niemiec

10.VIII.1940: zarekwirowany, stawiacz zasłony dymnej **Put 1** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

jako Nebelträger przydzielony do *Flagru Kdo - Danzig - Westpreußen*

po III.1945: odnaleziony w Gdańsku

28.XII.1945: **Gdy-47** *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

I.1946: **Gdy-47** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej; Gdynia)*

przydzielony *Pułkowi Szkolnemu Marynarki Wojennej* z Nowego Portu,eksploatowany w połowach ryb na własny użytek

V.1946: doznał awarii układu napędowego, skierowany na remont do *Stoczni Rybackiej* w Siankach

VIII.1946: **Gdy-47** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Połowowa Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

VII.1947: **Puc-5** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jan Szmidtke; Puck)*

5.II.1948: **Puc-5** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Jan Szmidtke; Puck)*

1948: przeszedł remont generalny w Pucku

14.II.1949: **Wła-27** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Jan Szmidtke; Władysławowo)*

IV.1950: zakupiony od *Morskiej Centrali Handlowej* przez *Jana Szmyta* na wieloletnie spłaty

***UWAGA:*** na przełomie lat 40-tych i 50-tych, kaszubskie nazwiska były spolszczane, Jan Schmidtke/Schmidt/Szmit/Szmyt to ten sam rybak

X.1950: wymiana dotychczasowego silnika na silnik marki Callesen 195CR, nr silnika 3173 o mocy 75 KM

***UWAGA:*** silnik był dzierżawiony od *Morskiej Centrali Handlowej*, wymiany dokonano w *Rybackiej Bazie Remontowej „Arki”* we Władysławowie

24.I.1951: **Wła-27** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Jan Szmidtke; Władysławowo)*

I.1956: **Wła-27** *(Jan Schmidt; Władysławowo)*

IV.1956: **Wła-27** *(Jan i Leon Schmidt; Władysławowo)*

1973: modernizacja dotychczasowego silnika do standardu silnika Puck B-75

VI.1975: **Wła-27** *(Leon i Zbigniew Leon Schmidt; Władysławowo)*

I.1978: **Wła-27** *(Jan Piotr i Zbigniew Leon Schmidt; Władysławowo)*

II.1979: przeklasyfikowany na rybacką łódź motorową

IX(?).1984: **Wła-27** *(Jan Piotr Schmidt; Władysławowo)*

IV.kw.1984: **Wła-27** *(Jadwiga Schmidt; Władysławowo)*

24.XI.1985 ok. godz. 22.00: w wyniku awarii napędu, zepchnięty przez silny wiatr na mieliznę w pobliżu pławy „Władysławowo” (szyper Jerzy Bolda)

25.XI.1985 ok. godz. 01.35: statek ratowniczy „Halny” podjął bezowocną próbę ściągnięcia łodzi z mielizny

† 25./26.XI.1985: rozbity przez fale

15.) **MARINUS** Gdy 60, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 15(?)

*Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 15(?), położenie stępki VIII.1935, wodowany XII.1935(?), ukończony kon.XII.1935, rejestracja

21.IV.1936

nazwa MIR-owska: ***MIR 15;*** od II.poł.40-tych: ***PRS 41427*** --> od 1975: ***PRS 410427***

sygnał wywoławczy: *SODS* (do X.1939) --> od I.poł.50-tych: *SOOR* (wykreślony z rejestru w 1970)

*charakterystyka w 1936:* 20.1 BRT, 5.1 NRT; 14.25×4.67×? m, głębokość kadłuba 1.4 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Tuxham, 40 KM,

1 maszt; 1 śruba, 1 ster; załoga 3 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 20 BRT, 5 NRT, 5 tony; 14.25×4.67×1.43 m, głębokość kadłuba 1.43 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik

Vølund, M-230, rok produkcji 1949, nr silnika 2641, 70 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 3 ludzi

VIII.1935: położenie stępki

XII(?).1935: wodowany

kon.XII.1935: ukończony jako **Marinus** Gdy 60 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Augustyn Hermann; Gdynia)*

21.IV.1936: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Marinus**

16. IX.1939: po zdobyciu Gdyni zajęty na stoczni

X.1939: **Got 60** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Augustinus Hermann; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

25.VIII.1940: zmobilizowany, **Got 60** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

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

23.XI.1940: zwrócony, **Got 60** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Augustinus Hermann; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

1941: **Got 6** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *??????; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

III.1945: ewakuowany na zachód

26.IX.1945: raportowany w Heikendorf  
27.X.1945: powrócił do kraju

kon.X.1945: **Gdy-23** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Antoni Hermann; Gdynia)*

IV.1946: **Gdy-23** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Leon Maciuszenko; Gdynia)*

II.1948: **Gdy-23** *(Leon Maciuszenko; Gdynia)*

1949: wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik Vølund, M-230, rok produkcji 1949, nr silnika 2641 o mocy 70 KM

4.IX,1956 godz. 11.23: zderzył się w porcie gdyńskim ze statkiem pasażerskim „Wanda”

II.1979: **Gdy-23** *(Jan Kass i Stanisław Datta; Gdynia)*

1984: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

prawdopodobnie przebudowywany sposobem gospodarczym na jacht

2006: cumował przy twierdzy w Wisłoujściu z uszkodzoną burtą

ok. 2009: zatonął przy nabrzeżu

dalsze losy nie znane

16.) **ALBATROS** Gdy 55, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 16(?)

*Warsztat szkutniczy Franciszka Ledke* w Gdyni, nr budowy 16(?), ukończony VI.1936, rejestracja 5.I.1937

nazwa MIR-owska: ***MIR 16;*** od II.poł.40-tych: ***PRS 41145***

sygnał wywoławczy *SOEK* (do X.1939) --> od II.poł.40-tych: *SOSL* --> od I.poł.50-tych: *SOWA*

*charakterystyka w 1936:* 32.4 BRT, 11.2 NRT;16.46×5.03×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik o mocy 100 KM, 2 maszyt; 1 śruba, 1 ster;

załoga 5 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 28 BRT, 9 NRT, 6 ton; 16.48(rej.)×5.10×1.75 m, głębokość kadłuba 1.55 m, wysokość boczne 2.22 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; 2-cyl. silnik Vølund M-240, nr silnika 2697, rok produkcji 1952, 100 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 6 węzłów; załoga 5 ludzi

VI.1936: ukończony jako **Albatros** Gdy 55 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Karol i Paweł Krüger; Gdynia)*

5.I.1937: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Albatros**

13.IX.1939: wyszedł z Babich Dołów z zamiarem przejścia do Hoburgu w Szwecji, po kilku godzinach zmieniono kurs na Liepaja (Lipawa)

próbę przerwania blokady podjęło 5 oficerów marynarki i dwóch marynarzy niemających przydziału, załogę stanowili bracia Krügerowie

14./15.IX.1939: wszedł do Liepaja (Lipawa), żołnierzy internowano, a kuter skonfiskowano, natomiast braci Krügerów po pewnym czasie odesłano do domu

XI.1939: kuter ratowniczy **Albatros**, bandera Łotwy

5.VIII.1940: kuter ratowniczy(?) **Albatros (Альбатрос)** *[Voyenno-Morskoy Flot SSSR (Военно-Морской Флот СССР)]*, bandera Związku Sowieckiego

VII.1941: zdobyty przez Niemców na stoczni w Libau (Lipawie) na Łotwie

po VII.1941: **Albatros** Got 55 *(Fischereiamt Gotenhafen; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

5.IV.1942: zarekwirowany, okręt strażniczy **O.R. 27** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *Küstenschutzflotille Reval* ze składu *Küstenschutzgruppe Ostland*

1.VIII.1942: okręt strażniczy **O.Re 27** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *Küstenschutzflotille Reval* ze składu *Küstenschutzgruppe Ostland*

10.X.1944: holowany z Rygi przez holownik „Schwalbenburg”

15.X.1944: pomocniczy patrolowiec **Vs 1406** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *14. Sicherungflotille*

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

1945/946: **Lo 53**, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

IX.1945: raportowany w Kiel-Kappeln

15.VIII.1946: rewindykowany

18.XII.1946: wyruszył do kraju

21.XII.1946: powrócił do Gdyni

I.1947: przekazany Juliuszowi Dencowi

pocz.II.1947: **Gdy-2** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Juliusz Denc; Gdynia)*

5.II.1948: **Gdy-2** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Juliusz Denc; Gdynia)*

IV.1950: zakupiony od *Morskiej Centrali Handlowej* na wieloletnie spłaty przez *Juliusza Denca*

24.I.1951: **Gdy-2** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Juliusz Denc; Gdynia)*

23.III.1953: w trakcie połowów na południowym Bałtyku, w gęstej mgle, zderzył się z kutrem „Gdy-177”

poł.50-tych: **Gdy-2** *(Juliusz Denc; Gdynia)*

15.VI.1961: na Zatoce Gdańskiej zderzył się z kutrem „Gdy-32”

12.XII.1967 ok. godz. 17.20: wszedł na mieliznę (szyper Augustyn Dettlaff) u wejścia do portu we Władysławowie

† 15.V.1969 godz. 15.47: zatonął w sztormie na pozycji N 55º25’ i E 020º14’, wracając do Gdyni z łowiska „X 12”

załogę podjął kuter „Gdy-6”

17.) **ERYKA** Bór 50, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 17(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 17(?), położenie stępki 26.IX.1935, ukończony 26.I.1936, rejestracja 28.XI.1936

nazwa MIR-owska: ***MIR 17;*** od II.poł.40-tych: ***PRS 41123*** --> od 1975: ***PRS 410123***

sygnał wywoławczy: *SOEA* (do X.1939) --> od II.poł.40-tych: *SOEX* (skreślony z rejestru ok. 1965)

*charakterystyka w 1935:* 31.83 BRT, 13.93 NRT; 16.17×5.06×? m, głębokość kadłuba 2.00 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Alpha,

100 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 5 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 31.83 BRT, 13.93 NRT; 16.17(rej.)×5.06×? m, głębokość kadłuba 1.76 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

Callesen 195DR, nr silnika 3308, rok produkcji 1953, 100 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster; załoga 5 ludzi

26.IX.1935: położenie stępku na zamówienie *Morskiego Instytutu Rybackiego* z siedzibą w Gdyni

26.I.1936: ukończony jako **Eryka** Bór 50 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Konstancja i Jan Dahl I; Bór)*

28.XI.1936: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Eryka**

13,I,1937: podczas połowu na Zatoce Gdańskiej, uszkodził włok kutra „Hel 118” poławiającego szprota

12.VI.1937: doznał uszkodzeń w kolizji z nabrzeżem *Żeglugi Polskiej* w Gdyni, gdy chciano wyokrętować wczasowiczów

uszkodzeniu ulgło również nabrzeże

V.1938: w wyniku awarii silnika unieruchomiony w trakcie połowów pod Bornholmem

przeholowany do Nexø

29.IX.1938: wpisany do Rejestru Statków Morskich w *Sądzie Grodzkim* w Gdyni, nr rejestru 172

IV.kw.1938: obłożony aresztem w Nexø, za nieuregulowanie należności za remont

11.II.1939: wszedł do Gdyni po ucieczce z aresztowania w Nexø

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

wcielony do *Oddziału Kutrów*

X.1939: **Erika** D.Hei 50 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Johannes Dahl; Danzinger Heisternest)*, bandera Niemiec

15.V.1940: zmobilizowany, kuter transportowy **D.Hei 50** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

zmobilizowany dla *Operacji „Weßerübung”*, przydzielony do *Kuttertransporte Nord*

10.VI.1940: skierowany do Oxhöft (Oksywia)

17.VI.1940: przybył do Oxhöft (Oksywia), rozpoczęto wyposażanie kutra do służby w charakterze jednostki strażniczej

znajdował się w dyspozycji *Küstenbefehlshaber der östlichen Ostsee*

III.kw.1940: przydzielony do *Hafenschutzflotille Travemünde*

pocz.IX.1940: kuter strażniczy **DH 12** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *Hafenschutzflotille Hohwacht*

7.IX.1940: przydzielony do *I. Gruppe/Untergruppe C 31. Minensuchflotille*

III.kw.1940: po przejściu z Borkum do Den Helder przydzielony do *Hafenschutzflotille Körsor*

30.XI.1940: pomocniczy trałowiec **M 3112** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *I. Gruppe 31. Minensuchflotille,* używano również oznaczenia **DH 12**

16.I.1941: pomocniczy trałowiec **M 3109** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *I. Gruppe 31. Minensuchflotille*

1.III.1942: bez załogi, możliwe, że wycofany ze służby

1.IV.1942: poza eksploatacją

8.IV.1942: przejęty od *KMD Hamburg,* wypłynął do Oxhöft (Jastarni)

29.VI.1942: zwrócony, **Erika** D.Hei 50 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Johannes Dahl; Danzinger Heisternest)*, bandera Niemiec

tego dnia powrócił do Danzinger Heisternest (Boru)

I.poł.1943: **D.Hei 5** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Johannes Dahl; Danzinger Heisternest)*, bandera Niemiec

6.X.1943: doznał awarii napędu podczas połowów

8.X.1943: powócił do portu

9.XI.1944: poza eksploatacją

III.1945: odszedł do Niemiec Zachodnich, ewakuując cywilów z Prus Wschodnich

VI./VII.1945: **LUF 59** *(?????, Lübeck)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

dzierżawiony przez niemieckiego rybaka od brytyjskiej administracji okupacyjnej

13.IX.1945: odnaleziony w Heikendorf z polską załogą (w jej składzie Jan Dahl)

później zmienił miejsce postoju na Neustadt

26.III.1946: zwolniony przez władze alianckie jako własność polska, odszedł do punktu zbornego w Schlutup

16.IV.1946: wyszedł rejs powrotny do kraju

20.IV.1946: powrócił do Gdyni

16.V.1946: **Bór-35** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jan Dahl I; Bór)*

IX.1946: remontowany w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

5.II.1948: **Bór-35** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Jan Dahl I; Bór)*

poł.II.1948: remontowany w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

24.X.1948: uległ awarii na morzu

przykolowany do portu przez kuter „Bór-42”

1.I.1949: **Bór-35** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Jan Dahl II; Bór)*

ze względu na negatywną opinię *Gminnej Rany Narodowej* o *Janie Dahlu I*, na podstawie umowy dzierżawy z 31.XII.1948, użytkownikiem „na

czas ograniczony” został jego syn

13.I.1949: **Jas-96** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Jan Dahl II; Jastarnia)*

oznakę rybacką zmieniono z urzędu

1.IV.1949: **Jas-96** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Połowowa Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

tego dnia kuter został odebrany *Janowi Dahlowi II*

26.VIII.1949: **Gda-22** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Połowowa Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

XII.1949: **Gda-22** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

13.I.1950: *„Jedność Rybacka”* poprosiła *Polski Rejestr Statkow* o wycenę kutra

*Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”* zakupiła kuter od *Morskiej Centrali Handlowej* na wieloletnie spłaty

24.I.1951: **Gda-22** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

1.II.1950: zakupiony od *Morskiej Centrali Handlowej* przez *Rybacką Spółdzielnię Pracy „Jedność Rybacka”* na wieloletnie spłat

2.IV.1951: **Gda-22** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

1.X.1951: **Gdy-115** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

II.poł.1953: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Callesen 195DR, nr silnika 3308, rok produkcji 1953 o mocy 100 KM

VII.1955: **Gdy-115** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

*„Jedność Rybacka”* spłaciła należność za kuter

I.poł.1956: **Gdy-115** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

I.kw.1960: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o nr silnika 3307

XI.1964: **Dar-119** *(Michał Nagórny; Darłowo)*

12.VIII.1965: **Ust-26** *(Michał Nagórny; Ustka)*

2.II.1970 ok. godz. 05.00: w czasie postoju przy nabrzeżu (szyper Jan Aniszkiewicz), został uderzony przez powracający z morza kuter „Ust-120”

1976: wycofany z eksploatacji

wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

dalsze losy nieznane

18.) **GDY 92**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 18(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 18(?), ukończony I.poł.1936, rejestracja 20.XII.1937

plany opracował *Erik Estlander* z Turku w Finlandii

nazwa MIR-owska: ***MIR 18***

sygnał wywoławczy: *SOET*

*charakterystyka w 1936:* 25.1 BRT, 7.84 NRT; 16.57×4.68×2.0 m, głębokość kadłuba 1.90 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Ellwe, 90 KM,

2 maszty, powierzchnia ożaglowania pomocniczego 60 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 3 ludzi

I.poł.1936: ukończony jako **Gdy 92** *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

nie odebrany przez rybaków, unieruchomiony

J.1936: kuter dozorczy **Gdy 92** *(Morski Urząd Rybacki; Gdynia)*

4.IV.1937: skierowany do przebudowy w celu adaptacji do zadań dozorczych

26.VII.1937: kuter dozorczy **Orlik** Gdy 1 *(Morski Urząd Rybacki; Gdynia)*

20.XII.1937: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Orlik**

27.IV.1939: cumując w Gdyni, został uszkodzony przez krypę „ÚM Nr 4” holowaną przez holownik „Atlas”

skierowany na remont do *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

15(?).V.1939: zakończenie remontu

29.VIII.1939: zmobilizowany, kuter **Orlik** *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

przydzielony do *Oddziału Kutrów*

***UWAGA:*** nazwa domniemana, być może otrzymał oznaczenie **T-?** z numeracją w zakresie 7-30

1.IX.1939 godz. 4.45: znajdował się w porcie gdyńskim, po południu przebazował się (wraz z całą „grupą gdyńską”) do Jastarni

4.-6 IX.1939: kilkakrotnie przewoził amunicję z Półwyspu Helskiego do Babich Dołów

później pełnił funkcje łącznikowe, przewoził zaopatrzenie medyczne i benzynę w beczkach do Jastarni, ewakuował z Kępy Oksywskiej na Hel grupę

oficerów

11./12.IX.1939: asystował czterem kutrom przeznaczonym do zatopienia u wejścia do kanału Depki

17.VI.1939: uszkodzony w Jastarni przez niemieckie lotnictwo

X.1939: zajęty przez Niemców w Jastarni, skierowany do remontu

XI.1939: kuter dozorczy **Kondor** *(Fischmeisteramt Danzig; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

1940: zmobilizowany, kuter ochrony rybołówstwa **Kondor** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

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

IX.1940: kuter strażniczy **DH 02** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *Hafenschutzflotille Hohwacht*

1943: kuter hydrograficzny **Kondor** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

klasyfikowany jako *Hilfsvermessungsfahrzeuge*

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

†1947: szczegółów brak

19.) **HEL 150**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 19(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 19(?), ukończony I.poł.1936, rejestracja 20.XII.1937

plany opracował *Erik Estlander* z Turku w Finlandii

nazwa MIR-owska: ***MIR 1******9***

sygnał wywoławczy: *SOEU* -->od II.poł.40-tych: *????*

*charakterystyka w 1937:* 25.11 BRT, 8.1 NRT; 16.57×4.68×2.0 m, głębokość kadłuba 1.90 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Ellwe, 90 KM, 2 maszty, powierzchnia ożaglowania pomocniczego 60 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 3 ludzi

*charakterystyka w 1948:* 16.57×4.65×? m, głębokość kadłuba 2.5 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Vølund, 100/120 KM, 2 maszty,

powierzchnia ożaglowania pomocniczego 60 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 3 ludzi

I.poł.1936: ukończony jako **Hel 150** *(Morski Instytut Rybacki; Hel)*

nie odebrany przez Rybaków, unieruchomiony

J.1936: kuter dozorczy **Hel 150** *(Morski Urząd Rybacki; Hel)*

2.VIII.1937: skierowany do przebudowy w celu adaptacji do zadań dozorczych

25.XI.1937: kuter dozorczy **Kania** Hel 150 *(Morski Urząd Rybacki; Hel)*

20.XII.1937: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Kania**

VIII.1938: obwoził po wybrzeżu ministra spraw zagranicznych Józefa Brcka

VIII.1939: przyholował do Gdyni unieruchomiony w wyniku awarii silnika kuter „Brygida” (Jas-4)

29.VIII.1939: zmobilizowany, kuter **Kania** *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

przydzielony do *Oddziału Kutrów*

***UWAGA:*** nazwa domniemana, być może otrzymał oznaczenie **T-?** z numeracją w zakresie 7-30

X.1939: kuter dozorczy **Odin** *(Fischmeisteramt Danzig; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

zajęty przez Niemców w Helu i przeprowadzony do Gotenhafen

1940: zmobilizowany, kuter ochrony rybołówstwa **Odin** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

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

IX.1940: kuter hydrograficzny **Seeadler** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

klasyfikowany jako *Hilfsvermessungsfahrzeuge*

I.poł.1941: przydzielony do *Flußsicherungsflotille Maass*

poł.1941: przydzielony do *Eprobungsverband Ostsee*

I.1942: zwrócony, kuter dozorczy **Odin** *(Fischmeisteramt Danzig; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

1946: odnaleziony na slipie w Le Havre

pocz.1947: raportowany w Caen

przeholowany do Le Havre przez francuski statek „Servannais”

IX.1947: zabrany z Hawru przez holownik „Herkules”, na pokładzie barki „BK-6229” (kupionej z demobilu)

8.X.1947 godz. 16.30: przybył do Szczecina

IV.kw.1947: przekazany *Szczecińskie Urzędowi Morskiemu*

I.1948: przekazany *Głównemu Inspektoratowi Rybołówstwa Morskiego*

I.kw.1948: kuter strażniczy **Świ-25** *(Kontroler Rybołówstwa Morskiego; Świnoujście)*

nie uruchomiony od czasu powrotu do kraju

II.dek.III.1948: ściągnięty z miejsca postoju w Świnoujściu na głęboką wodę, przez kuter „Gdy-50” i holownik ze Świnoujścia

tego samego dnia wyszedł na holu kutra „Gdy-50” do *Stoczni Rybackiej* w Gdyni, w celu dokonania remontu

21.III.1948: przybył na holu do *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

5.IV.1948: rozpoczęto remont (nr remontu 267/402 na zlecenie ZO158)

poł.1948: kuter dozorczy **Kania** Szcz-30 *(Morski Urząd Rybacki; Szczecin)*

początkowo bazował w Darłowie, a później na Zalewie Szczecińskim

IV.1949: „uciekł” do Ystad w Szwecji, gdzie grupa ludzi z opozycji politycznej poprosiła o azyl

V.1949: przyprowadzony do Polski przez kuter dozorczy „Baca” (Gdy-150)

poł.1949: kuter dozorczy **Kania** Szcz-30 *(Morski Urząd Rybacki; Szczecin)*

II.poł.1949/1950: wykorzystywany przez *8. Brygadę Ochrony Pogranicza* w „krótkoterminowych” rejsach patrolowych

II.1951: kuter patrolowy **Kania** *(****właściciel:*** *Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego,* ***operator:*** *Wojska Ochrony Pogranicza)*

przydzielony do *flotylli morskiej Gdańsk 16. Brygady Wojsk Ochrony Pogranicza*

7.VII.1951: przydzielony do *dywizjonu Okrętów Pogranicza Gdańsk 16. Brygady Wojsk Ochrony Pogranicza*

rozkaz *Dowódcy Wojsk Ochrony Pogranicza* nr 019/org z dnia 7.VII.1951

poł.VII.1951: przydzielony do *dywizjonu Okrętów Pogranicza 15. Brygady Wojsk Ochrony Pogranicza*, stacjonował w Darłówku

1.VIII.1951: kuter patrolowy **KP-31 Kania** *(****właściciel:*** *Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego,* ***operator:*** *Wojska Ochrony Pogranicza)*

przydzielony do *dywizjonu Okrętów Pogranicza 15. Brygady Wojsk Ochrony Pogranicza*, stacjonował w Darłówku

X.1951: portem bazowym *dywizjonu Okrętów Pogranicza 15. Brygady Wojsk Ochrony Pogranicza* zostało się Darłowo

22.XII.1951 godz. 07.27: w porcie gdyńskim zderzył się z wychodzącym z Basenu nr 2 kutrem „Magda” (Gdy-117)

12.I.1952: skreślony z listy floty

rozebrany na opał i złom

20.) **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

21.) **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

22.) **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 lowisku w wyniku ptzrecieku do maszynowni

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

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

23.) **HALINA** Gdy 44, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 23(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 23(?), położenie stępki VI.1936, ukończony X.1936, rejestracja 18.XI.1936

oznaka MIR-u: ***MIR 23***; od I.poł.50-tych: ***PRS 41301*** --> od 1975: ***PRS 410301***

sygnał wywoławczy (od I.poł.50-tych): *SOMM*

*charakterystyka w 1936:* 12.47 BRT, 4.94 NRT; 12.12×3.90×? m, głębokość kadłuba 1.23 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Perkun, 30 KM,

1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 6 węzłow; załoga 3 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 12.94 BRT, 4.31 NRT; 12.12×3.90×? m, głębokość kadłuba 1.23 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik June

Munktell 322MV, nr silnika 7807/08, rok produkcji 1951, 64 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster; załoga 3 ludzi

*charakterystyka w I.1968:* 12.94 BRT, 4.31 NRT; 12.12×3.90×? m, głębokość kadłuba 1.23 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Callesen

195B, nr silnika 3441, 50 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, załoga 3 ludzi

VI.1936: położenie stępki

X.1936: ukończony jako **Halina** Gdy 44 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Feliks Koss; Gdynia)*

18.XI.1936: zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni jako **Halina**

X.1939: **Helene** Got 44 *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Felix Koß; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

V.1941: zarekwirowany, **Got 44** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

IV.1942: zwrócony, **W.Neu 4** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Eduard Much; Westlich Neufähr)*, bandera Niemiec

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

po 9.V.1945: **Heil 11**, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

***UWAGA:*** oznaka rybacka prawdopodobna

IX.1945: raportowany w Kiel-Kappeln, pod opieką Edwarda Mucha

po IX.1945: **LUF 36** (lub **LUF 86**) *(?????; Lübeck)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

***UWAGA:*** dzierżawiony przez niemieckiego rybaka od brytyjskiej administracji rybackiej

X.1946: rewindykowany

IV.1947: znajdował się w Lübeck (Lubece)

I.dek.VI.1947: wyruszył do kraju

16.VI.1947: powrócił do kraju, zawinął do Świnoujścia

18.VI.1947: przeszedł do Gdyni

VI./VII.1947: **Gdy-16** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Feliks Koss; Gdynia)*

***UWAGA:*** kuter był zarządzany przez *Połowową Spółdzielnię Pracy „Jedność Rybacka”*

5.II.1948: **Gdy-16** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Feliks Koss; Gdynia)*

***UWAGA:*** kuter był zarządzany przez *Połowową Spółdzielnię Pracy „Jedność Rybacka”*

X.1949: **Gdy-16** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Połowowa Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

zakupiony od *Morskiej Centrali Handlowej* przez *Połowową Spółdzielnię Pracy „Jedność Rybacka”* na wieloletnie spłaty

XI.1949: **Gda-39** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Połowowa Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

XII.1949: **Gda-39** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

24.I.1951: **Gda-39** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

2.IV.1951: **Gda-39** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

1.X.1951: **Gdy-168** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

VII.1955: **Gdy-168** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

*„Jedność Rybacka”* spłaciła należność za kuter

I.poł.1956: **Gdy-168** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

IX.1958: oferowany na sprzedaż

XII.1958: **Gdy-168** *(Stanisław Jaskułka i Jan Bizewski; Gdynia)*

zakupiony na przetargu

29.III.1959: **Wła-32** *(Stanisław Jaskułka i Jan Bizewski; Władysławowo)*

nazywany przez rybaków **„Batory”**

10.V.1963: zderzył się z kutrem „Wła-60”

XII.1965: **Łeb-54** *(Karol Kaniewicz; Łeba)*

V.1966: wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik Callesen 195B, nr silnika 3441 o mocy 50 KM

VII.1968: **Łeb-54** *(Edward Grzymkowski; Łeba)*

IX(?).1969: **Dar-115** *(Kazimiezr i Zbigniew Miszczuk oraz Zdzisław Brzozowski; Darłowo)*

1970: **Ust-131** *(Jakub Śmiechura; Ustka)*

pocz.1974: **Ust-131** *(Witold Załęski; Ustka)*

IV.kw.1974: **Ust-131** *(Longin Majzner; Ustka)*

6.I.1977 ok. godz. 19.00: osiadł na mieliźnie (szyper Longin Majzner) w odległości 3 Mm na wsch. od wejścia do portu w Ustce

załogę zdjęli ratownicy z Brzegowej Stacji Ratowniczej w Ustce

†6./7.I.1977: rozbity przez fale i uznany za stracony

24.) **ANTONI** Gdy 26, Stocznia Rybacka w Gdyni, typ MIR-24, nr budowy 24(?)

Stocznia Rybacka w Gdyni, typ MIR-24, nr budowy 24(?), położenie stępki 1937, ukończony III.kw(?).1937, rejestracja 26.X.1937

oznaka MIR-u: ***MIR 24***; od I.poł.50-tych: ***PRS 41106*** --> od 1975: ***PRS 410106*** --> po 1984: ***PRS 630056***

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

*charakterystyka w 1937:* 40.4 BRT, 17.1 NRT; 19.10×5.15×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Alpha 292 VHK, 110/120 KM, 2 maszty,

3 żagle pomocniczego ożaglowania; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 40 BRT, 17 NRT, 10 ton; 19.10(rej.)×5.15×2.80 m, głębokość kadłuba 2.27 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl.

silnik MAN, nr silnika 9383, rok produkcji 1932, 110 KM, 2 maszty, 3 żagle pomocniczego ożaglowania; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 5 ludzi

III.kw(?).1937: ukończony jako **Antoni** *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

26.X.1937: **Antoni** Gdy 26 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jan Nadolski; Gdynia)*

tego dnia zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni i przekazany użytkownikowi

X.1939: **Anton** Got 26*(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Jan Dettlaff II; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

17.VI.1940: zarekwirowany, pomocniczy trałowiec **Got 26** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *Küstenbefehlshaber der östlichen Ostsee*

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

po 9.V.1945: **LUF 180** *(Fishery Control Board; Lubeka)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

20.IV.1946: powrócił do kraju

26.IV.1946: **Gdy-26** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Leon Nadolski; Gdynia)*

5.II.1948: **Gdy-26** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Leon Nadolski; Gdynia)*

24.I.1951: **Gdy-26** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Leon Nadolski; 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

poł. 50-tych: **Gdy-26** *(Leon Nadolski; Gdynia)*

6.III.1973 godz. 07.01: w trakcie wspólnych połowów z „Gdy-7”, zderzył się (szyper Leon Nadolski) ze szkolnym trawlerem „Jan Turlejski” (Gdy-212), który

według *Izby Morskiej* ponosił winę za kolizję

III.1973: rozpoczęto remont powypadkowy.

6.IV.1973: zakończnie remontu

1984: wycofany z eksploatacji

1985(?): jacht **Sawatour II** PZ-1622

dalsze losy nieznane

25.) **ALEKSANDER** Hel-111, Stocznia Rybacka w Gdyni, typ MIR-24, nr budowy 25(?)

Stocznia Rybacka w Gdyni, typ MIR-24, nr budowy 25(?), położenie stępki 1937, ukończony II.poł.1937, rejestracja XI.1937

oznaka MIR-u: ***MIR 25***; od I.poł.50-tych: ***PRS 41432*** --> od 1975: ***PRS 410432***

sygnał wywoławczy: SOEW --> od X.1939: DBIW --> od II.poł.40-tych: SNJK (skreślony z rejestru ok. 1965 roku)

*charakterystyka w 1937:* 40.40 BRT, 17.22 NRT; 19.10×5.15×? m, głębokość kadłuba 1.80 m, wysokość boczna 2.27 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; silnik Alpha 292 VHK, 110/120 KM, 2 maszty, 3 żagle pomocniczego ożaglowania; 1śruba, 1 ster, 9.5 węzła; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1942:* 40.17 BRT, 13.04 NRT; 19.10×5.15×? m, głębokość kadłuba 1.80 m, wysokość boczna 2.27 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; silnik Demag, 125 KM, 2 maszty, 3 żagle pomocniczego ożaglowania; 1śruba, 1 ster, 9.5 węzła; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 36.14 BRT, 9.09 NRT; 19.08(rej.)×5.12×? m, głębokość kadłuba 1.64 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Demag,

rok produkcji 1943, 125 KM; 1śruba, 1 ster, 8 węzłów; załoga 5 ludzi

*charakterystyka w I.1991:* 36.14 BRT, 9.09 NRT; 19.08(rej.)×5.12×? m, głębokość kadłuba 1.64 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 6-cyl. silnik

Wola 66H6A, 147 kW/200 KM; 1śruba, 1 ster; załoga 5 ludzi

II.poł.1937: ukończony jako **Aleksander** *(Morski Instytut Rybacki; Hel)*

XI.1937: **Aleksander** Hel 111 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Franciszek Piechocki; Hel)*

zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni i przekazany użytkownikowi

10.III.1938: rejestracja w Sądzie Grodzkim w Gdyni

7.VI.1938: wypłynął w pierwszy rejs eksploatacyjny, pod Bornholm i na wody Skageraku

6.IX.1938: wypłynął na połowy na Morze Północne (jako pierwszy w historii polski kuter rybacki)

26.IX.1938: powrócił do Gdyni

15.VI.1939: wraz z bliźniaczym kutrem „Adela” (Hel 117) poławiał na Skagen

1.VII.1939: powrócił do Gdyni

13.VII.1939: wraz z bliźniaczym kutrem „Adela” (Hel 117) wypłynął na połowy śledzia na Fladden Ground na Morzu Północnym

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

przydzielony do *Oddziału Kutrów*

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

swojego znaku rybackiego **Hel 111**

2.IX.1939: brał udział w akcji ratowniczej okrętu-bazy kutrów trałowych ORP „Gdynia” po jej zatopieniu przez „Stukasy”

†12.IX.1939: zatopiony przez *Polską Marynarkę Wojenną* na Głębince-Depce w celu zablokowania przejścia do portu w Pucku

XII.1939 podniesiony przez *Marinebergungsgruppe* i przeholowany do portu w Oxhöft (Oksywie)

przydzielony do *Kriegsmarine-Marineausrüstungsstelle Gotenhafen* i skierowany do remontu w *Schiffwerft A. & W. Wojan* w Danzig-Troyl

(Gdańsk-Przeróbka)

XI.1940: **Seestern** *(Danzinger Fischzentrale GmbH; Danzig)* bandera niemiecka

zakupiony w trakcie remontu, po remoncie zatrudniony w transporcie ryb pomiędzy Gotenhafen (Gdynia) a Danzig (Gdańsk)

VII.1942: **Sturmvogel** *(Danzinger Fischzentrale GmbH; Danzig)* bandera niemiecka

woisany do rejestru okrętowego w Danzig (Gdańsk)

1943: **Sturmvogel** *(Kriegsmarine)* bandera niemiecka

wymiana dotychczasowego silnika na silnik Demag o mocy 125 KM

I.kw.1945: ewakuowany na zachód

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

13.IX.1945: raportowany w Travemünde z polską załogą

po IX.1945: **LUF 502** *(Fishery Control Board; Lubeka)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

***UWAGA:*** możliwe, że była to oznaka**LUF 501**

III.1946: rewindykowany przez *Polską Misję Morską,*  zwolniony przez brytyjskie władze okupacyjne

uprowadzony przez niemieckiego dzierżawcę

28.III.1946: odnaleziony w Travemünde, obsadzony polską załogą

16.IV.1946: wyszedł do kraju

20.IV.1946: powrócił do Gdyni

28.V.1946: **Hel-51** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Franciszek Piechocki; Hel)*

27.VI.1946: wraz z kutrem „Gdy-50” wypłynął z Gdyni do okupowanych Niemiec z załogami na rewindykowane kutry

w następnych miesiącach pozostawał w obsłudze akcji rewindykacyjnej

15.X.1946: oficjalnie przekazany do użytkowania *Franciszkowi Piechockiemu*

VII.1947: przyholował ze Świnoujścia do Gdyni dwa nieukończone kutry typu KFK

XII.1947: odnalazł i zaholował do portu unieruchomiony duński kuter „SD 126”

10.I.1948: przyholował w sztormie do Helu unieruchomiony kuter „Gdy-53”

30.I.1948: **Hel-51** *(****właściciel:*** *Morskia Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Franciszek Piechocki; Hel)*

VI.1948: wraz z trzema kutrami *„Arki” poławiał na wodach szwedzkich*

1.IV.1950: zakupiony od *Morskiej Centrali Handlowej* przez *Franciszka Piechockiego* na wieloletnie spłaty

rachunek opiewał kwotę 2 695 tyś. zł

24.I.1951: **Hel-51** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Franciszek Piechocki; Hel)*

20.II.1957: **Hel-51** *(Franciszek Piechocki; Hel)*

kuter został spłacony

12.III.1957: **Hel-51** *(Franciszek Piechocki i Paweł Szomborg I; Hel)*

11.II.1965: **Hel-51** *(Paweł Szomborg I; Hel)*

19.II.1965: **Jas-72** *(Paweł Szomborg I; Jastarnia)*

21.XII.1965: **Jas-72** *[****właściciele:*** *Paweł (ojciec), Paweł (syn), Walter i Zygmunt Szomborg;* ***użytkownicy:*** *Paweł (ojciec), Paweł (syn), Walter i Zygmunt*

*Szomborg oraz Franciszek Lisakowski; Jastarnia]*

24.XII.1976: **Jas-72** *[Paweł (syn), Walter i Zygmunt Szomborg; Jastarnia]*

tego dnia zmarł *Paweł (ojciec) Szomborg*, wkrótce rozpoczęła się sprawa spadkowa

29.XII.1977: **Jas-72** *(Paweł, Armela Anna, Walter i Zygmunt Szomborg oraz Krystyna Reszka i Daniela Necel; Jastarnia)*

30.XI.1978: **Jas-72** *(Armela Anna, Walter i Zygmunt Szomborg; Jastarnia)*

16.V.1979: **Jas-72** *(Armela Anna i Walter Szomborg; Jastarnia)*

30.I.1987: **Jas-72** *(Armela Anna Szomborg; Jastarnia)*

tego dnia *Walter Szomborg* zmarł na kutrze, wkrótce rozpoczęła się sprawa spadkowa

III.kw(?).1987: **Jas-72** *[Paweł, Armela Anna i Zygmunt Szomborg oraz Krystyna Reszka i Daniela Necel; Jastarnia]*

7.X.1987: **Jas-72** *(Armela Anna Szomborg; Jastarnia)*

24.II.1988: **Jas-72** *(Armela i Paweł Szomborg; Jastarnia)*

I.poł.1989(?) wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl silnik Wola-Henschel 66H6A o mocy 200 KM

16.XI.1989: **Jas-72** *(Jacek Gołyszny; Jastarnia)*

11.XII.1989: **Łeb-77** *(Jacek Gołyszny; Łeba)*

† 3.II.1991 rano: wszedł na brzegową mieliznę w pobliżu wejścia do portu w Łebie (szyper Ryszard Trylewicz), próby ściągnięcia z mielizny przez statek

ratowniczy „Monsun” nie powiodły się z powody złych warunków atmosferycznych, załogę ewakułowała się na brzeg

sztorm wyrzucił kuter na brzeg ok. 500 m na zachód od wejścia do portu w Łebie

16.II.1991: wrak poddano oględzinom i z powodu nieopłacalności remontu, zrezygnowano z jego ściągniecia

wrak został rozbity przez fale.

26.) **ADELA** Hel-117, Stocznia Rybacka w Gdyni, typ MIR-24, nr budowy 26(?)

Stocznia Rybacka w Gdyni, typ MIR-24, nr budowy 26(?), położenie stępki 1937, ukończony III.kw.1937, rejestracja VIII.1937

oznaka MIR-u: ***MIR 26***; od I.poł.50-tych: ***PRS 41092***

sygnał wywoławczy: SOEX (do X.1939) --> I.poł.50-tych: SOUN

*charakterystyka w 1937:* 40.40 BRT, 16.95 NRT; 19.10×5.15×? m, głębokość kadłuba 1.80 m, wysokość boczna 2.27 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; silnik Alpha 292 VHK, 110/120 KM, 2 maszty, 3 żagle pomocniczego ożaglowania; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 38.23 BRT, 11.88 NRT; 19.00(rej.)×5.25×? m, głębokość kadłuba 2.22 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

DWK 4M36, nr silnika 8947/50, rok produkcji 1942, 110 KM, 2 maszty, 3 żagle pomocniczego ożaglowania; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła; załoga 5 ludzi

III.kw.1937: ukończony jako **Adela** *(Morski Instytut Rybacki; Hel)*

VIII.1937: **Adela** Hel 117 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Jozef Lipski; Hel)*

zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni i przekazany użytkownikowi

3.I.1938: unieruchomiony na morzu z powodu awarii pompy (paliwowej?), przyholowany do *Stoczni Rybackiej* w Gdyni przez kuter dozorczy „Kania”

7.II.1938: jako pierwszy polski kuter rybacki, wyszedł na połowy do Skagen w Danii (szyper Józef Lipski)

17.II.1938: powrócił do Gdyni

10.III.1938: rejestracja w Sądzie Grodzkim w Gdyni

15.VI.1939: wraz z bliźniaczym kutrem „Aleksander” (Hel 111) poławiał na Skagen

13.VII.1939: wraz z bliźniaczym kutrem „Aleksander” (Hel 111) wypłynął na połowy śledzia na Fladden Ground na Morzu Północnym

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

przydzielony do *Oddziału Kutrów*

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

swojego znaku rybackiego **Hel 117**

2.X.1939 po północy: zatrzymany na Bałtyku (wraz z towarzyszącym kutrem „T-2”) przez niemieckie trałowce „Pelikan” i „Nautilus”, w trakcie ucieczki do

Szwecji z oficerami Marynarki Wojennej, po przejęciu załogi oraz „uciekinierów”, obsadzony niemiecką załogą pryzową i skierowany do Piławy, gdzie został zarekwirowany

po 2.X.1939(?): **Adela** Hela 117*(Reichsanstallt für Forschung und Ostsee-Institut; Hela)* bandera niemiecka

służył jako jednostka dyspozycyjna

VI.1941: kuter badawczy **Adela** *(????; Swinemünde)* bandera niemiecka

***UWAGA:*** przejęty przez *Instytut Rybołówstwa* w Swinemünde, nie udało mi się znaleźć jego niemieckiej nazwy

I.poł.1942: przebudowany, wymiana dotychczasowego silnika na silnik 4-cyl. DWK 4M36, nr silnika 8947/50, rok produkcji 1942 o mocy 150 KM

VI.1942: kuter badawczy **Professor Willer** *(????; Swinemünde)* bandera niemiecka

***UWAGA:*** nadal używany przez *Instytut Rybołówstwa* w Swinemünde, nie udało mi się znaleźć jego niemieckiej nazwy

po 1942: **F 2819** *(Kriegsmarine)*

13.IX.1945: raportowany w Travemünde, obsadzony przez polskich rybaków

II.1946: kuter nurkowy **F 2819**,bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

w dyspozycji *Bergungsgruppe Kiel*

przed V.1946: **LUF 177** *(Fishery Control Board; Lubeka)*, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

***UWAGA:*** nie można wykluczyć, iż nosił oznaczenie **LUF 117**

14.V.1946: rewindykowany w Hamburgu-Finkenwärder

29.V.1946: wyruszył do kraju na holu; na redzie Trelleborga holujacy go holownik „766” uszkodził mu dziób

2.VI.1946: powrócił do kraju, skierowany do remontu w *Stoczni Rybackiej* w Gdyni

18.VI.1946: **Gdy-50** *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Józef Lipski; Gdynia)*

27.VI.1946: wraz z kutrem „Hel-51” wypłynął z Gdyni do okupowanych Niemiec z załogami na rewindykowane kutry

w następnych miesiącach pozostawał w obsłudze akcji rewindykacyjnej

21.III.1948: przyholował ze Świnoujscia do Gdyni kuter dozorczy „Kania”

I.poł.50-tych: pełnił rolę kutra badawczego *Morskiego Instytutu Rybackiego*

III.1956: **Gdy-50** *(****właściciel:*** *Instytut Morski;* ***użytkownik:*** *Michał Sołończyk; Gdynia)*

VIII.1957: **Gdy-50** *(Michał Sołończyk; Gdynia)*

11.I.1961 ok. godz. 7.00: na łowisku „T 5” został uderzony w lewą burtę (szyper Augustyn Pohnke) przez kuter „Gdy-18”

28.II.1963: na trawersie latarni morskiej w Helu, w trakcie przechodzenia przez nawarstwiony lód, doznał uszkodzenia poszycia burtowego

† 29.I.1966 godz. 16.15: zatonął podczas trałowania (szyper Zygmunt Schmidtke) na Baltyku w pozycji 54˚ 47’ N i 18˚ 56’ E w wyniku kolizji z sowieckim

trawlerem „Bosman Begichev” SRT-4235 („Босман Бегичев” СРТ-4235)

27.) **ANNA** Kuź 44, Stocznia Rybacka w Gdyni, typ MIR-24, nr budowy 27(?)

Stocznia Rybacka w Gdyni, typ MIR-24, nr budowy 27(?), położenie stępki 1937, ukończony II.poł.1937, rejestracja 26.X.1937

oznaka MIR-u: ***MIR 27***; od I.poł.50-tych: ***PRS 41089*** --> od 1975: ***PRS 410089***

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

*charakterystyka w 1937:* 40.4 BRT, 17.1 NRT; 19.10×5.15×? m

*charakterystyka w I.1959:* 38 BRT, 14 NRT, 10 ton; 18.95(rej.)×5.25×2.24 m, głębokość 2.22 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik

Scandia 280B, nr silnika 223298, rok produkcji 1951, 150 KM, 2 maszty, 3 żagle pomocniczego ożaglowania; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 5 ludzi

*charakterystyka w I.1971:* 38 BRT, 19 NRT; 19.10(całk.)/18.95(rej.)×5.18×? m, głębokość 2.22 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik

Scandia 280B, nr silnika 223298, rok produkcji 1951, 150 KM, 2 maszty, 3 żagle pomocniczego ożaglowania; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 5 ludzi

*charakterystyka w I.1984:* 38 BRT, 20 NRT; 19.10(całk.)/18.95(rej.)×5.18×? m, głębokość 2.22 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik

Scandia 280B, 110 KW/150 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 1 śruba, 1 ster; załoga 5 ludzi

II.poł.1937: ukończony jako **Anna** *(Morski Instytut Rybacki; Kuźnica)*

26.X.1937: **Anna** Kuź 44 *(****właściciel:*** *Morski Instytut Rybacki;* ***użytkownik:*** *Feliks Budzisz; Kuźnica)*

zarejestrowany w *Urzędzie Morskim* w Gdyni i przekazany użytkownikowi

X.1939: **Anna** Kuβ 44*(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Feliks Budzisz; Kuβfeld)*, bandera Niemiec

25.V.1940: zarekwirowany, **Kuβ 44** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *Kuttertransporte Nord*, wziął udział w kampanii norweskiej (*Operacja „Wesserübung”*)

17.VI.1940: powrócił do Oxhöft (Jastarnia), skierowany do adaptacji do roli kutra strażniczego

IX.1940: pomocniczy dozorowiec **DH 16** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *Hafenschutzflotille Howacht*

30.XI.1940: pomocniczy trałowiec **M 3105** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *31. Minensuchflotille*

16.I.1941: pomocniczy trałowiec **M 3106** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *31. Minensuchflotille*

31.III.1941: pomocniczy trałowiec **M 3116** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *31. Minensuchflotille*

23.XII.1942: pomocniczy dozorowiec **DPr 17** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *Hafenschutzflotille Deutschland-Preussenküste*

I.1944: pomocniczy dozorowiec **Vs 319** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *3. Sicherungsflotille*

† 12.IX.1944: zatonął koło Neufahrwasser w pozycji 54˚ 25’ N i 18˚ 40’ E w wyniku eksplozji paliwa, 2 członków załogi zginęło

18.IX.1944: podniesiony, nienaprawiony

po III.1945: wrak odnaleziony na brzegu

IX.1948: **Gdy-56** *(****właściciel:*** *Morskia Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Władysław Wójcik; Gdynia)*

I.1951: **Gdy-56** *(****właściciel:*** *Morskia Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Władysław Wójcik; Gdynia)*

poł.50-tych: **Gdy-56** *(Władysław Wójcik; Gdynia)*

8.V.1962: w trakcie połowów na łowisku „S 5” doznał uszkodzenia nadburcia w zderzeniu (szyper Antoni Olszewski) z kutrem „Gdy-65”

11.I.1971 ok. godz. 06.45: będąc zacumowanym w porcie gdyńskim, został uderzony przez kuter „Gda-6”

1972/1973: **Gdy-56** *(Władysław Wójcik i Wspólnicy; Gdynia)*

1981: **Gdy-56** *(Bruno Łaszewski; Gdynia)*

IX.1989: sprzedany, być może w celu przebudowy na jacht

dalsze losy nieznane

28.) **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

29.) **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

30.) **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

31.) **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 kuterm „ZaG-24”, który w wyniku

doznanych uszkodzeń zatonął

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

dalsze losy nieznane

32.) **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

33.) **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*

34.) **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

35.) **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*

36.) **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)*

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

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

21.I.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”

37.) **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

38.) **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

39.) **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

II.poł.VII.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

40.) **GDY 42**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 40(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 40(?), ukończony III.kw.1939

oznaka MIR-u: ***MIR 40***

sygnał wywoławczy: *SODY* (do X.1939)

*charakterystyka w 1939:* 18.4 BRT, 4.8 NRT; 12.7×4.5×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; załoga 3 ludzi

III.kw.1939: ukończony jako **Gdy 42** *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

planowane przekazanie przez *MIR* użytkownikowi nie doszło do skutku,

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 42**

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 42** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *Hafenschutzflotille Pillau*

X.1939: **Got 42** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *Jakub Dettlaff II; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

pozostawał w dyspozycji *Kriegsmarine*

IX.1940: zarekwirowany, pomocniczy dozorowiec **DH 18** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *Hafenschutzflotille Howacht*

30.XI.1940(?): pomocniczy trałowiec **M 3117** *(Kriegsmarine)*, bandera Niemiec

przydzielony do *31. Minensuchflolotille*

III.1941: prawdopodobnie zwrócony, **Got 42** *(****właściciel:*** *Treuhandstelle Ost;* ***użytkownik:*** *??????; Gotenhafen)*, bandera Niemiec

III.1945: ewakuowany na zachód

po 9.V.1945: **MAAT 3**, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

1945/1946: **MMA 16**, bandera okupowanych Niemiec (kod „C”)

II.poł.1946: rewindykowany

XII.1946: powrócił do kraju

dalsze losy nieznany

41.) **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 ludzi

*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*

42.) **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)*

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

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

umowa opiewała na kwotę 6 353 893 zł

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

43.) **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”

44.) **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

45.) **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

46.) **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

47.) **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

48.) **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 45-48) 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)

49.) **BEZ NAZWY**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 49(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 49(?), w budowie we IX.1939

oznaka MIR-u: ***MIR 49***

*charakterystyka w 1939:* 65 BRT; 24.00×6.10×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia

1939: położonie stępki

1.IX.1939: na pochylni

13.IX.1939: zajęty w stoczni przez NIemców

dalsze losy nieznane

50.) **BEZ NAZWY**, *Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 50(?)

*Stocznia Rybacka* w Gdyni, nr budowy 50(?), w budowie we IX.1939

oznaka MIR-u: ***MIR 50***

*charakterystyka w 1939:* 65 BRT; 24.00×6.10×? m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia

1939: położonie stępki

1.IX.1939: na pochylni

13.IX.1939: zajęty w stoczni przez NIemców

dalsze losy nieznane

51.) **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

52.) **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

53.) **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

54.) **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

55.) **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 w poł. lat 60-tych)

*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 Rybackiej* 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)*   
 spłacono 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*

***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** *Tragedie rybackiego morza. Tom III* Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk 2006,

ISBN 83-922007-9-9

**Miciński Jerzy, Kolicki Stefan** *Pod polską banderą* Seria *Biblioteka Miesięcznika Morze* tom 2 Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1962

*Rejestr 1957-58*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1958

*Rejestr 1959*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1959

*Rejestr 1960*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1960

*Rejestr 1961*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1961

*Rejestr 1962*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1962

*Rejestr 1963*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1963

*Rejestr 1964,* Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1964

*Rejestr 1965*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1965

*Rejestr 1966*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1966

*Rejestr 1967*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1967

*Rejestr 1968*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1968

*Rejestr 1969*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1969

*Rejestr 1970*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1970

*Rejestr 1971*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1971

*Rejestr 1972*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1972

*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

**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

**Zientara Wojciech** *Spis polskich jachtów morskich* (stan na 2019.10.31)

<https://fow.pl/forum/viewtopic.php?f=18&t=6875>

<http://www.gdynia.pl/g2/2016_02/104954_fileot.pdf>

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

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

<http://www.trzebiez.pl/1.jpg>

<http://www.trzebiez.pl/2.jpg>