***Wykaz polskich kutrów rybackich Nr 10 (wersja 1.6)***

***Kutry zakupione w ramach pomocy UNRRA***(współautor Jan Bartelski)

1.) **ELŻBIETA** Gdy-72, *Raun Byberg Skibsbyggeri, Esbjerg (Dania),* wodowany 1939

***Duński Numer Kontrolny: J 1645; PRS 41209,*** od 1975 --> ***PRS 410209;***

sygnał wywoławczy *OZET,* od II.kw.1946 -->*SOAV* (skreślony z rejestru ok. 1972)

*charakterystyka w 1945:* 38.6 BRT, 13 NRT; długość 18.34 m, głębokość 2.19 m; kadłub drewniany, 1 pokład; silnik Grenaa, 71 KM, 2 maszty

*charakterystyka w VIII.1946:* 39.43 BRT, 15.23 NRT; 18.46(rej.)×5.21×? m, głębokość 2.2 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Grenaa, 71 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.1959:* 39.43 BRT, 15.23 NRT; 18.46(rej.)×5.21×? m, głębokość 2.12 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Alpha

344F, nr silnika 4391, rok produkcji 1949, 180 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

*charakterystyka w I.1972:* 39.43 BRT, 15.23 NRT; 18.46(rej.)×5.21×? m, głębokość 2.12 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Skandia

285A, nr silnika 224745/6, rok produkcji 1952, 150 KM (110 kW), 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

1939: wodowany

1939: ukończony jako **L.Wulff** E.40 *(J.L. Jensen; Esbjerg)*, bandera Danii

8.III.1946: zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy UNRRA

koszt zakupu 200 tyś. koron duńskich (= 4 mln zł), koszt remontu 202 560 zł, UNRRA otrzymała 3 797 440 zł

planowano przekazać kuter *Leonowi Długiemu* z Jastarni i miał być zarządzany przez *Spółdzielnię „Jedność Rybacka”*

III.dek.III.1946: przejęty w Hundested

28.III.1946: **L.Wulff** *(Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego; ????)*

***UWAGA:*** tymczasowo zarejestrowany w Poselstwie Rzeczypospolitej Polskiej w Kopenhadze

3.IV.1946: przybył do Gdyni

29.IV.1946: **Elżbieta** Gdy-72 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich “Dalmor”,*

*spółka z o. o.; Gdynia)*

***UWAGA:*** przez krótki okres po przybyciu do kraju miał namalowaną na dziobie błędną oznakę rybacką „GD 72”

20.VIII.1946: pomierzony przez *Główny Urząd Morski,* nr świadectwa pomiarowego 20/46

20.I.1947: zarejestrowany w *Sądzie Powiatowym* w Gdyni, nr rejestru RMor 10

27.XI.1947: **Gdy-72** *(Rybacko-Przemysłowa Spółdzielnia Pracy „Łosoś”; Gdynia)*

1949(1950?): wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Alpha 344F, rok produkcji 1949, nr silnika 4391 o mocy 180 KM

21.VII.1950: **Gdy-72** *(Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

2.IV.1951: **Gdy-72** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

5.XI.1953 godz. 18.50: na płn. od Góry Szwedów, stojąc na kotwicy (szyper Jan Chojecki), został najechany przez kuter „Arki” Gdy-190

kon.1953: był przodującym kutrem w 1953 roku

I.poł.1956: **Gdy-72** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

1959: prawdopodobnie odbudowany

IV.1966: **Gda-17** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

V.1970: przeznaczony do kasacji, silnik i windę trałową po demontażu zezłomowano, a wyposażenie zdano do magazynu

10.X.1971: częściowo zdemontowany kadłub zakupił *Wacław Konhke* z Jastarni

1971/1972: montaż 2-cyl. silnika Skandia 285A, rok produkcji 1952, nr silnika 224745/6 o mocy 150 KM (110 kW)

***UWAGA:*** był to silnik zdemontowany w czasie kasacji z kutra **Izabella**(Gdy-71), patrz pozycja 4.)

16.II.1972: **Hel-1** *(Wacław Konhke; Hel)*

IX.1984: wycofany z eksploatacji, sprzedany kpt. ż.w. Tomaszowi Sobieszczańskiemu z przeznaczeniem na jacht

kadłub kutra przeholowano do Sobieszewa, gdzie prowadzono przebudowę

II.poł.80-tych: jacht żaglowy **Elatom** PZ-1677 *(Tomasz Sobieszczański; ????)*

dalsze losy nieznane

2.) **EWA** Gdy-85, *Jensen og Lauridsen A/S, Ålborg (Dania),* wodowany 1941

***Duński Numer Kontrolny: J 1662; PRS 45006;***

sygnał wywoławczy *OZHM,* od II.kw.1946 -->*SPCI*

*charakterystyka w 1945:* 38.6 BRT, 12 NRT; długość 15.56 m, głębokość 2.19 m;; kadłub drewniany, 1 pokład; silnik Hundested, 107 KM, 2 maszty

*charakterystyka w I.1959:* 41 BRT, 11 NRT; 17.90(rej.)×5.10×? m, głębokość 2.19 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Skandia 285A,

nr silnika 224747/8, rok produkcji 1952, 150 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów

1941: wodowany

1941: ukończony jako **Lingvig** E.459 *(J.H. Torbensen; Esbjerg)*, bandera Danii

***UWAGA:*** w duńskich rejestrach można też spotkać nazwę zapisaną jako **Lyngvik**

II./III.1946: zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy UNRRA

koszt zakupu 200 tyś. koron duńskich (= 4 mln zł), koszt remontu 10 450 zł, UNRRA otrzymała 3 989 550 zł

III.dek.III.1946: przejęty w Hundested

28.III.1946: **Lingvig** *(Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego; ????)*

***UWAGA:*** tymczasowo zarejestrowany w Poselstwie Rzeczypospolitej Polskiej w Kopenhadze

3.IV.1946: przybył do Gdyni

V.1946: **Ewa** Gdy-85 *(Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego; Gdynia)*

poł.VI.1946: **Ewa II** Gdy-85 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Morskie Laboratorium Rybackie; Gdynia)*

***UWAGA:*** z powodu braku jednostek połowowych, Morskie Laboratorium Rybackie mogło wykorzystywać kuter przez 7 dni w miesiącu, w pozostałe dni

kuter poławiał na potrzeby przemysłu rybnego

18.VI.1946: wypłynął w pierwszy rejs badawczy

28.VI.1946: uszkodzony przez sowiecki holownik z Gdyni o numerze burtowym „104”

5.II.1948: **Ewa II** Gdy-85 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Morskie Laboratorium Rybackie; Gdynia)*

1.I.1949: **Ewa II** Gdy-85 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

I.poł.1949: przebazowany do Kołobrzegu

VIII.1949: wraz z kutrem badawczym „Michał Siedlecki” bierze udział w próbnych połowach na południowym Bałtyku

pocz.1951: **Ewa II** Koł-1 *(Morski Instytut Rybacki; Kołobrzeg)*

VI.1951: w planie mobilizacyjnym „PM-1” przewidziany do mobilizacji jako kuter hydrograficzny

1952(?): wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik Skandia 285A, rok produkcji 1952, nr silnika 224745/6 o mocy 150 KM

II.poł.XII.1952: brał udział w penetracji łowisk południowego Bałtyku

III.kw.1961: **MIR-3** *(Morski Instytut Rybacki; Kołobrzeg)*

II.kw(?).1967: wycofany z eksploatacji

III.kw1968: **Świ-85** *(Helmut Bauer; Świnoujście)*

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

dalsze losy nie znane

3.) **APOLONIA** Chł-18, *N.P. Jensen, Esbjerg (Dania),* wodowany 1927

***Duński Numer Kontrolny: L 394,*** od 1940 --> ***J 1394; PRS 41242;***

sygnał wywoławczy *NGQV,* od 1933 -->*OXHF,* od II.kw.1946 -->*SOAW*

*charakterystyka w 1945:* 38.8 BRT, 14 NRT; długość 16.66 m, głębokość 2.29 m,; kadłub drewniany, 1 pokład; silnik Vølund, 69 KM, 2 maszty

*charakterystyka w II.poł.1946:* 37.59 BRT, 11.20 NRT; 16.81(rej.)×4.70×? m, głębokość 2.06 m, wysokość boczna 2.70 m; kadłub drewniany, 1 pokład,

1 ładownia; silnik Vølund, 69 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.1959:* 37.59 BRT, 11.20 NRT, 6 ton; 16.81(rej.)×4.70×? m, głębokość 2.06 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik

Kromhout 2H4, nr silnika 11972, rok produkcji 1950, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster, 6 węzłów

*charakterystyka w I.1965:* 37.59 BRT, 11.20 NRT, 6 ton; 16.81(rej.)×4.70×? m, głębokość 2.06 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik

Vølund M-240, nr silnika 2612, rok produkcji 1951, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster, 6 węzłów

*charakterystyka w I.1967:* 37.59 BRT, 11.20 NRT, 6 ton; 16.81(rej.)×4.70×? m, głębokość 2.06 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck

B-120W, nr silnika 114/579, rok produkcji 1965, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła

1927: wodowany

1927: ukończony jako **Chicago** E.252 *(S.P. Sørensen; Esbjerg)*, bandera Danii

2.III.1946: zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy UNRRA

koszt zakupu 120 tyś. koron duńskich (= 2.5 mln zł), które w całości otrzymała UNRRA

planowano przekazać kuter *Edwardowi Grzelakowi* i miał być zarządzany przez *Spółdzielnię „Łosoś”*

III.dek.III.1946: przejęty w Hundested

28.III.1946: **Chicago** *(Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego; ????)*

***UWAGA:*** tymczasowo zarejestrowany w Poselstwie Rzeczypospolitej Polskiej w Kopenhadze

3.IV.1946: przybył do Gdyni

2.V.1946: *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego* zawarł umowę dzierżawną z *Feliksem Ciskowskim,* poręczoną wekslem na kwotę 300 tyś. zł

11.V.1946: **Apolonia** Chł-18 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Feliks Ciskowski; Chłapowo)*

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

20.I.1947: zarejestrowany w Sądzie Powiatowym w Gdyni, nr rejestru RMor 11

26.IX.1947 ok. godz. 23.00: trałowiec marynarki wojennej otarł się o dziobnicę, co spowodowało przeciek, kuter awaryjnie zawinął do Helu

5.II.1948: **Apolonia** Chł-18 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Feliks Ciskowski; Chłapowo)*

II.kw.1948: zakupiony od *Morskiej Centrali Handlowej* na wieloletnie spłaty przez *Feliksa Ciskowskiego*

II.1949: **Wła-24** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Feliks Ciskowski; Władysławowo)*

1950: wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik Kromhout 2H4, rok produkcji 1950, nr silnika 11972 o mocy 100 KM

***UWAGA:*** silnik ten później był zainstalowany na kutrze „Hel-98” typu B-368/III (nr budowy S-141), pozycja 37.) w Wykazie kutrów rybackich nr 3

24.I.1951: **Wła-24** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Feliks Ciskowski; Władysławowo)*

9.III.1953: 10 Mm od Władysławowa, trakcie sztormu wypadł za burtę i utonął jeden z rybaków

II.poł.1955: z powodu zalegania ze spłatami, odebrany *Feliksowi Ciskowskiemu* i sprzedany *Spółdzielni „Gryf”*

29.XII.1955: **Wła-24** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Gryf”; Władysławowo)*

I.poł.1956: **Wła-24** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Gryf”; Władysławowo)*

VIII.1964: wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik Vølund M-240, rok produkcji 1951, nr silnika 2612 o mocy 100 KM

IX.1965: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, rok produkcji 1965, nr silnika 114/579 o mocy 120 KM

†10.IV.1967: w silnej mgle na Zatoce Gdańskiej, w wyniku kolizji z greckim statkiem „Eleni Kyriakou”, załogę podjął grecki statek

4.) **IZABELLA** Gdy-71, *Frederikssund Skibsværft, Frederikssund (Dania),* wodowany 1941

***Duński Numer Kontrolny: J 581; PRS 41213;***

sygnał wywoławczy *OZHI,* od II.kw.1946 -->*SOAZ*

*charakterystyka w 1945:* 42 BRT, 14 NRT; długość 16.56 m, głębokość 2.32 m; kadłub drewniany, 1 pokład; silnik Bukh, 165 KM, 2 maszty

*charakterystyka w VIII.1946:* 35.19 BRT, 12.19 NRT; 18.06(rej.)×5.01×? m, głębokość 1.92 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Bukh, 165 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.1959:* 35.19 BRT, 12.19 NRT; 18.06(rej.)×5.01×? m, głębokość 1.92 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Skandia

285A, nr silnika 224745/6, rok produkcji 1952, 150 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

1941: wodowany

1941: ukończony jako **Ras** S.136 *(****właściciel:*** *I. Strand i E.D.A. Richter;* ***użytkownik:*** *K.K.K.K. Kul A/S; Skagen)*, bandera Danii

8.III.1946: zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy UNRRA

koszt zakupu 165 tyś. koron duńskich (= 3.85 mln zł), koszt remontu 1262 095 zł, UNRRA otrzymała 3 723 905 zł

planowano przekazać kuter rybakom *Zamorskiemu* oraz *Piotrowskiemu* i miał być zarządzany przez *Spółdzielnię „Łosoś”*

III.dek.III.1946: przejęty w Hundested

28.III.1946: **Ras** *(Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego; ????)*

***UWAGA:*** tymczasowo zarejestrowany w Poselstwie Rzeczypospolitej Polskiej w Kopenhadze

3.IV.1946: przybył do Gdyni

29.IV.1946: **Izabella** Gdy-71 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich “Dalmor”,*

*spółka z o. o.; Gdynia)*

26.VIII.1946: pomierzony przez *Główny Urząd Morski,* nr świadectwa pomiarowego 25/46

20.I.1947: zarejestrowany w *Sądzie Powiatowym* w Gdyni, nr rejestru RMor 6

27.XI.1947: **Gdy-71** *(Rybacko-Przemysłowa Spółdzielnia Pracy „Łosoś”; Gdynia)*

21.VII.1950: **Gdy-71** *(Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

2.IV.1951: **Gdy-71** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

1952(?): wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik Skandia 285A, rok produkcji 1952, nr silnika 224746 o mocy 150 KM

I.poł.1956: **Gdy-71** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

IV.1966: **Gda-16** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

4.V.1970: przeznaczony do kasacji

***UWAGA:*** silnik po zdemontowaniu został sprzedany *Wacławowi Konhke* z Jastarni i został zainstalowany na kutrze **Hel-1**, pozycja 1.) w tym wykazie

15.XI.1971: zakończono rozbiórkę na opał i złom

wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków* na podstawie protokołu likwidacyjnego z dn. 15.XI.1971

5.) **MARTA** Gdy-73, *Karstensen og Henriksen, Skagen (Dania),* wodowany 1927

***Duński Numer Kontrolny: L 390,*** od 1940 --> ***J 1390; PRS 41218,*** od 1975 --> ***PRS 410218;***

sygnał wywoławczy *NGPS,* od 1933 -->*OWIV,* od II.kw.1946 -->*SOAT* (skreślony z rejestru ok. 1965)

*charakterystyka w 1927:* 34 BRT, 13 NRT; długość 16.38 m, głębokość 2.13 m; kadłub drewniany, 1 pokład; silnik o mocy 61 KM, 2 maszty

*charakterystyka w 1945:* 34 BRT, 13 NRT; długość 16.38 m, głębokość 2.13 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Grenaa, rok produkcji 1940,

118 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w VIII.1946:* 34.10 BRT, 9.76 NRT; 16.34(rej.)×4.82×? m, głębokość 2.13 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Grenaa, rok

produkcji 1940, 118 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.1959:* 34.10 BRT, 9.76 NRT; 16.34(rej.)×4.82×? m, głębokość 2.13 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Alpha 344F,

rok produkcji 1950, 180 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

1927: wodowany

1927: ukończony jako **Fortuna** *(****właściciel:*** *M. Karstensen;* ***użytkownik:*** *E. Jensen; Skagen)*, bandera Danii

1928: **Fortuna** *(C.N. Jensen; Skagen)*, bandera Danii

1940: **Solveig Thomsen**, bandera Danii

wymiana dotychczasowego silnika na silnik marki Grenaa, rok produkcji 1940 o mocy 118 KM

1940/1941: **Niels Nordmann** S.185 *(****właściciel:*** *P.A. Jensen;* ***użytkownik:*** *Albert Jensen A/S; Skagen)*, bandera Danii

1941: **Niels Nordmann** S.185 *(****właściciel:*** *S.J. Siemssen;* ***użytkownik:*** *Albert Jensen A/S; Skagen)*, bandera Danii

7.III.1946: zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy UNRRA

koszt zakupu 104.5 tyś. koron duńskich (= 3 mln zł), które w całości otrzymała UNRRA

planowano przekazać kuter *Leonowi* *Michalakowi* i miał być zarządzany przez *Spółdzielnię „Wspólnota Morska”*

III.dek.III.1946: przejęty w Hundested

28.III.1946: **Niels Nordmann** *(Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego; ????)*

***UWAGA:*** tymczasowo zarejestrowany w Poselstwie Rzeczypospolitej Polskiej w Kopenhadze

3.IV.1946: przybył do Gdyni

29.IV.1946: **Marta** Gdy-73 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich “Dalmor”,*

*spółka z o. o.; Gdynia)*

6.V.1946: po raz pierwszy wyszedł na połowy, jako pierwszy statek *„Dalmoru”*

27.VIII.1946: pomierzony przez *Główny Urząd Morski,* nr świadectwa pomiarowego 28/46

20.I.1947: zarejestrowany w Sądzie Powiatowym w Gdyni, nr rejestru RMor 5

27.XI.1947: **Gdy-73** *(Rybacko-Przemysłowa Spółdzielnia Pracy „Łosoś”; Gdynia)*

1950(?): wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Alpha 344F, rok produkcji 1950 o mocy 180 KM

21.VII.1950: **Gdy-73** *(Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

2.IV.1951: **Gdy-73** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

I.poł.1956: **Gdy-73** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

1959: prawdopodobnie odbudowany

IV.1966: **Gda-15** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

IX.1968: **Ust-22** *(Zdzisław Jędrzejewski; Ustka)*

IV.1974: **Dar-25** *(Piotr Bieńkiewicz i wspólnicy; Ustka)*

***UWAGA:*** *Polski Rejestr Statków* podał początkowo nazwisko właściciela jako *Binkowski*

X.1978: poza eksploatacją, klasa nieodnowiona

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

dalsze losy nieznane

6.) **BASIA** Sia-20, *Karstensen og Henriksen, Skagen (Dania),* wodowany 1925

***Duński Numer Kontrolny: L 352,*** od 1940 --> ***J 1352; PRS 41113,*** od 1975 --> ***PRS 410113;***

sygnał wywoławczy *NFVR,* od 1933 -->*OWGX,* od II.kw.1946 -->*SOAQ* (skreślony z rejestru ok. 1965)

*charakterystyka w 1925:* 31 BRT, 10 NRT; długość 16.01 m, głębokość 2.07 m; kadłub drewniany, 1 pokład; silnik o mocy 59 KM, 2 maszty

*charakterystyka w 1945:* 31 BRT, 10 NRT; długość 16.01 m, głębokość 2.07 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Hundested, rok produkcji

1936, 95 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w VIII.1946:* 29.74 BRT, 8.11 NRT; 16.02(rej.)×4.72×? m, głębokość 1.87 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Hundested, rok

produkcji 1936, 95 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.1959:* 29.74 BRT, 8.11 NRT; 16.02(rej.)×4.72×? m, głębokość 1.87 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck B-4, nr

silnika 54/84, rok produkcji 1958, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

***UWAGA:*** ok. roku 1970 producent zmienił nazwę typu silnika z Puck B-4 na Puck B-120

1925: wodowany

1925: ukończony jako **Emaus** S.??? *(O.Chr. Jensen; Skagen)*, bandera Danii

1927: **Emaus** S.??? *(****właściciel:*** *O.Chr. Jensen;* ***użytkownik:*** *C.B. Jensen; Skagen)*, bandera Danii

1928: **Emaus** S.??? *(O.Chr. Jensen; Skagen)*, bandera Danii

wymiana dotychczasowego silnika na silnik marki Hundested, rok produkcji 1936 o mocy 95 KM

1937: **Amy** S.??? *(J.C. Thomsen; Skagen)*, bandera Danii

1940: **Ellen** S.109 *(****właściciel:*** *P.A. Jensen;* ***użytkownik:*** *Albert Jensen A/S; Skagen)*, bandera Danii

1941: **Ellen** S.109 *(****właściciel:*** *S.G. Siemssen;* ***użytkownik:*** *Albert Jensen A/S; Skagen)*, bandera Danii

7.II.1946: zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy UNRRA

koszt zakupu 88.5 tyś. koron duńskich (= 1.85 mln zł), które w całości otrzymała UNRRA

planowano przekazać kuter rybakowi prawdopodobnie o nazwisku *Belam* i miał być zarządzany przez firmę *„Albatros”*

III.dek.III.1946: przejęty w Hundested

28.III.1946: **Ellen** *(Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego; ????)*

***UWAGA:*** tymczasowo zarejestrowany w Poselstwie Rzeczypospolitej Polskiej w Kopenhadze

3.IV.1946: przybył do Gdyni

1.VI.1946: *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego* zawarł umowę dzierżawną z *Bogusławem Domaniewskim,* poręczoną listem gwarancyjnym

wystawionym przez *Jana Koziroga* ze Swarzewa

13.V.1946: zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Sia-20**

VI.1946: **Basia** Sia-20 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Bogusław Domaniewski; Gdańsk-Sianki)*

***UWAGA:*** kuter był zarządzany przez *Spółdzielnię Przemysłową Pracowników Morskich „Wspólnota Morska”*

21.VIII.1946: pomierzony przez *Główny Urząd Morski,* nr świadectwa pomiarowego 19/46

8.II.1947: zarejestrowany w *Sądzie Powiatowym* w Gdyni, nr rejestru RMor 14

1.XII.1947: **Basia** Sia-20 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Przemysłowa Pracowników Morskich*

*„Wspólnota Morska”; Gdańsk-Sianki)*

I.1948: **Basia** Sto-20 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Przemysłowa Pracowników Morskich „Wspólnota*

*Morska”; Gdańsk-Stogi)*

5.II.1948: **Basia** Sto-20 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Przemysłowa Pracowników Morskich „Wspólnota Morska”;*

*Gdańsk-Stogi)*

3.IV.1948: **Basia** Sto-20 *(Spółdzielnia Przemysłowa Pracowników Morskich „Wspólnota Morska”; Gdańsk-Stogi)*

formalnie zakupiony od *Morskiej Centrali Handlowej*

20.VIII.1948: **Sto-20** *(Połowowa Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

26.VIII.1948: **Gda-24** *(Połowowa Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

XII.1949: **Gda-24** *(Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

2.IV.1951: **Gda-24** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

1.X.1951: **Gdy-116** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

13.V.1952: doznał awarii na łowisku, przyholowany na redę Helu przez sowiecki statek rybacki „Kaliningrad 463”

I.poł.1956: **Gdy-116** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

1957: odbudowany w *Gdyńskiej Stoczni Remontowej* w Gdyni

VIII.1958: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-4, rok produkcji 1958, nr silnika 54/84 o mocy 120 KM

***UWAGA:*** ok. roku 1970 producent zmienił nazwę typu silnika z Puck B-4 na Puck B-120

5.IV.1961 ok. godz. 03.10: w porcie gdyńskim zderzył się (szyper Wiktor Denc) z kutrem „Gdy 223”

IV.1966: **Gda-26** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

31.XII.1966: wycofany z eksploatacji i przewidziany do kasacji

na podstawie porozumienia z *Krajowym Związkiem Spółdzielni Rybackich* i *Wydziałem Handlu Prezydium Miejskiej Rady Narodowej* w

Gdańsku został przeznaczony na pływający sklep do sprzedaży świeżej ryby zacumowany przy nabrzeżu Motławy

27.VI.1967: skreślony z ewidencji *Urzędu Morskiego* w Gdyni

27.VII.1967: pływający stragan rybny **Tesia**

X.1968: **ZaG-10** *(Bolesław Mudziński; Górki Zachodnie)*

kupiony za pośrednictwem *BOMIS-u*

7.VIII.1972: **Wła-2** *(Klemens, Marian i Zbigniew Skoczke; Władysławowo)*

16.IV.1973: uszkodzony przez manewrujący w porcie władysławowskim kuter „Wła-166”

26.VI.1975: uszkodzony przez manewrujący w porcie władysławowskim kuter „Wła-61”

XII.1977: **Wła-2** *(Jerzy Konhke i Izydor Woronko; Władysławowo)*

V.1980: **Wła-2** *(Stefan i Paweł Lenc; Władysławowo)*

16.VI.1980: **Jas-61** *(Stefan i Paweł Lenc; Jastarnia)*

IX.1990: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do rozbiórki

XI.1990: **Jas-61** *(Roman Maszkiewski; Jastarnia)*

13.XII.1990: **Łeb-86** *(Roman Maszkiewski; Łeba)*

11.III.1993: sprzedany na cele sportowe, lecz nie doszło do adaptacji na jacht

IV.kw.1994: skreślony z ewidencji *Urzędu Morskiego* w Słupsku na wniosek właścicieli

1995(?): smażalnia ryb **Kaper** *(?????; Łeba)*

1998: usunięty z kanału portowego i rozebrany na opał

7.) **STELLA MARIS** Gdy-67, *Karstensen og Henriksen, Skagen (Dania),* wodowany 1942

***Duński Numer Kontrolny: J 1768; PRS 41177,*** od 1975 --> ***PRS 410177;***

sygnał wywoławczy *OZNO,* od II.kw.1946 -->*SOAS* (skreślony z rejestru ok. 1965)

*charakterystyka w 1945:* 34 BRT, 11 NRT; długość 16.14 m, głębokość 2.11 m; kadłub drewniany, 1 pokład; silnik Tuxham, 160 KM, 2 maszty

*charakterystyka w VIII.1946:* 33.89 BRT, 11.86 NRT; 16.74(rej.)×4.82×? m, głębokość 2.11 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Tuxham,

160 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.1959:* 34 BRT, 12 NRT, 6 ton; 16.74(rej.)×4.82×? m, głębokość 2.11 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Skandia

285A, nr silnika 224743/4, rok produkcji 1952, 150 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

1942: wodowany

1942: ukończony jako **Alice Smed** S.??? *(J.P.E. Smed; Skagen)*, bandera Danii

1944/1945: **Palle Jensen** S.220 *(H.F. Jensen; Skagen)*, bandera Danii

7.III.1946: zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy UNRRA

koszt zakupu 180 tyś. koron duńskich (= 3.57 mln zł), koszt remontu 33 220 zł, UNRRA otrzymała 3 539 780 zł

planowano kuter przekazać *Pawłowi Długiemu* i miał być zarządzany przez *Przedsiębiorstwo „Dalmor”*

III.dek.III.1946: przejęty w Hundested

28.III.1946: **Palle Jensen** *(Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego; ????)*

***UWAGA:*** tymczasowo zarejestrowany w Poselstwie Rzeczypospolitej Polskiej w Kopenhadze

3.IV.1946: przybył do Gdyni

26.IV.1946: *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego* zawarł umowę dzierżawną z *Edwardem Michalikiem,* poręczoną wekslem na kwotę 300 tyś. zł

29.IV.1946: **Stella Maris** Gdy-67 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Edward Michalik; Gdynia)*

***UWAGA:*** kuter był zarządzany przez *Rybacko-Przemysłową Spółdzielnię Pracy „Łosoś”*

26.VIII.1946: pomierzony przez *Główny Urząd Morski,* nr świadectwa pomiarowego 26/46

20.I.1947: zarejestrowany w Sądzie Powiatowym w Gdyni, nr rejestru RMor 7

5.II.1948: **Stella Maris** Gdy-67 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Edward Michalik; Gdynia)*

***UWAGA:*** kuter był zarządzany przez *Rybacko-Przemysłową Spółdzielnię Pracy „Łosoś”*

II.kw.1950: zakupiony od *Morskiej Centrali Handlowej* na wieloletnie spłaty przez *Edwarda Michalika*

24.I.1951: **Gdy-67** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Edward Michalik; Gdynia)*

1955(?): **Gdy-67** *(Edward Michalik; Gdynia)*

1968: **Gdy-67** *(Stanisława Michalik; Gdynia)*

1974: **Gdy-67** *(Eugeniusz Michalik; Gdynia)*

28.III.1983 ok. godz. 09.00: w trakcie połowów na płd. Bałtyku w maszynowni wybuchł pożar, załoga przeszła na kuter „Gdy-66”, akcję gaśniczą prowadziły

statki ratownicze „Wiatr” i „Tumak”

wypalony kuter odholowano do Gdyni

1988: niewykazywany w Rejestrze Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

dalsze losy nieznane, prawdopodobnie rozebrany na opał i złom

8.) **HALKA** Pos-5, *J. Vejmand og E. Svendsen, Hundested (Dania),* wodowany 1943

***Duński Numer Kontrolny: J 1747; PRS 41117,*** od 1975 --> ***PRS 410117;***

sygnał wywoławczy *OZNT,* od II.kw.1946 -->*SOBA* (skreślony z rejestru ok. 1965)

*charakterystyka w 1945:* 31.8 BRT, 8 NRT; długość 14.96 m, głębokość 2.04 m; kadłub drewniany, 1 pokład; silnik Alpha, 90 KM, 2 maszty

*charakterystyka w VIII.1946:* 28.7 BRT, 10.23 NRT; 16.15(rej.)×5.15×? m, głębokość 2.02 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Alpha DE 342,

rok produkcji 1942, 90 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster; załoga 3 ludzi

*charakterystyka w I.1971:* 29 BRT, 10 NRT; 16.15(rej.)×5.15×? m, głębokość 2.02 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Alpha, nr silnika

4922, rok produkcji 1950, 145 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster; załoga 3 ludzi

1943: wodowany

1943: ukończony jako **Tyfon** H.??? *(C. Jensen; Hundested)*, bandera Danii

1944/1945: **Tyfon** H.??? *(O.D. Jørgensen; Hundested)*, bandera Danii

26.II.1946: zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy UNRRA

koszt zakupu 133 tyś. koron duńskich (= 3.3 mln zł), koszt remontu 29 890 zł, UNRRA otrzymała 3 270 200 zł

planowano przekazać kuter *Bogusławowi Domaniewskiemu* i miał być zarządzany przez *Spółdzielnię „Wspólnota Morska”*

III.dek.III.1946: przejęty w Hundested

28.III.1946: **Tyfon** *(Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego; ????)*

***UWAGA:*** tymczasowo zarejestrowany w Poselstwie Rzeczypospolitej Polskiej w Kopenhadze

3.IV.1946: przybył do Gdyni

14.V.1946: *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego* zawarł umowę dzierżawną z *Witoldem Zubrzyckim,* poręczoną wekslem na kwotę 300 tyś. zł

V.1946: **Halka** Pos-5 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Witold Zubrzycki; Postonim)*

***UWAGA:*** oznaka rybacka czasami zapisywana była jako **Post-5**, kuter był zarządzany przez *Spółdzielnię Przemysłową Pracowników Morskich*

*„Wspólnota Morska”*

26.VIII.1946: pomierzony przez *Główny Urząd Morski,* nr świadectwa pomiarowego 21/46

8.II.1947: zarejestrowany w *Sądzie Powiatowym* w Gdyni, nr rejestru RMor 15

I.poł.1947: **Halka** Ust-5 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Witold Zubrzycki; Ustka)*

***UWAGA:*** kuter był zarządzany przez *Spółdzielnię Przemysłową Pracowników Morskich „Wspólnota Morska”*

1.XII.1947: **Ust-5** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Przemysłowa Pracowników Morskich „Wspólnota*

*Morska”; Ustka)*

5.II.1948: **Ust-5** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Przemysłowa Pracowników Morskich „Wspólnota Morska”; Ustka)*

3.IV.1948: **Ust-5** *(Spółdzielnia Przemysłowa Pracowników Morskich „Wspólnota Morska”; Ustka)*

formalnie zakupiony od *Morskiej Centrali Handlowej*

20.VIII.1948: **Ust-5** *(Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Ustka)*

26.VIII.1948: **Gda-28** *(Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

2.IV.1951: **Gda-28** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

1.X.1951: **Gdy-127** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

I.poł.1956: **Gdy-127** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

23.XI.1962 godz. 11.10: na łowisku „U 5” zderzył się z kutrem „Hel-97”, doznając pęknięcia dziobnicy

II.1963: wycofany z eksploatacji, przeznaczony do kasacji

*Krajowy Związek Spółdzielni Rybackich* nakazał przekazać odpłatnie kuter *Spółdzielni „Front Narodowy”*

II.poł.1963: **WsG-1** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Front Narodowy”; Górki Wschodnie)*

25.I.1965: **WsG-1** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Arkona”; Górki Wschodnie)*

5.V.1965 godz. 00.30: wszedł na mieliznę brzegową nieopodal latarni morskiej w Helu (szyper Feliks Kosznik), powodem były problemy z silnikiem

(przeciekające rurki paliwowe) i niedbała nawigacja, załogę zdjęła drużyna ratownictwa brzegowego

ściągnięty przez statki ratownicze „Tumak” i „Alga”

II.poł.1965: **WsG-1** *(Emil i Henryk Budzisz; Górki Wschodnie)*

poza eksploatacją, remontowany po strandowaniu

7.X.1965: **Hel-31** *(Emil i Henryk Budzisz; Hel)*

21.I.1972: w wyniku awarii napędu, został uszkodzony przez lody, przyholowany do Władysławowa

XII.1972: **Hel-31** *(Emil, Henryk i Kazimierz Budzisz; Hel)*

VIII.1973: **Hel-31** *(Henryk i Kazimierz Budzisz; Hel)*

1983: wycofany z eksploatacji, rozebrany na opał i złom

9.) **STEFKA** Gdy-75, *Jens Peter Nipper, Skagen (Dania),* wodowany 1936

***Duński Numer Kontrolny: L 201,*** od 1940 --> ***J 1201; PRS 41210;***

sygnał wywoławczy *OYNR,* od II.kw.1946 -->*SOAX*

*charakterystyka w 1936:* 24 BRT, 7 NRT; długość 14.33 m, głębokość 1.89 m; kadłub drewniany, 1 pokład; silnik o mocy 67 KM, 2 maszty

*charakterystyka w 1945:* 24 BRT, 7 NRT; długość 14.33 m, głębokość 1.89 m; kadłub drewniany, 1 pokład; silnik Vølund, rok produkcji 1942, 113 KM,

2 maszty

*charakterystyka w VIII.1946:* 24.12 BRT, 6.29 NRT; 14.24(rej.)×4.32×? m, głębokość 1.73 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Vølund, rok

produkcji 1942, 113 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.1959:* 24.12 BRT, 6.29 NRT; 14.24(rej.)×4.32×? m, głębokość 1.73 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik Vølund

M-240, nr silnika 2286, rok produkcji 1935, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

1936: wodowany

1936: ukończony jako **Ingolf** S.??? *(P. Saxberg; Skagen)*, bandera Danii

I.kw.1942: wymiana dotychczasowego silnika na silnik marki Vølund rok produkcji 1942 o mocy 113 KM

1942/1943: **Ingolf** S.122 *(H. Boesen; Skagen)*, bandera Danii

15.III.1946: zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy UNRRA

koszt zakupu 88 tyś. koron duńskich (= 2.7 mln zł), koszt remontu 66 330 zł, UNRRA otrzymała 2 633 670 zł

planowano przekazać kuter *Alfonsowi Kubinie* ze Śpiewowa i miał być zarządzany przez *Spółdzielnię „Łosoś”*

III.dek.IIII.1946: przejęty w Hundested

28.III.1946: **Ingolf** *(Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego; ????)*

***UWAGA:*** tymczasowo zarejestrowany w Poselstwie Rzeczypospolitej Polskiej w Kopenhadze

3.IV.1946: przybył do Gdyni

2.V.1946: *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego* zawarł umowę dzierżawną z *Piotrem Bukowskim,* poręczoną wekslem na kwotę 250 tyś. zł

V.1946: **Stefka** Gdy-75 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Piotr Bukowski.; Gdynia)*

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

22.VIII.1946: pomierzony przez *Główny Urząd Morski,* nr świadectwa pomiarowego 22/46

20.I.1947: zarejestrowany w *Sądzie Powiatowym* w Gdyni, nr rejestru RMor 7

II.poł.1947: **Gdy-75** *(Połowowa Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

XII.1949: **Gdy-75** *(Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

2.IV.1951: **Gdy-75** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

I.poł.1956: **Gdy-75** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

1960: wycofany z eksploatacji

1961: **WsG-13** *(Stanisław Sawicki; Górki Wschodnie)*

29.VI.1962 godz. 05.25: na Zatoce Puckiej został uderzony przez z kuter „Gdy-24”, który doznał awarii steru

31.I.1963: w trakcie holowania z Helu do Gdyni przez holownik „Borsuk”, został uderzony w Rufę przez kuter „Gdy-224”

przed 1967: wycofany z eksploatacji

dalsze losy nieznane

10.) **JADWIGA** Gdy-70, *Holbæk Skibsværft, Holbæk (Dania),* wodowany 1942

***Duński Numer Kontrolny: J 1717; PRS 41204,*** od 1975 --> ***PRS 410204;***

sygnał wywoławczy *OZKN,* od II.kw.1946 -->*SOAY* (skreślony z rejestru ok. 1965)

*charakterystyka w 1945:* 25 BRT, 7 NRT; długość 13.5 m, głębokość 1.89 m; kadłub drewniany, 1 pokład; silnik Hundested, 77 KM, 2 maszty

*charakterystyka w VIII.1946:* 23.64 BRT, 5.95 NRT; 15.40(rej.)×5.13×? m, głębokość 1.76 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Hundested,

77 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.1959:* 23.64 BRT, 5.95 NRT; 15.40(rej.)×5.13×? m, głębokość 1.76 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Buckau Wolf

DMR, nr silnika 6009/126, rok produkcji 1951, 80 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

1942: wodowany

1942: ukończony jako **Oakland** H.287 *(H.L.C. Hansen; Hundested)*, bandera Danii

22.III.1946: zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy UNRRA

koszt zakupu 100 tyś. koron duńskich (= 2.5 mln zł), koszt remontu 15 062 zł, UNRRA otrzymała 2 484 938 zł

planowano przekazać kuter *Mirosławowi Szewczukowi* i miał być zarządzany przez *Przedsiębiorstwo „Dalmor”*

III.dek.III.1946: przejęty w Hundested

28.III.1946: **Oakland** *(Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego; ????)*

***UWAGA:*** tymczasowo zarejestrowany w Poselstwie Rzeczypospolitej Polskiej w Kopenhadze

3.IV.1946: przybył do Gdyni

27.IV.1946: *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego* zawarł umowę dzierżawną z *Mirosławem Szewczukiem,* poręczoną wekslem na kwotę 250 tyś. zł

29.IV.1946: **Jadwiga** Gdy-70 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Mirosław Szewczuk; Gdynia)*

***UWAGA:*** kuter był zarządzany przez *Rybacko-Przemysłową Spółdzielnię Pracy „Łosoś”*

22.VIII.1946: pomierzony przez *Główny Urząd Morski,* nr świadectwa pomiarowego 23/46

20.I.1947: zarejestrowany w *Sądzie Powiatowym* w Gdyni, nr rejestru RMor 8

IV.kw.1947(?): **Gdy-70** *(Rybacko-Przemysłowa Spółdzielnia Pracy „Łosoś”; Gdynia)*

21.VII.1950: **Gdy-70** *(Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

1951(?): wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Buckau Wolf DMR, rok produkcji 1951, nr silnika 6009/126, moc 80 KM

2.IV.1951: **Gdy-70** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

I.poł.1956: **Gdy-70** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

I.poł.1963: wycofany z eksploatacji, przeznaczony do kasacji

*Krajowy Związek Spółdzielni Rybackich* nakazał przekazać odpłatnie kuter *Spółdzielni „Front Narodowy”*

II./III.dek.X(?).1963: **Gdy-70** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Front Narodowy”; Gdynia)*

IV.kw.1963: **WsG-30** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Front Narodowy”; Górki Wschodnie)*

***UWAGA:*** autorzy książki „Kutry i łodzie rybackie z Boru i Jastarni” podają na stronie 115, że kuter „Gdy-70” został przekazany *Spółdzielni „Front*

*Narodowy”* w gronie trzech jednostek w dniu 28.II.1964 roku; wydaje się być to pomyłką autorów, gdyż kuter ten wykazywany jest w „Rejestrze 1964” *Polskiego Rejestru Statków* jako „WsG-30” czyli w dniu 31.XII.1963 roku był już zarejestrowany w Górkach Wschodnich, przekazanie nastąpiło więc najprawdopodobniej w II. lub III. dekadzie X.1963 roku, a po paru tygodniach nastąpiło przerejestrowanie do Górek Wschodnich

25.I.1965: **WsG-30** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Arkona”; Górki Wschodnie)*

I.poł.1966: wycofany z eksploatacji, wystawiony na sprzedaż przez likwidatora spółdzielni

kupiony przez *Dionizego Ryglewskiego* i *Zygmunta Buszmana*

I.1967: **WsG-30** *(Dionizy Ryglewski* i *Zygmunt Buszman; Górki Wschodnie)*

V(?).1980: **WsG-30** *(Stanisław Kozak; Górki Wschodnie)*

1984: wycofany z eksploatacji

wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

dalsze losy nieznane

11.) **BOŻENA** Pos-4, *Århus Skibsværft, Århus (Dania),* wodowany 1942

***PRS 41116,*** od 1975 --> ***PRS 410116;***

sygnał wywoławczy *SOAP* (odebrany w połowie lat 60-tych)

*charakterystyka w 1945:* 19 BRT; długość 12.50 m; kadłub drewniany, 1 pokład; silnik o mocy 55/60 KM

*charakterystyka w VIII.1946:* 18.74 BRT, 6.61 NRT; 12.59(rej.)× 4.11×? m, głębokość 1.72 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik o moc

55/60 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.1959:* 18.74 BRT, 6.61 NRT; 12.59(rej.)× 4.11×? m, głębokość 1.72 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik June

Munktell 402MV, nr silnika 7568/9, rok produkcji 1950, 80 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

1942: wodowany

1942: ukończony jako **Karen Lis** S.267 *(armator nieznany; Skagen)*, bandera Danii

4.III.1946: zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy UNRRA

koszt zakupu 72 tyś. koron duńskich (= 1.6 mln zł), które w całości otrzymała UNRRA

planowano przekazać kuter *Piotrowi Bukowskiemu* i miał być zarządzany przez *Spółdzielnię „Jedność Rybacka”*

III.dek.III.1946: przejęty w Hundested

28.III.1946: **Karen Lis** *(Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego; ????)*

***UWAGA:*** tymczasowo zarejestrowany w Poselstwie Rzeczypospolitej Polskiej w Kopenhadze

3.IV.1946: przybył do Gdyni

27.IV.1946: *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego* zawarł umowę dzierżawną z *Leonem Michalakiem,* poręczoną wekslem na kwotę 200 tyś. zł

29(?).IV.1946: **Bożena** Pos-4 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Leon Michalak; Postonim)*

***UWAGA:*** oznaka rybacka czasami zapisywana była jako **Post-4**, kuter był zarządzany przez *Spółdzielnię Przemysłową Pracowników Morskich*

*„Wspólnota Morska”*

21.VIII.1946: pomierzony przez *Główny Urząd Morski,* nr świadectwa pomiarowego 18/46

8.II.1947: zarejestrowany w Sądzie Powiatowym w Gdyni, nr rejestru RMor 13

I.poł.1947: **Bożena** Ust-4 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Leon Michalak; Ustka)*

***UWAGA:*** kuter był zarządzany przez *Spółdzielnię Przemysłową Pracowników Morskich „Wspólnota Morska”*

1.XII.1947: **Ust-4** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Przemysłowa Pracowników Morskich „Wspólnota*

*Morska”; Ustka)*

5.II.1948: **Ust-4** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Spółdzielnia Przemysłowa Pracowników Morskich „Wspólnota Morska”; Ustka)*

3.IV.1948: **Ust-4** *(Spółdzielnia Przemysłowa Pracowników Morskich „Wspólnota Morska”; Ustka)*

formalnie zakupiony od *Morskiej Centrali Handlowej*

20.VIII.1948: **Ust-4** *(Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Ustka)*

26.VIII.1948: **Gda-27** *(Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

2.IV.1951: **Gda-27** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdańsk)*

1.X.1951: **Gdy-118** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

I.poł.1956: **Gdy-118** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

1960: wycofany z eksploatacji, przeznaczony do kasacji

1961: **Gdy-118** *(Szczepan Kaczor; Gdynia)*

I.poł.1976: **Gdy-118** *(Waldemar Budzyń i Marek Marc; Gdynia)*

† 5.VII.1976 ok. godz. 03.00: zatonął w porcie gdyńskim w wyniku nieszczelności kadłuba

kuter był wyłączony z eksploatacji, oczekując na remont i przebudowę

12.) **GDY-84**, *S.F. Kjeldsen Skibs og Baadebyjem, Esbjerg (Dania),* wodowany 1931

***PRS 41181;***

sygnał wywoławczy *SOBH*

*charakterystyka w 1945:* 19.5 BRT; długość 13.4 m; kadłub drewniany, 1 pokład; silnik Grenaa, 60 KM

*charakterystyka w VIII.1946:* 19.54 BRT, 5.71 NRT; 13.64(rej.)×4.19×? m, głębokość 1.82 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Grenaa, 60 KM,

2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.1959:* 19.54 BRT, 5.71 NRT; 13.64(rej.)×4.19×? m, głębokość 1.82 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Callesen

195DR, nr silnika 3365, rok produkcji 1952, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster, 8.5 węzła

1931: wodowany

1931: ukończony jako **Havet** K.727 *(armator nieznany; København)*, bandera Danii

II./III.1946: zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy UNRRA

koszt zakupu 67,5 tyś. koron duńskich (= 2 mln zł), koszt remontu 43 500 zł, UNRRA otrzymała 1 956 500 zł

planowano przekazać kuter *Witoldowi Zubrzyckiemu* i miał spełniać funkcje szkoleniowe

III.dek.III.1946: przejęty w Hundested

28.III.1946: **Hawet** *(Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego; ????)*

***UWAGA:*** tymczasowo zarejestrowany w Poselstwie Rzeczypospolitej Polskiej w Kopenhadze

3.IV.1946: przybył do Gdyni

1.VI.1946: *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego* zawarł umowę dzierżawną z *Państwowym Centrum Wyszkolenia Morskiego,* poręczoną listem

gwarancyjnym

29.VI.1946: szkolny kuter rybacki**Gdy-84** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Państwowe Centrum Wyszkolenia Morskiego; Gdynia)*

22.II.1947: pomierzony przez *Główny Urząd Morski,* nr świadectwa pomiarowego 48/47

4.X.1947: zarejestrowany w *Sądzie Powiatowym* w Gdyni, nr rejestru RMor 42

IV.kw.1947: **Arka 21** Gdy-84 *(Towarzystwo Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka”; Gdynia)*

***UWAGA:*** numer Arki został „odziedziczony” po kutrze typu KS-150 (nr budowy 12/401), z którego zrezygnowano po krótkiej eksploatacji, pozycja 50.)

w Wykazie kutrów nr 1

1.VI.1949: **Arka 21** Gdy-84 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Gdynia)*

po IV.1950: **Arka 21** Ust-41 *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka”; Ustka)*

31.XII.1950: **Ust-41** *(Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Morskich „Barka”; Ustka)*

24.I.1951: **Ust-41** *(Kombinat Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Ustka)*

1.I.1952: **Ust-41** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

1952(?): wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Callesen 195DR, rok produkcji 1952, nr silnika 3365 o mocy 100 KM

***UWAGA:*** silnik ten później zamontowano na kutrze „Wła-73” (ex „Arka 3” Gdy-31) należącym do typu B-368 (nr budowy S-4), pozycja 3.) w Wykazie

kutrów nr 3

VIII.1952: **Ust-14** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

1954: **WsG-4** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morski „Front Narodowy”; Górki Wschodnie)*

1959: wycofany z eksploatacji

wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

dalsze losy nieznane

13.) **GDY-22**, *Friederikssund Skibsværft, Friderikssund (Dania),* wodowany 1943

***Duński Numer Kontrolny: J 1994; PRS 41050,*** od 1975 --> ***PRS 410050,*** od 1981 --> ***PRS 631229;***

sygnał wywoławczy *OWNH,* od II.kw.1946 -->*SOBI* (skreślony z rejestru ok. 1965)

*charakterystyka w 1945:* 20 BRT, 5 NRT; długość 13.2 m, głębokość 1.83 m; kadłub drewniany, 1 pokład; silnik Hundested, 120 KM, 2 maszty

*charakterystyka w II.poł.1946:* 21.65 BRT, 6.44 NRT; 14.47(rej.)×4.19×? m, głębokość 1.86 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Hundested,

120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w XII.1957:* 21.65 BRT, 6.44 NRT; 14.47(rej.)×4.19×? m, głębokość 1.86 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Modag,

100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w I.1959:* 21.65 BRT, 6.44 NRT; 14.47(rej.)×4.19×? m, głębokość 1.86 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 2-cyl. silnik SKP-June

Munktell 502MB, nr silnika P-5, rok produkcji 1954, 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; załoga 4 ludzi

*charakterystyka w 1981:* 19.86 BRT, 10.88 NRT; 14.65(całk.)/14.07(rej.)×4.39×? m, wysokość boczna 2.45 m; kadłub drewniany, 1 pokład; 2-cyl. silnik

Callesen 195BR, nr silnika 3442, rok produkcji 1951, 50 KM, 2 maszty, powierzchnia ożaglowania 81.3 m2; 1 śruba, 1 ster; załoga 9 ludzi

1943: wodowany

1943: ukończony jako **Jomsborg**, bandera Danii

1944/1945: **Russ** H.224 *(T.L. Rasmiissen; Hundested)*, bandera Danii

II./III.1946: zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy UNRRA

koszt zakupu 100 tyś. koron duńskich (= 2.63 mln zł), koszt remontu 20 994 zł, UNRRA otrzymała 2 609 006 zł

planowano przekazać kuter *Zbigniewowi Garbowskiemu* i miał być zarządzany przez *Spółdzielnię „Łosoś”*

III.dek.III.1946: przejęty w Hundested

28.III.1946: **Russ** *(Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego; ????)*

***UWAGA:*** tymczasowo zarejestrowany w Poselstwie Rzeczypospolitej Polskiej w Kopenhadze

3.IV.1946: przybył do Gdyni

II.poł.1946: **Gdy-22** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownicy:*** *Edward Grzelak i Zbigniew Garbowski; Gdynia)*

***UWAGA:*** kuter był zarządzany przez *Rybacko-Przemysłową Spółdzielnię Pracy „Łosoś”*

XII.1946: **Dar-13** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownicy:*** *Edward Grzelak i Zbigniew Garbowski; Darłowo)*

***UWAGA:*** kuter był zarządzany przez *Rybacko-Przemysłową Spółdzielnię Pracy „Łosoś”*

5.II.1948: **Dar-13** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownicy:*** *Edward Grzelak i Zbigniew Garbowski; Darłowo)*

po I.kw.1948: zakupiony od *Morskiej Centrali Handlowej* na wieloletnie spłaty przez *Edwarda Grzelaka* i *Zbigniewa Garbowskiego*

24.II.1950: uratował załogę kutra „Arka 20” (Gdy-146) staranowanego na łowisku przez sowiecki statek „Kirov”

24.I.1951: **Dar-13** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownicy:*** *Edward Grzelak i Zbigniew Garbowski; Darłowo)*

13.X.1951: **Wła-53** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownicy:*** *Edward Grzelak i Zbigniew Garbowski; Władysławowo)*

III.1953: **Gdy-186** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownicy:*** *Edward Grzelak i Zbigniew Garbowski; Gdynia)*

XII.1954: *Morska Centrala Zaopatrzenia* wypowiedziała umowę dzierżawczą, odbierając kuter dotychczasowym użytkownikom

V.1955: przekazany *Państwowemu Instytut Hydro-Meteorologicznemu* i skierowany do adaptacji na kuter badawczy

w czasie adaptacji dokonano wymiany dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Modag, rok produkcji 1952 o mocy 100 KM

VII.1957: **Delta** *(Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny; Gdynia)*

przydzielony *Zakładowi Oceanografii*

I.kw.1958: wymiana dotychczasowego silnika na 2-cyl. silnik SKP-June Munktell 502 MB, rok produkcji 1954, nr silnika P-5 o mocy 100 KM

I.1960: wymiana dotychczasowego silnika na silnik tego samego typu o numerze seryjnym P-6

1962(?):przydzielony *Oddziałowi Morskiemu*

pocz.1966: wycofany z eksploatacji

XI.1966: **ZaG-5** *(H. i K. Wołoszczyk, S. Wojnowski; Górki Zachodnie)*

27.III.1969: **Wła-26** *(Jan Kroll; Władysławowo)*

V.1975: **Wła-26** *(Krzysztof i Kazimierz Necel; Władysławowo)*

V.1977: kuter bez silnika został sprzedany *Stanisławowi Żurkiewiczowi* z przeznaczeniem na jacht sportowy

***UWAGA:*** w Rejestrze Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków* z 1978 roku, kuter nadal jest (błędnie) wykazywany jako „Wła-26” należący do

Jana Krolla

XI.1978: **Nunki** PZ-874*(Stanisław Żurkiewicz; Gdynia)*

1979: po przeholowaniu do Gdańska i usunięciu osprzętu rybackiego rozpoczęto przebudowę na jacht żaglowy

zainstalowano 2-cyl. silnik Callesen 195BR, nr silnika 3442, rok produkcji 1951, moc 50 KM

***UWAGA:*** silnik ten był zainstalowany wcześniej na kutrze rybackim „WsG-6” (ex „Ust-6”, ex „Ust-22”) należącym do typu KU-128, pozycja 9.) w

Wykazie kutrów rybackich nr 5

V.1981: zakończenie przebudowy

VI.1981: wypłynął w rejs na Morze Śródziemne

z powodu awarii silnika odstawiony przy nabrzeżu w Marsylii

† 20.X.1983 zatonął w Marsylii

dalsze losy nieznane

14.) **Helena** Gdy-76, *Hansen & Bilde Skibs- og Bådebyggeri, Hirtshals (Dania),* wodowany 1945

***PRS 41048,*** od 1975 --> ***PRS 410048;***

sygnał wywoławczy *SOAR* (skreślony z rejestru ok. 1965)

*charakterystyka w 1945:* 19.88 BRT; długość 13.11 m; kadłub drewniany, 1 pokład; 2-cyl. silnik Bukh, 100 KM

*charakterystyka w II.poł.1946:* 23.29 BRT, 5.53 NRT; 14.17(rej.)×4.35×? m, głębokość 1.76 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. silnik Bukh,

nr silnika 5548, rok produkcji 1945, 90 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów, załoga 3 ludzi

*charakterystyka w I.1979:* 23.29 BRT, 5.53 NRT, 5 ton; 14.17(rej.)×4.35×? m, głębokość 1.76 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik Puck

B-120W, nr silnika 64/99, 120 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów, załoga 3 ludzi

1945: wodowany

1945: ukończony jako **Lindy Green** HS.99 *(Christian Nielsen; Horsens)*, bandera Danii

6.III.1946: zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy UNRRA

koszt zakupu 123 tyś. koron duńskich (= 3.72 mln zł), które w całości otrzymała UNRRA

planowano przekazać kuter *Feliksowi Ciskowskiemu* i miał być zarządzany przez *Spółdzielnię „Jedność Rybacka”*

III.dek.III.1946: przejęty w Hundested

28.III.1946: **Lindy Green** *(Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego; ????)*

***UWAGA:*** tymczasowo zarejestrowany w Poselstwie Rzeczypospolitej Polskiej w Kopenhadze

3.IV.1946: przybył do Gdyni

2.V.1946: *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego* zawarł umowę dzierżawną z *Augustynem Białkowskim,* poręczoną wekslem na kwotę 250 tyś. zł

5.V.1946: **Helena** Gdy-76 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Augustyn Białkowski; Gdynia)*

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

VIII.1946: pomierzony przez *Główny Urząd Morski,* nr świadectwa pomiarowego 27/46

VIII.1947: **Helena** Świ-9 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Augustyn Białkowski; Świnoujście)*

5.II.1948: **Helena** Świ-9 *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Augustyn Białkowski; Świnoujście)*

V.1948: zakupiony od *Morskiej Centrali Handlowej* na wieloletnie spłaty przez *Augustyna Białkowskiego*

19.VI.1949: **Dar-7** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Augustyn Białkowski; Darłowo)*

po IV.1950: **Ust-28** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Handlowa;* ***użytkownik:*** *Augustyn Białkowski; Ustka)*

24.I.1951: **Ust-28** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Augustyn Białkowski; Ustka)*

14.IX.1951: **Wła-55** *(****właściciel:*** *Morska Centrala Zaopatrzenia;* ***użytkownik:*** *Augustyn Białkowski; Władysławowo)*

1952: „uprowadzony” do Karlskrony przez motorzystę i trzech ukrytych w maszynowni uciekinierów, gdzie poprosili o azyl, pozostałych członków załogi

motorzysta zamknął w kambuzie i po uwolnieniu przyprowadzili oni kuter do Polski, w trakcie wchodzenia do portu w Karlskronie wszedł na

mieliznę, do portu udało się wejść przy pomocy holownika

X.1954: **Wła-55** *(Augustyn Białkowski; Władysławowo)*

22.IV.1964 ok. godz. 16.30: powracając z połowów, 6 Mm na wsch. od Władysławowa, w silnej mgle zderzył się (szyper Antoni Białkowski) ze stojącym w

dryfie statkiem „Warmia”

II.poł.1964: grał rolę helskiego kutra „Hela 7” w filmie „Kaszëbë”

I.1969: **Wła-55** *(Henryk i Kazimierz Białkowski; Władysławowo)*

1972: **Wła-55** *(Henryk Białkowski; Władysławowo)*

V.1974: **Wła-55** *(Jan Schmidt; Władysławowo)*

X.1974: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck B-120W, nr silnika 64/99 o mocy 120 KM

1978: wycofany z eksploatacji

wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

J.1979: sprzedany *Tadeuszowi Bronieckiemu* z przeznaczeniem na cele mieszkalne

kuter został wyciągnięty na brzeg helskiego cypla w pobliżu portu rybackiego, był zamieszkany do 2010 roku

IV.2013: został użyczony *Stowarzyszeniu „Alternatywny Cypel”*

† 16.09.2019: spłonął, podpalony przez nieznanych sprawców

jego szczątki w dalszym ciągu leżą na Helu

15.) **Der-3**, *Lynæs Bådeværft, Lynæs (Dania),* wodowany 1943

***PRS 41276,*** od 1952(?) --> ***PRS 41347,*** od 1975 --> ***PRS 410347;***

sygnał wywoławczy *SOAO* (skreślony z rejestru ok. 1965)

*charakterystyka w 1945:* 19.96 BRT; długość 13.72 m; kadłub drewniany, 1 pokład; silnik Hundested, 60 KM

*charakterystyka w VIII.1946:* 21.37 BRT, 6.22 NRT; 13.94(rej.)×4.88×? m, głębokość 1.65 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; silnik Hundested,

60KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w I.1959:* 21.37 BRT, 6.22 NRT; 14.50(całk.)/13.94(rej.)×4.88×? m, głębokość 1.65 m; kadłub drewniany, 1 pokład, 1 ładownia; 4-cyl. silnik

Puck A-4, rok produkcji 1955, nr silnika 14/01, moc 100 KM, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie; 1 śruba, 1 ster

1943: wodowany

1943: ukończony jako **Milano** H.249 *(armator nieznany; Hundested)*, bandera Danii

22.III.1946: zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy UNRRA

koszt zakupu 109 tyś. koron duńskich (= 2.5 mln zł), koszt remontu 49 675 zł, UNRRA otrzymała 2 450 325 zł

planowano przekazać kuter *Przedsiębiorstwu „Dalmor”*

III.dek.IIII.1946: przejęty w Hundested

28.III.1946: **Milano** *(Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego; ????)*

***UWAGA:*** tymczasowo zarejestrowany w Poselstwie Rzeczypospolitej Polskiej w Kopenhadze

3.IV.1946: przybył do Gdyni

27.IV.1946: *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego* zawarł umowę dzierżawną z *Kazimierzem Zamorskim,* poręczoną wekslem na kwotę 250 tyś. zł

29(?).IV.1946: **Der-3** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Kazimierz Zamorski; Derłów)*

***UWAGA:*** kuter był zarządzany przez *Rybacko-Przemysłową Spółdzielnię Pracy „Łosoś”*

21.VIII.1946: pomierzony przez *Główny Urząd Morski,* nr świadectwa pomiarowego 17/46

XI.1946: **Dar-3** *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Kazimierz Zamorski; Darłowo)*

***UWAGA:*** kuter był zarządzany przez *Rybacko-Przemysłową Spółdzielnię Pracy „Łosoś”*

6.II.1947: zarejestrowany w *Sądzie Powiatowym* w Gdyni, nr rejestru RMor 12

IV.kw.1947(?): **Dar-3** *(Rybacko-Przemysłowa Spółdzielnia Pracy „Łosoś”; Darłowo)*

1948(?): **Ust-15** *(Rybacko-Przemysłowa Spółdzielnia Pracy „Łosoś”; Ustka)*

XII.1949: **Ust-15** *(Rybacka Spółdzielnia Pracy „Łosoś”; Ustka)*

21.VII.1950: **Ust-15** *(Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Ustka)*

II.poł.1950(?): **Ust-8** *(Rybacka Spółdzielnia Pracy „Jedność Rybacka”; Ustka)*

2.IV.1951: **Ust-8** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Ustka)*

III.kw.1952: **Gdy-185** *(Spółdzielnia Pracy Rybaków Morskich „Jedność Rybacka”; Gdynia)*

X.1955: odbudowany w *Gdyńskiej Stoczni Remontowej* w Gdyni

wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Puck A-4, rok produkcji 1955, nr silnika 14/01o mocy 100 KM

II.poł.1956: **Gdy-185** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jedność Rybacka”; Ustka)*

21.I.1964 godz. 06.50: cumując przy nabrzeżu został uszkodzony przez manewrujący w porcie kuter „Gdy-183”

VI.1966: **Łeb-4** *(Wł. i M. Dzietczyk oraz T. Retmańsczyk; Łeba)*

II.kw.1969: **Dzi-12** *(Edward Jankowiak; Dziwnów)*

1972(?): **Swb-50** *(Edward Jankowiak; Świbno)*

† 5.VII.1976 godz. 20.10: wszedł na mieliznę (szyper Edward Jankowiak) w ujściu Przekopu Wisły i wkrótce zatonął

czteroosobowa załoga, schroniła się w sterówce, po czym odpłynęła na tratwie na wyspę znajdującą się w rozlewisku, skąd zostali podjęci

przez kuter „Swb-35”

***Źródła:***

*Archiwum Akt Nowych* zespół nr 1633 Ministerstwo Żeglugi w Warszawie

*Archiwum Akt Nowych* zespół nr 547 Ministerstwo Żeglugi, Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego w Sopocie

*Danmarks Skibsliste 1926* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1926

*Danmarks Skibsliste 1927* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1927

*Danmarks Skibsliste 1928* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1928

*Danmarks Skibsliste 1929* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1929

*Danmarks Skibsliste 1930* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1930

*Danmarks Skibsliste 1931* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1931

*Danmarks Skibsliste 1932* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1932

*Danmarks Skibsliste 1933* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1933

*Danmarks Skibsliste 1934* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1934

*Danmarks Skibsliste 1935* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1935

*Danmarks Skibsliste 1936* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1936

*Danmarks Skibsliste 1937* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1937

*Danmarks Skibsliste 1938* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1938

*Danmarks Skibsliste 1939* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1939

*Danmarks Skibsliste 1940* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1940

*Danmarks Skibsliste 1941* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1941

*Danmarks Skibsliste 1942* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1942

*Danmarks Skibsliste 1944* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1944

*Danmarks Skibsliste 1946* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København 1946

*Indeks nazw jachtów Polskiego Związku Żeglarskiego 2012*

*Rejestr 1957-58*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1958

*Rejestr 1959*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1959

*Rejestr 1960*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1960

*Rejestr 1961*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1961

*Rejestr 1962*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1962

*Rejestr 1963*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1963

*Rejestr 1964,* Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1964

*Rejestr 1965*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1965

*Rejestr 1966*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1966

*Rejestr 1967*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1967

*Rejestr 1968*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1968

*Rejestr 1969*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1969

*Rejestr 1970*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1970

*Rejestr 1971*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1971

*Rejestr 1972*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1972

*Rejestr 1974*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1974

*Rejestr 1975*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1975

*Rejestr 1976*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1976

*Rejestr 1977*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1977

*Rejestr 1978*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1978

*Rejestr 1979*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1979

*Rejestr 1980*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1980

*Rejestr 1981*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1981

*Rejestr 1982*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1982

*Rejestr 1984*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1984

*Rejestr 1985*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1985

*Rejestr 1987*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1987

*Rejestr 1989*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1989

*Rejestr 1990*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1990

*Rejestr 1991*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1991

*Rejestr 1992*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1992

*Rejestr 1993*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1993

*Rejestr 1994*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1994

*Rejestr 1995,* Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1995

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

**Huras Bohdan** *Dalmor. Album Floty* Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa „PORTA MARE”, Gdańsk 2019, ISBN 978-83-62022-43-4

**Huras Bohdan, Kuklik Mirosław, Necel Franciszek** *Kutry i łodzie rybackie z Boru i Jastarni* Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa „PORTA MARE”,

Gdańsk 2022, ISBN 978-83-62022-54-0

**Huras Bohdan, Kuklik Mirosław, Necel Franciszek** *Kutry rybackie z Helu* Wydawnictwo REGION Jarosław Ellwart, Gdynia 2019, ISBN 978-83-7591-648-5

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

ISBN 978-83-62022-87-8

**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

**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

**Ropelewski Andrzej** *Ludzie „Dalmoru”* Wydawnictwo „Marpress”, Gdańsk 1997, ISBN 83-87291-24-2

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

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

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

**Zientara Wojciech** *Spis polskich jachtów morskich* (stan na 2019.10.31)

**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

<https://fow.pl/forum/viewtopic.php?f=18&t=6875>

<http://www.trzebiez.pl/1.jpg>

<http://www.trzebiez.pl/2.jpg>

<http://repozytorium.fn.org.pl/?q=pl/node/5839>

<http://repozytorium.fn.org.pl/?q=pl/node/4328>

<http://repozytorium.fn.org.pl/?q=pl/node/4726>