***Wykaz polskich kutrów rybackich Nr 15 (wersja 2.3)***

***Superkutry typu B-25s***

1.) **GDY-228**, typ B-25s, nr budowy 173

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 173, wodowany II.1958, ukończony 2.V.1958

**LR 702821**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7028219;** ***PRS 43073*** --> od 1959: ***PRS 42202*** --> od 1975: ***PRS 420202;***

sygnał wywoławczy *SNMW* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1959:* 106.50 BRT, 39.65 NRT, 55 ton; 24.60(całk.)/23.41(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5250, rok produkcji 1957, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1979:* 106.50 BRT, 39.65 NRT, 42 tony; 24.60(całk.)/23.41(rej.)×6.60×2.36 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5250, rok produkcji 1957, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

II.1958: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

2.V.1958: ukończony jako **Gdy-228** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

17.I.1963 godz. 13.14: w porcie gdyńskim na wysokości fabryki mączki rybnej, po stronie wschodniej Kanału Wendy, zderzył się (szyper Władysław Lewiński)

z holowanym przez holownik „Żubr”, trawlerem „Regalica”

4.V.1964: manewrując w porcie gdyńskim, uderzył (szyper Zbigniew Folwarski) w cumujący do Nabrzeża Warsztatowego „Arki” kuter „Gdy-207”

1.I.1965: **Gdy-228** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

XII.1965: **Gdy-228** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Gdynia)*

14.V.1966: **Hel-112** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

10.V.1967: rozpoczął roczny, próbny okres eksploatacji z zamontowanymi profilowanymi stępkami przechyłowymi

w tym czasie kutrem dowodzili Zygmunt Wożniczko i Stanisław Wardziak

7.III.1969 godz. 08.45: w pobliżu Helu, został zepchnięty przez zwały lodu, na przybrzeżną mieliznę

ściągnięty i zaholowany do portu helskiego przez holownik *Marynarki Wojennej* „H 17”

2.III.1978 godz. 06.35: płynąc z Helu, w pobliżu wejścia do portu gdyńskiego, zderzył się (szyper Stanisław Wardziak) ze statkiem pasażerskim „Halka”

do wypadku doszło bezwietrznej pogodzie, a przyczyną były rażące zaniedbania kierowników obu jednostek

1.II.1983: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do kasacji

zakupiony przez *Irenę* i *Jacka Schomburgów*

14.IX.1983: **Hel-125** *(Irena i Jacek Schomburg; Hel)*

19.IV.1991: sprzedany i przekazany w Helu Brytyjczykowi *Arthurowi Allen’owi*

I.kw.1992: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru statków*

dalsze losy nieznane

2.) **GDY-229**, typ B-25s, nr budowy 181

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 181, wodowany VIII(?).1958, ukończony 22.IX.1958

***PRS 42201;***

sygnał wywoławczy *SNOJ*

*charakterystyka w XII.1959:* 107 BRT, 39 NRT, 55 ton; 24.62(całk.)/23.43(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5266, rok produkcji 1958(?), 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

VIII(?).1958: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

22.IX.1958: ukończony jako **Gdy-229** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

† 3.XII.1961 w godz. przedpołudniowych: na wodach Rynny Norweskiej, na wysokości wyspy Egero w rejonie Egersundu (Norwegia), zaginął wraz z całą

załogą.

3.) **GDY-230**, typ B-25s, nr budowy 183

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 183, wodowany XI.1958, ukończony 8.I.1959, podniesienie bandery 9.I.1959

**LR 702822**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7028221; *PRS 42204*** --> od 1975: ***PRS 420204;*** numer Rejestru Okrętowego ***ROG/S/115;***

sygnał wywoławczy *SNOZ* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1994: *SPG2125*

*charakterystyka w XII.1959:* 106.53 BRT, 39.30 NRT, 55 ton; 24.63(całk.)/23.44(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5273, rok produkcji 1958, 225 KM,

paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106.53 BRT, 39.30 NRT, 48 ton; 24.63(całk.)/23.44(rej.)×6.60×2.29 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 92 GT, 28 NT, 48 ton; 24.63(całk.)/22.33 (rej.)×6.57×2.42 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

XI.1958: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

20.XII.1958: rozpoczęcie prób w morzu

21.XII.1958: zakończenie prób morskich

8.I.1959: przejęty jako **Gdy-230** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

nadal trwały prace wykończeniowe i usuwanie usterek

9.I.1959: podniesienie bandery

13.I.1959: ukończony

1.I.1965: **Gdy-230** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

XII.1965: **Gdy-230** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Gdynia)*

11.VII.1966: **Hel-113** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

9.VII.1975 godz. 05.40: w trakcie rejsu na łowisko wybuchł pożar, przyczyną był nieszczelny, iskrzący kolektor wydechowy silnika

XI.1983: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do kasacji

12.XII.1983: **Hel-113** *(Dariusz i Edward Nowak oraz Mariusz Rygala; Hel)*

13.I.1984: **Gdy-17** *(Dariusz i Edward Nowak oraz Mariusz Rygala; Gdynia)*

VII.1986: **Gdy-17** *(Edward Nowak; Gdynia)*

III.1993: **Gdy-17** *(Edward Daniel Nowak oraz Mariusz Rygala; Gdynia)*

VII.1996: **Gdy-17** *(Marek Madycki; Gdynia)*

14.X.1995: ściągnął kuter „Gdy-16” z kamienistej mielizny w pobliżu zachodniego falochronu portu helskiego

11.XII.2001: **Gdy-17** *(Agnieszka Komarnicka, Zenon Tymczak; Gdynia)*

I.2002: **Wła-77** *(Agnieszka Komarnicka, Zenon Tymczak; Władysławowo)*

pocz.XII.2004: wycofany z eksploatacji i przeznaczony na złom

21.XII.2004: zakończono złomowanie przy nabrzeżu Gunica w Policach

11.I.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

4.) **WŁA-107**, typ B-25s, nr budowy 184

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 184, wodowany 15.III.1959, ukończony 23.IV.1959

**LR 703826** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7038264; *PRS 42205*** --> od 1975: ***PRS 420205;***

sygnał wywoławczy *SNPG* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1959:* 106.73 BRT, 39.66 NRT, 55 ton; 24.63(całk.)/23.44(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5297, rok produkcji 1959, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1978:* 106.73 BRT, 39.66 NRT, 55 ton; 24.63(całk.)/23.44(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5160, rok produkcji 1956, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106.73 BRT, 39.66 NRT, 35 ton; 24.63(całk.)/23.44(rej.)×6.60×2.34 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

15.III.1959: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

23.IV.1959: ukończony jako **Wła-107** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

po próbach morskich przekazany *„Szkunerowi”*

5.V.1959: wszedł do eksploatacji, wypływając (szyper Franciszek Krawczyk) na łowiska Morza Północnego

31.XII.1959: osiągnął najlepsze wyniki połowowe wsród kutrów *„Szkunera”* poławiających na Morzu Północnym

8.II.1974 ok. godz. 06.00: podczas podejścia do portu we Władysławowie, w przelotnej śnieżycy i przy wietrze o sile 7-9º w skali Beauforta, wszedł (szyper

Franciszek Brzoska) na przybrzeżną płyciznę, ok. 4 kable od falochronu portu we Władysławowie, na mieliźnie osiadły również śpieszące na pomoc kuter rybacki „Wła-171” i statek ratowniczy „Halny”

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

13.V.1975: w czasie postoju na kotwicy na Bałtyku wybuchł pożar (szyper Leon Truszke), w akcji ratowniczej brał udział kuter „Wła-151”, który odholował

uszkodzonego „Wła-107” do Władysławowa

przyczyną był nieszczelny, iskrzący kolektor wydechowy silnika, zniszczeniu uległy sterówka, mesa, pomieszczenia kucni i suszarni

II.poł.1976: wymiana dotychczasowego silnika na 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5160, rok produkcji 1956, moc 225 KM

***UWAGA:*** silnik pochodził z wycofanego z eksploatacji w VI.1976 kutra „Wła-161” (typ B-12, nr budowy 109), pozycja 3.) w Wykazie kutrów rybackich

nr 11

VI.1986: sprzedany do Grecji

VIII.1986: dostarczony przez polską załogę do portu Chania na Krecie

dalsze losy nieznane

5.) **WŁA-106**, typ B-25s, nr budowy 185

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 185, wodowany XI.1958, ukończony 23.II.1959

**LR 703825** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7038252; *PRS 42206*** --> od 1975: ***PRS 420206***;

sygnał wywoławczy *SNPD* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1959:* 106.77 BRT, 38.85 NRT, 55 ton; 24.61(całk.)/23.42(rej.)×6.59×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5267, rok produkcji 1959, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

XI.1958: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

23.II.1959: ukończony jako **Wła-106** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

po próbach morskich przekazany *„Szkunerowi”*, przejmował szyper Hubert Konkol

poł.IV.1960: wraz z kutrem „Wła-109” wyszedł na Morze Północne na połowy śledzia tuką pelagiczną

30.VII.1962 godz. 00.20: na łowisku Morza Północnego zderzył się z kutrem „Wła-105”

30.VIII.1966 godz. 04.27: w gęstej mgle, wszedł na skały (szyper Jan Długi) wyspy St. Mary u wybrzeży wsch. Szkocji

ściągnięty przez brytyjski holownik „Oksider”, powodu przecieku kadłuba, odprowadzony na remont do stoczni w North Shields

XII.1984: wycofany z eksploatacji, przeznaczony do kasacji

24.I.1984: rozpoczęto złomowanie

I.poł.1984: jednostka pomocnicza **Barkas** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

kadłub pozbawiony nadbudówki i urządzeń napędowych

I.poł.1990(?): magazyn portowy **MP-Wła-1** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

przystosowany do magazynowania wody zęzowej i wód zaolejonych w porcie

IV.1997: zaprzestano użytkowania, niszczał w porcie

później osiadł na dnie basenu

II.2001: zakupiony przez spółkę *Artura* i *Piotra Gwiazdowiczów* z Limanowej

przebudowany sposobem gospodarczym na pływającą smażalnię ryb, stylizowany na drakkar

VIII.2001: pływająca smażalnia ryb **Odyn** *(Vita-Atre S.C.; Łeba)*

po zakończeniu przebudowy został przeholowany do Łeby, zacumowany w kanale Chełst

2007: zmodernizowany w *Stoczni Rybackiej* w Łebie

I.2021: w eksploatacji

6.) **ŚWI-44**, typ B-25, nr budowy 186

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 186, wodowany III.1959, ukończony 31.III.1959

**LR 704091** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7040918; *PRS 42207*** --> od 1975: ***PRS 420207;***

sygnał wywoławczy *SNPH* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1959:* 106.73 BRT, 39.70 NRT, 55 ton; 24.62(całk.)/23.43(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5296, rok produkcji 1959, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

III.1959: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

31.III.1959: ukończony jako **Świ-44** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

po próbach morskich przekazany *„Odrze”*

15.IV.1959: zarejestrowany w *Szczecińskim Urzędzie Morskim* jako **Świ-44**

XII.1959: **Świ-44** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Śzkuner”; Świnoujście)*

8.I.1960: **Wła-134** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

przejmował szyper Jerzy Kolp

VII.1984: sprzedany za pośrednictwem *Centromoru* szwedzkiej firmie *Candida Marine Engineering*

17.X.1984: **Candida** *(Candida Marine Engineering; ????)*, bandera Szwecji

dalsze losy nieznane, prawdopodobnie sprzedany do Afryki

7.) **ŚWI-45**, typ B-25s, nr budowy 187

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 187, wodowany III.1959, ukończony 30.V.1959

**LR 704092** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7040920; *PRS 42208*** --> od 1975: ***PRS 420208;***

sygnał wywoławczy *SNPK* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1959:* 107.51 BRT, 39.30 NRT, 55 ton; 24.61(całk.)/23.42(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5286, rok produkcji 1958, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1978:* 107.51 BRT, 39.30 NRT, 55 ton; 24.61(całk.)/23.42(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5144, rok produkcji 1955, 210 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 107.51 BRT, 39.30 NRT, 35 ton; 24.61(całk.)/23.42(rej.)×6.58×2.42 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-329, 155 kW/210 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

III.1959: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

30.V.1959: ukończony jako **Świ-45** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

po próbach morskich przekazany *„Odrze”*

XII.1959: **Świ-45** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Świnoujście)*

8.I.1960: **Wła-135** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

13.II.1970 godz. 14.14: podczas holowania do portu Władysławowskiego, w pobliżu ostrogi zachodniego falochronu, zatonął holujący kuter „Wła-105”

„Wła-135” uległ awarii na łowisku, jednak brak bliższych szczegółów

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

21.III.1971 godz. 16.20: wszedł na mieliznę u wejścia do portu Władysławowo

ściągnięty przez statek ratowniczy „Muszla”

I.poł.1978: wymiana dotychczasowego silnika na 3-cyl. silnik Vølund DR-329, nr silnika 5144, rok produkcji 1955, moc 210 KM

***UWAGA:*** silnik pochodził z wycofanego z eksploatacji w X.1977 kutra „Wła-177” (typ B-25, nr budowy 152), pozycja 3.) w Wykazie kutrów rybackich

nr 14; możliwe, że został zmodyfikowany do standardu silnika DM-330

XII.1985 uznany za zbędny i przeznaczony do kasacji

VII.1986: zakończono złomowanie

8.) **GDY-283**, typ B-25s, nr budowy 188

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 188, wodowany III.1959, ukończony 20.VII.1959

**LR 702826**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7028269; *PRS 42209*** --> od 1975: ***PRS 420209;*** numer Rejestru Okrętowego ***ROG/S/99;***

sygnał wywoławczy *SNPN* (wykreślony z rejestru w latach 1972-1999) --> od 2000: *SPS2358*

*charakterystyka w XII.1959:* 106.74 BRT, 39.73 NRT, 55 ton; 24.61(całk.)/23.43(rej.)×6.61×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DMT-330, nr silnika 5285, rok produkcji 1958, 330 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 11 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1981:* 106.74 BRT, 39.73 NRT, 42 tony; 24.61(całk.)/23.43(rej.)×6.61×2.36 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DMT-330, 243 kW/330 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 11 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 92 GT, 27 NT, 42 tony; 24.61(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.36 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DMT-330, 243 kW/330 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 11 węzłów

III.1959: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

30.VI.1959: zakończenie prób morskich

20.VII.1959: ukończony jako **Gdy-283** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

21.VII.1959: podniesienie bandery

1.I.1965: **Gdy-283** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

1.VIII.1966: **Hel-117** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

29.X.1985 godz. 17.45: podczas postoju w porcie helskim, został uderzony przez manewrujący w porcie kuter „Hel-137”

11.VII.1989: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do kasacji

II.poł.VII.1989: **Hel-117** *(Jacek Schomburg; Hel)*

VII.1995: **Hel-117** *(Witold Sukiennik, Jerzy Mierzejewski; Hel)*

II.kw.1998: wycofany z eksploatacji

II.poł.1999: **Hel-117** *(Edward i Grażyna Jeleń; Hel)*

X.2003: **Hel-117** *(Edward Jeleń; Hel)*

VIII.2004: **Świ-41** *(Edward Jeleń; Świnojście)*

II.2005: zakończono złomowanie

9.) **Wła-108**, typ B-25s, nr budowy 197

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 197, wodowany VI.1959, ukończony 30.VII.1959

**LR 703827** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7038276; *PRS 42210*** --> od 1975: ***PRS 420210;***

sygnał wywoławczy *SNPQ* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1986: *SW3217*

*charakterystyka w XII.1959:* 106.79 BRT, 40.09 NRT, 55 ton; 24.62(całk.)/23.42(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5276, rok produkcji 1958, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106.79 BRT, 40.09 NRT, 35 ton; 24.62(całk.)/23.42(rej.)×6.60×2.31 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

VI.1959: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

30.VII.1959: ukończony jako **Wła-108** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

po próbach morskich przekazany *„Szkunerowi”*

1.VIII.1959: wszedł do eksploatacji, wypływając (szyper Alojzy Jasnoch) na łowiska Morza Północnego

IX.1986: sprzedany greckiemu armatorowi *Kiriakos Dimitropoulos*

13.XII.1986: **Hero I** *(Kiriakos Dimitropoulos; Piraeus)*

przekazany przez polską załogę w Piraeusie

VI.1993: skreślony z *Hellenic Register*

dalsze losy nieznane

10.) **Wła-109**, typ B-25s, nr budowy 198

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 198, wodowany VI.1959, ukończony 9.IX.1959

**LR 703828** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7038288; *PRS 42211*** --> od 1975: ***PRS 420211;***

sygnał wywoławczy *SNPR* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1959:* 107.16 BRT, 40.30 NRT, 55 ton; 24.61(całk.)/23.43(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5298, rok produkcji 1959, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 107.16 BRT, 40.30 NRT, 43 tony; 24.61(całk.)/23.43(rej.)×6.60×2.50 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330,166 kw/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

VI.1959: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

9.IX.1959: ukończony jako **Wła-109** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

po próbach morskich przekazany *„Szkunerowi”*, przejmował szyper Grzegorz Dettlaff

początkowo poławiał na Bałtyku, z powodu braku agregatu pomocniczego

31.XII.1960: osiągnął doskonałe wyniki połowowe w 1960 roku (szyper Grzegorz Dettlaff)

8.X.1961: zderzył się z drobnicowcem „Nordanhov”

9.XI.1985 godz. 12.30: zderzył się (szyper Jan Czeszke) z kutrem transportowo-pasażerskim „K 3” z 42 Dywizjonu Jednostek Pomocniczych 8 Flotylli Obrony

Wybrzeża

przyczyną była awaria sprzęgła, wycofany z eksploatacji, natomiast jednostka Marynarki Wojennej została poważnie uszkodzona

VII.1986: przeznaczony do kasacji

IV.1987: zakończono złomowanie

11.) **GDY-63**, typ B-25s, nr budowy 199

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 199, wodowany VIII.1959, ukończony 30.IX.1959

**LR 702476**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7024768; *PRS 42212*** --> od 1975: ***PRS 420212;***

sygnał wywoławczy *SNPT* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1987: *HQCB6*

*charakterystyka w XII.1959:* 107 BRT, 40 NRT, 55 ton; 24.60(całk.)/23.38(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5277, rok produkcji 1959, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1983:* 107 BRT, 40 NRT, 35 tony; 24.60(całk.)/23.38(rej.)×6.60×2.40 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

VIII.1959: wodowany dla *Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”* z siedzibą w Gdyni

30.IX.1959: ukończony jako **Gdy-63** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”; Gdynia)*

IV.1966: **Gda-8** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”; Gdańsk)*

IV.kw.1986: **Probity-2** *(Otomat S.A.; Genève)*¸ bandera Szwajcarii

1987: **Probity-2** *(****właściciel:*** *Otomat S.A.;* ***użytkownik:*** *Stephen Afolabi Babalola Oteju; San Lorenzo)*¸ bandera Hondurasu

1988: **Probity-2** *(****właściciel:*** *Fabirem Ltd.;* ***użytkownik:*** *Stephen Afolabi Babalola Oteju; Lagos)*¸ bandera Nigerii

1993: niewykazywany w Rejestrze Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

***UWAGA:*** *Lloyds Register of Shipping* wykazywał go do 2010 roku w swoim *Register of Ships* (tak długie istnienie wątpliwe)

dalsze losy nieznane

12.) **WŁA-110**, typ B-25s, nr budowy 200

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 200, wodowany III.1959, ukończony 30.X.1959

**LR 703829** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7038290; *PRS 42213*** --> od 1975: ***PRS 420213;***

sygnał wywoławczy *SNPU* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1959:* 107.34 BRT, 40.50 NRT, 55 ton; 24.60(całk.)/23.38(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5303, rok produkcji 1959, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 107.34 BRT, 40.50 NRT, 34 tony; 24.60(całk.)/23.38(rej.)×6.60×2.42 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

III.1959: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

30.X.1959: ukończony jako **Wła-110** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

po próbach morskich przekazany *„Szkunerowi”*, przejmował szyper Jan Kurowski

3.XI.1959: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Wła-110**

21.I.1961 godz. 10.30: na łowisku „S 7-8”, zderzył się (szyper Stanisław Dekutowski) z kutrem „Wła-64”

w wyniku kolizji „Wła-64” został poważnie uszkodzony i odholowany do portu władysławowskiego

IV.1986: za pośrednictwem *Centromoru* sprzedany greckiej firmie *Bayas Procopios des Konstantin*

20.VIII.1986: dostarczony przez polską załogę do portu w Piraeusie

początkowo planowano przekazanie kutra w Kilonii

dalsdze losy nieznane

13.) **WŁA-132**, typ B-25s, nr budowy 201

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, Gdynia, nr budowy 201, wodowany VI.1959, ukończony pocz.XI.1959

**LR 703830** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7038305; *PRS 42214*** --> od 1975: ***PRS 420214;***

sygnał wywoławczy *SNPX* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1959:* 107.16 BRT, 40.30 NRT, 50 ton; 24.61(całk.)/23.38(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5305, rok produkcji 1959, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 107.16 BRT, 40.30 NRT, 35 ton; 24.61(całk.)/23.38(rej.)×6.60×2.42 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 Kw /225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

VI.1959: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

pocz.XI.1959: ukończony jako **Wła-132** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

po próbach morskich przekazany *„Szkunerowi”*

14.XI.1959: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Wła-132**

17.X.1961 godz. 21.00: w basenie zewnętrznym Holtenau, przy fatalnych warunkach pogodowych i bardzo silnym wietrze, zderzył się (szyper Zbigniew

Maliński) z kutrem „Wła-137” oraz zachodnioniemieckimi statkami „Mandus” i Hedwig Henning”

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

IV.1986: za pośrednictwem *Centromoru* sprzedany greckiej firmie *Bayas Procopios des Konstantin*

20.VIII.1986: dostarczony przez polską załogę do portu w Piraeusie

początkowo planowano przekazanie kutra w Kilonii

dalsze losy nieznane

14.) **WŁA-133**, typ B-25s, nr budowy 202

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 202, wodowany X.1959, ukończony 28.XI.1959

**LR 704090** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7040906; ON 708354** (od 1987)**; *PRS 42215*** --> od 1975: ***PRS 420215;***

sygnał wywoławczy *SNPY* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1987: *P3SU2*

*charakterystyka w XII.1959:* 106.96 BRT, 40.20 NRT, 50 ton; 24.61(całk.)/23.37(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5304, rok produkcji 1959, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106.96 BRT, 40.20 NRT, 33 tony; 24.61(całk.)/23.37(rej.)×6.60×2.32 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w VI.1998:* 124 BRT, 62 NRT, 33 tony; 24.62(całk.)/21.95(rej.)×6.61×2.32 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

X.1959: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

28.XI.1959: ukończony jako **Wła-133** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

po próbach morskich przekazany *„Szkunerowi”*

30.XI.1959: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Wła-133**

VIII.1987: za pośrednictwem *Navimoru* sprzedany firmie *Bolgoda Maritime Co. Ltd.* z siedzibą w Colombo (Sri Lanka)

17.IX.1987: dostarczony przez polską załogę do portu w Pireusie

II.poł.IX.1987: **Agios Spiridon II** *(****właściciel:*** *Kalchri Fishing Co. Ltd.;* ***użytkownik:*** *Bolgoda Maritime Co. Ltd; Limassol)*¸ bandera Cypru

***UWAGA:*** *Lloyds Register of Shipping* podaje, że powyższą nazwę otrzymał w 1993 roku, a wcześniej (po zmianie bandery) używał nazwy **Wlai 33**

2014: w eksploatacji

15.) **GDY-226**, typ B-25s, nr budowy 203

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 203, wodowany XI.1959, ukończony 30.XII.1959

**LR 702825**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7028257; *PRS 42216*** --> od 1975: ***PRS 420216;***

sygnał wywoławczy *SNQB* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1960:* 106.94 BRT, 40.06 NRT, 50 ton; 24.60(całk.)/23.39(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5269, rok produkcji 1959, 225 KM,

paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1981:* 106.94 BRT, 40.06 NRT, 42 tony; 24.60(całk.)/23.39(rej.)×6.60×2.36 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

XI.1959: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

30.XII.1959: ukończony jako **Gdy-226** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

7.I.1960: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Gdy-226**

19.I.1963 po północy: na zacumowanym w porcie helskim kutrze eksplodował piec centralnego ogrzewania, wynikiem czego był pożar

poparzeniu uległ szef maszyn

1.I.1965: **Gdy-226** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

29.VII.1966: **Hel-116** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

***UWAGA:*** w Rejestrze Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków* początkowo figurował pod błędną nazwą **Hel-114**

22.II.1967: na Głębi Gotlandzkiej, odłowił 25.5 tony szprota, co jest niepobitym do dziś rekordem

16.II.1972: unieruchominy na łowisku w wyniku awarii napędu, przyholowany na remont do Władysławowa

8.V.1979 godz. 19.20: podczas połowów (szyper Jan Śliwiński) na akwenie „TS 7”, zmarł nagle jeden z rybaków

28.II.1987: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do kasacji

IV.1987: **Hel-116** *(Lucjan Schomburg; Hel)*

27.X.1987: **Hel-127** *(Lucjan Schomburg; Hel)*

***UWAGA:*** w Rejestrze Statków Morskich z 1988 *Polskiego Rejestru Statków* nadal wykazywany pod nazwą **Hel-116** i jako własność *„Kogi”*

14.IX.1988: sprzedany do Republiki Federalnej Niemiec

wykreślony z ewidencji *Urzędu Morskiego*

dalsze losy nieznane

16.) **HEL-104**, typ B-25s, nr budowy 210

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 210, wodowany II.1960, ukończony 22.IV.1960

**LR 702505**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7025059; *PRS 42223*** --> od 1975: ***PRS 420223;***

sygnał wywoławczy *SNQO* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1960:* 107.39 BRT, 38.86 NRT, 50 ton; 24.55(całk.)/23.24(rej.)×6.59×2.30 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5312, rok produkcji 1960, 225 KM,

paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1981:* 107.39 BRT, 38.86 NRT, 36 ton; 24.55(całk.)/23.24(rej.)×6.59×2.38 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

II.1960: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Koga”* z siedzibą w Helu

22.IV.1960: ukończony jako **Hel-104** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

VI.1960: wszedł do eksploatacji, wypływając na łowiska kłajpedzkie

9.VI.1974: unieruchomiony na bałtyckim łowisku, w wyniku uszkodzenia śruby napędowej przez zerwaną deskę trałową

przyholowany do Helu

I.poł.1983: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do kasacji

VII.1983: sprzedany za pośrednictwem *Navimoru,* obywatelowi USA *Pawłowi Patrzałkowi*

28.IX.1983: przekazany nabywcy w brytyjskim porcie North Shields

IV.kw.1983: **LH 227** *(????; Leith)*, bandera Wielkiej Brytanii

***UWAGA:*** nie wykluczone, iż otrzymał oznakę rybacką **FR 99** i został zarejestrowany w Fraserburghu

dalsze losy nieznane

17.) **HEL-105**, typ B-25s, nr budowy 211

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 211, wodowany IV.1960, ukończony 26.V.1960

**LR 702505**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7025061; ON 2279** (od 1989)**; *PRS 42224*** --> od 1975: ***PRS 420224;*** numer Rejestru Okrętowego ***ROG/S/388;***

sygnał wywoławczy *SNQS* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1989(?): *J8LS* --> od 1997: *SPG2542*

*charakterystyka w XII.1960:* 107.12 BRT, 39.44 NRT, 60 ton; 24.58(całk.)/23.31(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.91 m, wysokość boczna 3.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5225, rok produkcji 1957, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

***UWAGA:*** nr silnika wskazuje typ DR-330 i rok produkcji 1957 możliwe, że został zmodyfikowany do standardu silnika DM-330, który to wykazują

Rejestry *Polskiego Rejestru Statków*

*charakterystyka w XII.1984:* 107.12 BRT, 39.44 NRT, 42 tony; 24.55(całk.)/23.31(rej.)×6.60×2.36 m, głębokość kadłuba 2.91 m, wysokość boczna 3.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 92GT, 27 NT, 42 tony; 24.58(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.36 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

IV.1960: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Koga”* z siedzibą w Helu

11.V.1960: rozpoczęcie prób w morzu

13.V.1960: zakończenie prób w morzu

26.V.1960: ukończony jako **Hel-105** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

30.V.1960: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Hel-105**

VI.1960: wszedł do eksploatacji, wypływając na łowiska kłajpedzkie

2.VII.1961: wychodząc z portu helskiego uderzył rufą w burtę kutra „Jas-10”, uszkadzając mu poszycie

III.kw.1987: wycofany z eksploatacji

1.X.1987: przeznaczony do kasacji

I.1989(?): **Arion I** *(Arion Fishing Co. Ltd; Kingston)*, bandera Saint Vincent i Grenadyny

firma *Arion Fishing Co. Ltd* miała swoją siedzibę na terytorium Liberii

I.kw.1989: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

1990: przeznaczony na złom, dostarczony do *Gdańskiej Stoczni Remontowej*

kadłub wraz z elementami napędu głównego został kupiony przez *Lucjana* i *Urszulę Schomburgów*

23.V.1991: **Hel-105** *(****właściciel:*** *Urszula Schomburg;* ***użytkownik:*** *„Hel-Fish” Spółka z o.o.; Hel)*

27./28.X.1998: stojąc na cumach w porcie helskim, został uszkodzony przez zerwany z cum kuter „Hel-110”

25.VII.2000: **Wła-120** *(Hanna i Andrzej Argalski; Władysławowo)*

I.poł.2005: wycofany z eksploatacji i przeznaczony na złom

3.VI.2005: złomowanie zakończono

18.) **WŁA-136**, typ B-25s, nr budowy 212

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 212, zamówiony 16.X.1959, wodowany V.1960, ukończony 23.VI.1960

**LR 704092** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7040932; *PRS 42225*** --> od 1975: ***PRS 420225;***

sygnał wywoławczy *SNQT* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1996: *SPG2299*

*charakterystyka w XII.1960:* 107.41 BRT, 38.88 NRT, 50 ton; 24.55(całk.)/23.34(rej.)×6.54×2.30 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5311, rok produkcji 1960, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1978:* 107.41 BRT, 38.88 NRT, 35 ton; 24.55(całk.)/23.34(rej.)×6.54×2.38 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5311, rok produkcji 1960, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w 2004:* 92 GT, 27 NT, 35 ton; 24.55(całk.)/23.34(rej.)×6.57×2.26 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/ 225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

16.X.1959: zamówiony w *Gdyńskiej Stoczni Remontowej* przez *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

V.1960: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

9.VI.1960: rozpoczęto próby w morzu

10.VI.1960: zakończono próby w morzu

23.VI.1960: ukończony jako **Wła-136** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

kuter przejmował szyper Zygmunt Konkel

24.VI.1960: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Wła-136**

7.X.1963 pomiędzy godz. 16.10 a 17.47: na Morzu Bałtyckim, w drodze z Morza Północnego (szyper Zygmunt Konkol), w nieustalonych okolicznościach wypadł

za burtę kierownik maszyn

20.IX.1974 godz. 00.20: 60m od główek falochronu, na płn. stronie toru wodnego zderzył się (szyper Henryk Bernard) z kutrem „Wła-52”

XI.1989: **Wła-136** *(****właściciel:*** *Bogumiła Kowalska;* ***użytkownik:*** *„Dorex” Spółka z o.o.; Władysławowo)*

VI.1992: wycofany z eksploatacji

VI.1993: nieznani sprawcy dokonali włamania i ukradli sprzęt połowowy oraz dokumenty kutra

I.poł.1994: **Wła-136** *(Waldemar i Wojciech Woźniczka; Gdynia)*

VIII.1994: **Gdy-12** *(Waldemar i Wojciech Woźniczka; Gdynia)*

2003(?): **Gdy-12** *(Wojciech i Teresa Woźniczka; Gdynia)*

IV.kw.2004 wycofany z eksploatacji i sprzedany na złom

14.XII.2004: zakończono złomowanie

1.I.2005: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

19.) **WŁA-137**, typ B-25s, nr budowy 213

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 213, zamówiony 16.X.1959, wodowany V.1960, ukończony 18.VII.1960

**LR 704094** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7040944; *PRS 42226*** --> od 1975: ***PRS 420226;***

sygnał wywoławczy *SNQV* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1997: *SPG2133* --> od 2003(?): *SPS2439*

*charakterystyka w XII.1960:* 107.39 BRT, 38.86 NRT, 50 ton; 24.55(całk.)/23.24(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5332, rok produkcji 1960, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 107.39 BRT, 38.86 NRT, 33 tony; 24.55(całk.)/23.24(rej.)×6.58×2.36 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1999:* 107.39 BRT, 38.86 NRT, 36 ton; 24.55(całk.)/23.24(rej.)×6.58×2.29 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład, 1 ładownia; 6-cyl. silnik Grenaa 6F24, 243 kW/330 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

*charakterystyka w XII.2004:* 92 GT, 27 NT, 25 ton; 24.55(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.30 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Grenaa 6F24, 243 kW/330 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

16.X.1959: zamówiony w *Gdyńskiej Stoczni Remontowej* przez *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

V.1960: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

18.VII.1960: ukończony jako **Wła-137** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

kuter przejmował szyper Leon Truszke

26.I.1961: w porcie władysławowskim zderzył się z klutrem „Wła-59”

17.X.1961 godz. 21.00: w basenie zewnętrznym Holtenau, przy fatalnych warunkach pogodowych i bardzo silnym wietrze, zderzył się z kutrem „Wła-132”

25.II.1965 ok. godz. 22.00: na pozbawionym dozoru, zacumowanym w [porcie władysławowskim, kutrze od rozgrzanego piecyka wybuchł pożar

VIII.1989: **Wła-137** *(Mariusz Reimer i Stanisław Ryś; Władysławowo)*

***UWAGA:*** *Lloyds Register of Shipping* podawał właścicieli: *Mariusz Rainer & Stanisław Ryś*

IV.kw.1997: **Wła-137** *(Teresa Reimer i Stanisław Ryś; Władysławowo)*

1998/1999: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Grenaa 6F24 o mocy 243 kW/330 KM

IV.kw.2000: **Wła-137** *(Eugeniusz Rychert i Karolina Rogowska; Władysławowo)*

XI.2002: **Wła-137** *(Maciej Gallos; Władysławowo)*

***UWAGA:*** w 2004 roku *Polski Rejestr Statków* jako operatora wykazywał *Agnieszkę Gallos*

poł.III.2005: pocięty na złom i skreślony z ewidencji *Urzędu Morskiego*

25.III.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

20.) **WŁA-138**, typ B-25s, nr budowy 214

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 214, zamówiony 16.X.1959, wodowany VI.1960, ukończony 12.VIII.1960

**MMSI 261004560, LR 704095** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7040956; *PRS 42227*** --> od 1975: ***PRS 420227;***

sygnał wywoławczy *SNQW* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1996: *SPG2145*

*charakterystyka w XII.1960:* 107.39 BRT, 38.86 NRT, 60 ton; 24.55(całk.)/23.24(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5313, rok produkcji 1960, 225 KM,

paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 107.39 BRT, 38.86 NRT, 36 ton; 24.55(całk.)/23.24(rej.)×6.58×2.29 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

16.X.1959: zamówiony w *Gdyńskiej Stoczni Remontowej* przez *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

VI.1960: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

12.VIII.1960: ukończony jako **Wła-138** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

17.VIII.1960: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Wła-138**

14.IV.1963: w porcie władysławowskim zderzył się z kutrem „Wła-60”

poł.60-tych: przeznaczony do zwiadu rybackiego

1968: powrócił do normalnych połówów

X.1989: **Wła-138** *(Aleksander Krzysztofik; Władysławowo)*

16.III.1996: uczestniczył (szyper Stefan Domnik) w akcji ratunkowej kutra „Wła-27”

XII.1999: **Wła-138** *(„Jaro” Spółka z o.o.; Władysławowo)*

XI.2001: **Wła-138** *(Andrzej Cepik i Grzegorz Ruzik; Władysławowo)*

20.III.2002 godz. 01.45: w trudnych warunkach pogodowych, podczas manewrów wejściowych do portu w Dziwnowie, na holu statku ratowniczego „Mistral”,

po zerwaniu holu osiadł (szyper Leszek Derlikiewicz) na piaszczystej mieliźnie w odległości 300 m na wsch. od wschodniej główki falochronu i 400 m

od brzegu, na zlecenie armatora akcję ratunkową podjął holownik „Tytan”, lecz bezskutecznie

II.poł.2002(?): pocięty na złom na miejscu

21.) **GDY-88**, typ B-25s, nr budowy 215

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 215, wodowany VII.1960, ukończony 6.IX.1960

**LR 702477**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7024770; *PRS 42228*** --> od 1975: ***PRS 420228;***

sygnał wywoławczy *SNRC* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1960:* 107 BRT, 39 NRT, 50 ton; 24.55(całk.)/23.24(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5333, rok produkcji 1960, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1983:* 107 BRT, 39 NRT, 35 tony; 24.55(całk.)/23.24(rej.)×6.58×2.41 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty;

1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

VII.1960: wodowany dla *Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”* z siedzibą w Gdyni

6.IX.1960: ukończony jako **Gdy-88** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”; Gdynia)*

IV.1966: **Gda-9** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”; Gdańsk)*

20.III.1980 godz. 19.15: w Kanale Kaszubskim portu gdańskiego zderzył się (szyper Konstanty Maszeta) z barką motorową „BM-5233”

1991(?): **Gda-9** *(Atlantis Co. Ltd; Gdańsk)*

1993(?): skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

niewykluczone, że został sprzedany za granicę

***UWAGA:*** wykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships do 2010/2011

22.) **UST-100**, typ B-25s, nr budowy 221

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 221, wodowany VIII.1960, ukończony 29.IX.1960

**LR 703450** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7034505; ON 4819** (od 1987)**; *PRS 42229*** --> od 1975: ***PRS 420229;***

sygnał wywoławczy *SNRD* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1987: *SV7100*

*charakterystyka w XII.1960:* 107.39 BRT, 38.86 NRT, 60 ton; 24.55(całk.)/23.24(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5334, rok produkcji 1960, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1974:* 107.39 BRT, 38.86 NRT, 46 ton; 24.55(całk.)/23.24(rej.)×6.58×2.36 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5334, rok produkcji 1960, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

VIII.1960: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

29.IX.1960: ukończony jako **Ust-100** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Ustka)*

X.1960: **Ust-100** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

XII.1984: **Wła-93** *(Marian Skoczke; Władysławowo)*

10.I.1985 ok. godz. 07.40: w porcie władysławowskim, podczas przygotowań do pierwszego wyjścia w morze, w sterówce wybuchł pożar

I.poł.1985: wycofany z eksploatacji

później skierowany do stoczni w celu odbudowy

IX.1987: sprzedany za pośrednictwem *Centromoru* greckiej firmie *Karras Enterprises* z siedzibą w Piraeusie

IV.kw.1987: **Fay** *(****właściciel:*** *Seagull i Naftiki Eteria;* ***użytkownik:*** *Karras Enterprises; Piraeus)*,bandera Grecji

***UWAGA:*** *Lloyds Register of Shipping* początkowo podawał nazwę właściciela jako: *Sigal i Naftiki Eteria*

ok. 2005: **Fay** *(****właściciel:*** *Seagull i Naftiki Eteria;* ***użytkownik:*** *Seagull Management Ltd; Piraeus)*,bandera Grecji

2015: w ekspoloatacji

23.) **UST-101**, typo B-25s, nr budowy 222

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 222, wodowany X.1960, ukończony 29.X.1960

**LR 703451**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7034517; *PRS 42230*** --> od 1975: ***PRS 420230;***

sygnał wywoławczy *SNRE* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1960:* 107 BRT, 39 NRT, 60 ton; 24.55(całk.)/23.24(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5350, rok produkcji 1960, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1974:* 107 BRT, 39 NRT, 47 ton; 24.55(całk.)/23.24(rej.)×6.58×2.48 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5350, rok produkcji 1960, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

X.1960: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

29.X.1960: **Ust-101** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

po próbach morskich przekazany *„Korabiowi”*

1985(?): skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

dalsze losy nieznane niewykluczone, że sprzedany za granicę

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

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 223, wodowany XI.1960, ukończony 30.XI.1960

**LR 702504**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7025047; *PRS 42231*** --> od 1975: ***PRS 420231;*** numer Rejestru Okrętowego ***ROG/S/520;***

sygnał wywoławczy *SNRM* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 2002: *SPG2976*

*charakterystyka w XII.1960:* 107.38 BRT, 38.86 NRT, 60 ton; 24.54(całk.)/23.38(rej.)×6.59×2.30 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.37 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DR-330, nr silnika 5351, rok produkcji 1960, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 107.38 BRT, 38.86 NRT, 42 tony; 24.55(całk.)/23.24(rej.)×6.58×2.36 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 98.05 GT, 29.42 NT, 30.9 tony; 24.15(całk.)/22.35(rej.)×6.57×2.03 m, wysokość boczna 3.37 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład; silnik Caterpillar 3306TA, 190 kW/260 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; 126 pasażerów

***UWAGA:*** od 2008 roku *Polski Rejestr Statków* podawał wartości tonażowe jako pomierzone starą metodą: 98.05 BRT i 29.42 NRT

XI.1960: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą we Gdyni

30.XI.1960: ukończony jako **Gdy-169** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

był pierwszym statkiem rybackim z polskiej stoczni, na którym pokład wyłożono senteksem (wykładziną kałczukową)

5.XII.1960: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Gdy-169**

20.VII.1963 godz. 04.14: wszedł na skały (szyper Lech Szymański) pół mili na płn-wsch. od latarni Longstone (wsch. wybrzeże Wielkiej Brytanii)

kuter był w drodze do statku bazy „Pułaski”

27(?).VII.1963: ściągnięty przez holownik „Swarożyc”

1.XI.1964: podczas podchodzenia do statku bazy „Pułaski”, zderzył się z zacumowanym do bazy lugrotrawlerem „Raszka”

1.I.1965: **Gdy-169** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

11.I.1966: **Gdy-169** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Gdynia)*

29.I.1966: **Hel-103** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

1988: **Łeb-83** *(Stanisław Januszewski, Andrzej Strzechmiński; Łeba)*

6.V.1991: **Dzi-103** *(Roman Bernasiuk, Andrzej Ziajko; Dziwnów)*

1995: nieeksploatowany

I.kw.1998: wyłączony z eksploatacji, cumował w duńskim Nexø na Bornholmie

III.1998: zakupiony przez *Jerzego Olszewskiego* i *Adama Węgierskiego*

skierowany do *Stoczni „Gryf” Spółka z o.o.* w Łebie w celu przebudowy na statek pasażerski

IV.2002: statek pasażerski **Viking III** *(Ustka-Tour S.C. Jerzy Olszewski,* *Adam Węgierski; Dziwnów)*

25.VII.2003: zakończenie przebudowy

V.2004: statek pasażerski **Viking III** *(Ustka-Tour S. C. Jerzy Olszewski,* *Adam Węgierski; Ustka)*

2011: statek pasażerski **Viking III** *(Ustka-Tour S. C. A. Węgierski, J. Olszewski, S. Gojdź; Ustka)*

2014: operował z Międzyzdrojów

także w kolejnych latach

2015: statek pasażerski **Viking III** *(Ustka-Tour S. C. A. Węgierski, J. Olszewski, S. Gojdź; Gdynia)*

***UWAGA:*** od 2015 roku *Polski Rejestr Statków* nie podaje danych armatorów indywidualnych

2017: operował ze Świnoujścia

3.VIII.2020 ok. godz. 16.00: wszedł na mieliznę w pobliżu molo w Międzyzdrojach

ratownicy WOPR ewakuowali 60 pasażerów na ląd, ściągnięty

2022: operował z Międzyzdrojów

I.2024: w eksploatacji,

25.) **GDY-69**, typ B-25s, nr budowy 224

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 224, wodowany III.1961, ukończony 29.V.1961

**LR 702478**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7024782; *PRS 42232*** --> od 1975: ***PRS 420232;***

sygnał wywoławczy *SNSG* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1987: *HQCB7*

*charakterystyka w XII.1961:* 108 BRT, 40 NRT, 50 ton; 24.55(całk.)/23.34(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5362, rok produkcji 1961, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1983:* 108 BRT, 40 NRT, 35 tony; 24.55(całk.)/23.39(rej.)×6.58×2.37 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.39 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty;

1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

III.1961: wodowany dla *Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”* z siedzibą w Gdyni

29.V.1961: ukończony jako **Gdy-69** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”; Gdynia)*

IV.1966: **Gda-10** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”; Gdańsk)*

IV.kw.1986: **Probity-3** *(Otomat S.A.; Genève)*¸ bandera Szwajcarii

1987: **Probity-3** *(****właściciel:*** *Otomat S.A.;* ***użytkownik:*** *Stephen Afolabi Babalola Oteju; San Lorenzo)*¸ bandera Hondurasu

1988: **Probity-3** *(****właściciel:*** *Fabirem Ltd.;* ***użytkownik:*** *Stephen Afolabi Babalola Oteju; Lagos)*¸ bandera Nigerii

1993: niewykazywany w Rejestrze Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

***UWAGA:*** *Lloyds Register of Shipping* wykazywał go do 2010 roku w swoim *Register of Ships* (tak długie istnienie wątpliwe)

dalsze losy nieznane

26.) **GDY-170**, typ B-25s, nr budowy 225

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, Gdynia, nr budowy 225, wodowany III.1961, ukończony 22.IV.1961

**LR 702823**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7028233; *PRS 42233*** --> od 1975: ***PRS 420233;***

sygnał wywoławczy *SNSC* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1996: *SPG2530*

*charakterystyka w XII.1961:* 106.62 BRT, 39.12 NRT, 50 ton; 24.57(całk.)/23.40(rej.)×6.58×2.60m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5343, rok produkcji 1961, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1978:* 106.62 BRT, 39.12 NRT, 42 tony; 24.57(całk.)/23.40(rej.)×6.58×2.36m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5343, rok produkcji 1961, 166 kW/

225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 92 GT, 27 NT, 42 tony; 24.57(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.36m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

III.1961: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

22.IV.1961: ukończony jako **Gdy-170** *(Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

24.IV.1961: przejęty przez *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

25.IV.1961: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Gdy-170**

19.IV.1964 godz. 03.10: zderzył się w porcie gdyńskim z kutrem „Gdy-163”

4.IX.1964: na Morzu Północnym, na płn.-wsch. od Scarborough, w bardzo gęstej mgle, zderzył się (szyper Lech Jakubowski) z brytyjskim parowcem

„Bendigo”

1.I.1965: **Gdy-170** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

11.VII.1966: **Hel-114** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

***UWAGA:*** początkowo figurował w Rejestrze *PRS* pod błędną nazwą **Hel-115**

II.1967: odłowił na Głęgi Gotlandzkiej rekordową ilość szprota - 24 tony (szyper Gerard Konkel)

1976: zajął II. miejsce we współzawodnictwie kutrów poławijących na Bałtyku

5.XII.1985 godz. 10.10: w drodze na łowisko „ST 5-6”, w odległości 50 metrów od pławy „Hel 8” zderzył się z kutrem „Hel-143”

20.XII.1989: **Hel-114** *(Urszula Szomburg; Hel)*

28.IV.1994: **Hel-114** *(Dariusz Drelicharz; Hel)*

12.V.1994: **Gdy-31** *(****właściciel:*** *Dariusz Drelicharz;* ***użytkownik:*** *„Barkas” Spółka Cywilna; Gdynia)*

IX.1997: **Gdy-31** *(„Barkas” Spółka Cywilna; Gdynia)*

IV.kw.2004: przekazany na złom

1.I.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

***UWAGA:*** wykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships do 2010/2011

27.) **GDY-174**, typ B-25s, nr budowy 226

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 226, wodowany IV.1961, ukończony 20.V.1961

**LR 702824**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7028245; ON 4602** (od 1988)**; *PRS 42234*** --> od 1975: ***PRS 420234;***

sygnał wywoławczy *SNSF* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1988: *SW4760*

*charakterystyka w XII.1961:* 107.73 BRT, 39.88 NRT, 50 ton; 24.55(całk.)/23.36(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5344, rok produkcji 1961, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 107.73 BRT, 39.88 NRT, 42 tony; 24.55(całk.)/23.36(rej.)×6.58×2.36 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w VI.1991:* 108 BRT, 40 NRT, 42 tony; 24.54(całk.)/23.36(rej.)×6.58×2.36 m, głębokość kadłuba 2.92 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład, 1 ładownia; 6-cyl. silnik Mitsubishi S6N-MPTK, 367 kW/499 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 12 węzłów

IV.1961: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

20.V.1961: ukończony jako **Gdy-174** *(Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

22.V.1961: przejęty przez *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

25.V.1961: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Gdy-174**

1.I.1965: **Gdy-174** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

15.VII.1966: **Hel-115** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

***UWAGA:*** początkowo figurował w Rejestrze *PRS* pod błędną nazwą **Hel-116**

1975: zajął I. miejsce we współzawodnictwie kutrów poławijących na Bałtyku

29.IV.1986 ok. godz. 04.45: w nieustalonych okolicznościach (szyper Józef Rogalewski), praktykant maszynowy wypadł za burtę i zaginął

17.II.1988: za pośrednictwem *Navimoru* sprzedany greckiemu armatorowi *Antonios’owi Ventouris’owi*

31.V.1988: **Andreas** *(Deep Sea Maritime Co; Piraeus)*, bandera Grecji

przekazany przy nabrzeżu *Gdańskiej Stoczni Remontowej*

X.1988: **Panagia I** *(Deep Sea Maritime Co; Piraeus)*, bandera Grecji

2016: prawdopodobnie sprzedany na złom

28.) **WŁA-104**, typ B-25s, nr budowy 227

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 227, wodowany V.1961, ukończony 26.VI.1961

**LR 703823** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7038238; *PRS 42235*** --> od 1975: ***PRS 420235;***

sygnał wywoławczy *SNSJ* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1961:* 106.45 BRT, 38.86 NRT, 54 tony; 24.54(całk.)/23.34(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5345, rok produkcji 1961, 225 KM,

paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9,5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1978:* 106.45 BRT, 38.86 NRT, 33 tony; 24.54(całk.)/23.34(rej.)×6.58×2.26 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5345, rok produkcji 1961, 225 KM,

paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9,5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

V.1961: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

26.VI.1961: ukończony jako **Wła-104** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

przejmował szyper Józef Fiszer

27.VI.1961: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Wła-104**

23.VI.1979 godz. 11.30: w takcie połowów w tukę i przekazywania rzutki liny podajnikowej włoka, zastępca szypra kutra „Wła-149”, został przygnieciony

przez zaoblenie dziobówki sunącego siłą inercji kutra „Wa-104”

w wyniku odniesionych obrażeń i wykrwanienia się, poszkodowany rybak zmarł w drodze do portu

III.1989: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do kaacji

X.1989: zakończono złomowanie

29.) **Wła-105**, typ B-25s, nr budowy 228

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 228, wodowany III.1961, ukończony 1.VIII.1961

**LR 703824; *PRS 42236;***

sygnał wywoławczy *SNSL*

*charakterystyka w XII.1961:* 106.45 BRT, 38.86 NRT, 60 ton; 24.53(całk.)/23.33(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5352, rok produkcji 1961, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

III.1961: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

29.VII.1961: ukończony jako **Wła-105** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

1.VIII.1961: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Wła-105**

4.VIII.1961: wszedł do eksploatacji, wypływając na łowiska Morza Północnego

30.VII.1962 godz. 00.20: na łowisku Morza Północnego zderzył się z kutrem „Wła-106”

9.III.1965: na redzie portu władysławowskiego, podjął (szyper Julian Jakowicki) załogę kutra „Wła-53”, który zatonął w wyniku uszkodzenia poszycia

† 13.II.1970: podczas awaryjnego holowania (szyper Zygmunt Konkel) kutra „Wła-135”, u wejścia do portu we Władysławowie, przy główkach falochronu

doznał zablokowania maszyny przez niespodziewanie nawiniętą na śrubę linę, po czym zdryfował na gwiazdobloki po zewnętrznej jego stronie

do akcji ratunkowej przystąpiły holownik „Tumak” i statek ratowniczy „Muszla”

15.III.1970: akcja ratownicza nie powiodła się, kuter uznano za stracony, zdjęto jedynie część wyposażenia

znajdującą się ponad wodą część wraku pocięto na złom

30.) **GDY-175**, typ B-25s, nr budowy 229

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 229, wodowany VIII.1961, ukończony 31.VIII.1961

**LR 702827**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7028271; *PRS 42237*** --> od 1975: ***PRS 420237;***

sygnał wywoławczy *SNSW* (wykreślony z rejestru w latach 1972-1996) --> od 2005: *SPG2976*

*charakterystyka w XII.1961:* 106.40 BRT, 38.89 NRT, 60 ton; 24.53(całk.)/23.32(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5357, rok produkcji 1961, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1981:* 106.40 BRT, 38.89 NRT, 42 tony; 24.53(całk.)/23.32(rej.)×6.58×2.36 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 99GT, 20 NT, 42 tony; 24.52(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.36 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo olej opałowy, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła

VIII.1961: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

31.VIII.1961: ukończony jako **Gdy-175** *(Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

1.IX.1961: przejęty przez *Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

2.IX.1961: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Gdy-175**

XII.1961: z jego pokładu norweski pilot, koordynował działania 14 kutrów, które poszukiwały zaginionego w dniu 3. grudnia kutra „Gdy-229”

1.I.1965: **Gdy-175** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

6.IX.1966: **Hel-118** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

II.poł.1989: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do kasacji

20.XII.1989: zakupiony przez *Macieja Dlouhy’ego* z Ustki

kon.XII.1989: **Ust-115** *(Maciej Dlouhy; Ustka)*

VII.1990: **Ust-115** *(****właściciel:*** *Maciej Dlouhy;* ***użytkownik:*** *„Orion” Spółka z o.o.; Ustka)*

IV.kw.1994: **Ust-115** *(Ryszard Krakowiak; Ustka)*

V.1995: **Dzi-108** *(Józef Skiba i S-ka; Dziwnów)*

1999: **Dzi-108** *(Józef Skiba; Dziwnów)*

2002: **Dzi-108** *(****właściciel:*** *Józef Skiba;* ***użytkownik:*** *Sławomir Korczar; Dziwnów)*

II.poł.2004: wycofany i przekazany na złom do *Stoczni Remontowej Dziwnów - Grzegorz Krakowski*

28.I.2005: zakończono złomowanie

31.I.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

31.) **PLAYA GIRON-I**, typ B-25s, nr budowy 230

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 230, wodowany 29.XII.1961, ukończony 1962

**LR 541717,** od 1969--> **LR (IMO) 5417179; *PRS 10048***

*charakterystyka w XII.1964:* 107 BRT, 38 NRT, 55 ton; 24.49(całk.)/23.35(rej.)×6.57×2.30 m, głębokość kadłuba 2.92 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

29.XII.1961: wodowany dla *Instituto Cubano de la Pesca* z siedzinbą w Hawanie

1962: **Playa Giron-I** *(Instituto Cubano de la Pesca; Habana)*, bandera Kuby

1990/1991: niewykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships

dalsze losy nie znane

32.) **PLAYA GIRON-II**, typ B-25s, nr budowy 231

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 231, wodowany 29.XII.1961, ukończony 1962

**LR 541718,** od 1969--> **LR (IMO) 5417181; *PRS 10049***

*charakterystyka w XII.1964:* 107 BRT, 38 NRT, 55 ton; 24.49(całk.)/23.35(rej.)×6.57×2.30 m, głębokość kadłuba 2.92 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

29.XII.1961: wodowany dla *Instituto Cubano de la Pesca* z siedzinbą w Hawanie

1962: **Playa Giron-II** *(Instituto Cubano de la Pesca; Habana)*, bandera Kuby

1990/1991: niewykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships

dalsze losy nieznane

33.) **GDY-176**, typ B-25s nr budowy 250

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 250, wodowany VIII.1961, ukończony 30.IX.1961

**LR 702828**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7028283; ON 4601** (od 1988)**; *PRS 42239*** --> od 1975: ***PRS 420239;***

sygnał wywoławczy *SNTA* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1988: *SW4758*

*charakterystyka w XII.1961:* 105.79 BRT, 38.66 NRT, 60 ton; 24.56(całk.)/23.35(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.37 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5356, rok produkcji 1961, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1981:* 105.79 BRT, 38.66 NRT, 42 tony; 24.56(całk.)/23.35(rej.)×6.58×2.36 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.37 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w VI.1991:* 106 BRT, 39 NRT, 42 tony; 24.57(całk.)/23.35(rej.)×8.58×2.36 m, głębokość kadłuba 2.90 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład, 1 ładownia; 6-cyl. silnik Mitsubishi S6N-MPTK, 367 kW/499 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 12 węzłów

*charakterystyka w VI.1998:* 296 GT, 42 tony; 24.57(całk.)/23.35(rej.)×8.58×2.36 m, głębokość kadłuba 2.90 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Mitsubishi S6N-MPTK, 367 kW/499 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 12 węzłów

VIII.1961: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”* z siedzibą w Gdyni

30.IX.1961: ukończony jako **Gdy-176** *(Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka”; Gdynia)*

przejmował szyper Francisdzek Waberski

2.IX.1961: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Gdy-176**

1.I.1965: **Gdy-176** *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor”; Gdynia)*

14.IX.1966: **Gdy-176** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Gdynia)*

II.poł.IX.1966: **Hel-119** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

24.XI.1966 godz. 20.22: w gęstej mgle, wszedł (szyper Leon Kucharski) na mieliznę w pobliżu latarni Bell Rock na wsch. wybrzeżu Szkocji

26.II.1972: w wyniku awarii silnika unieruchomiony na morzu

17.II.1988: za pośrednictwem *Navimoru* sprzedany greckiemu armatorowi *Antonios’owi Ventouris’owi*

31.V.1988: **Vasilis** *(Sark Maritime Co; Piraeus)*, bandera Grecji

przekazany przy nabrzeżu *Gdańskiej Stoczni Remontowej*

X.1988: **Panagia** *(Sark Maritime Co; Piraeus)*, bandera Grecji

po 2009: losy nieznane

34.) **WŁA-139**, typ B-25s, nr budowy 251

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 251, wodowany III.1962, ukończony 30.IV.1962

**LR 704096** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7040968; *PRS 42240*** --> od 1975: ***PRS 420240;***

sygnał wywoławczy *SNTK* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1996: *SPG2298*

*charakterystyka w XII.1964:* 105.91 BRT, 38.57 NRT, 60 ton; 24.55(całk.)/23.35(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5353, rok produkcji 1961, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 105.91 BRT, 38.57 NRT, 37 ton; 24.55(całk.)/23.35(rej.)×6.58×2.34 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 92 GT, 27 NT, 37 ton; 24.55(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.50 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

III.1962: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

30.IV.1962: ukończony jako **Wła-139** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

4.V.1962: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Wła-139**

11.VI.1962: **Wła-145** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

23.II.1979 godz. 21.25: wszedł na mieliznę (szyper Brunon Nowakowski) w odległości 50 m na płd. od wsch. ostrogi falochronu portu we Władysławowie

ściągnięty przez statek ratowniczy „Halny”

VIII.1989: **Wła-145** *(Józef Skrzek; Władysławowo)*

XI.1989: **Wła-145** *(****właściciel:*** *Bogumiła Kowalska;* ***użytkownik:*** *„Dorex” Spółka z o.o.; Władysławowo)*

VI.1992: wycofany z eksploatacji

VI.1993: nieznani sprawcy dokonali włamania i ukradli sprzęt połowowy oraz dokumenty kutra

VIII.1996: **Wła-145** *(Józef Skiba i S-ka; Władysławowo)*

XII.1999: **Wła-145** *(Magdalena Podolska; Władysławowo)*

II.poł.2004: wycofany z eksploatacji, przeznaczony do złomowania

II.poł.2004: złomowany

1.I.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

I.dek.I.2005: wykreślony z ewidencji *Urzędu Morskiego*

35.) **HEL-106**, typ B-25s, nr budowy 252

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 252, wodowany IV.1962, ukończony 30.V.1962

**LR 702507**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7025073; *PRS 42241*** --> od 1975: ***PRS 420241***;

sygnał wywoławczy *SNTM* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1964:* 105.91 BRT, 38.57 NRT, 60 ton; 24.55(całk.)/23.35(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5353, rok produkcji 1961, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1981:* 106.62 BRT, 39.12 NRT, 42 tony; 24.57(całk.)/23.40(rej.)×6.58×2.36m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

IV.1962: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Koga”* z siedzibą w Helu

17.V.1962: rozpoczęcie prób w morzu

19.V.1962: zakończenie prób w morzu

30.V.1962: ukończony jako **Hel-106** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

1.VI.1962: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Hel-106**

21.XII.1964: manewrując w porcie helskim, uszkodził zacumowany statek pasażersko-towarowy „Iwona”

12.II.1967: na pełnej prędkości uderzył w falochron zewnętrzny portu gdyńskiego

falochron odniósł uszkodzenia, a kuter tylko nieznaczne

13.V.1975: w wyniku awarii silnika, unieruchomiony na łowisku bałtyckim

przyholowany do Helu

VII.1983: sprzedany za pośrednictwem *Navimoru,* obywatelowi USA *Pawłowi Patrzałkowi*

28.IX.1983: przekazany nabywcy w brytyjskim porcie North Shields

IV.kw.1983: **FR 99** *(????; Fraserburgh)*, bandera Wielkiej Brytanii

***UWAGA:*** nie wykluczone, iż otrzymał oznakę rybacką **LH 227** i został zarejestrowany w Leith

dalsze losy nieznane

36.) **WŁA-146**, typ B-25s, nr budowy 253

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 253, wodowany 30.IV.1962, ukończony 30.VI.1962

**LR 704097** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7040970; *PRS 42242*** --> od 1975: ***PRS 420242;***

sygnał wywoławczy *SNTN* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1996: *SPG2134*

*charakterystyka w XII.1964:* 105.91 BRT, 38.57 NRT, 60 ton; 24.54(całk.)/23.35(rej.)×6.58×2.31 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5366, rok produkcji 1962, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 105.91 BRT, 38.57 NRT, 36 ton; 24.54(całk.)/23.35(rej.)×6.58×2.38 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 92 GT, 27 NT, 36 ton; 24.54(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.37 m, wysokość boczna 3.39 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

30.IV.1962: wodowany jako **Wła-140** dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

30.VI.1962: ukończony jako **Wła-146** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

3.VII.1962: zarejestrowany w Gdańskim Urzędzie Morskim jako **Wła-146**

23.VIII.1982 godz. 20.00: 13 Mm na płn. od Rozewia, podczas przejścia (szyper Andrzej Szomburg) z łowiska „R 7” na „O 11”, przy dobrej pogodzie,

w niewyjaśnionych okolicznościach zaginął zastępca szypra

VIII.1989: **Wła-146** *(Kazimierz Orłowski, Witold Nowak; Władysławowo)*

1999(?): **Wła-146** *(„Baldor” S.C. - Nowak W., Orłowski K.; Władysławowo)*

I.kw..2005: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do złomowania

I.poł.V.2005: zakończono złomowanie

18.V.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

37.) **Wła-147**, typ B-25s, nr budowy 254

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 254, wodowany VI.1962, ukończony 25.VII.1962

**LR 704583** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 704****5839; *PRS 42243*** --> od 1975: ***PRS 420243;*** numer Rejestru Okrętowego ***ROG/S/599;***

sygnał wywoławczy *SNTT* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1996: *SPG2292*

*charakterystyka w XII.1964:* 105.91 BRT, 38.57 NRT, 60 ton; 24.55(całk.)/23.36(rej.)×6.56×2.31 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5375, rok produkcji 1962, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1975:* 105.91 BRT, 38.57 NRT, 55 ton; 24.55(całk.)/23.36(rej.)×6.56×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5375, rok produkcji 1962, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 105.91 BRT, 38.57 NRT, 36 ton; 24.55(całk.)/23.36(rej.)×6.56×2.28 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 109.42 GT, 33 NT, 18.1 tony; 28.85(całk.)/22.33(rej.)×6.56×2.28 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów; 125 pasażerów

***UWAGA:*** w 2008 roku *Polski Rejestr Statków* podawał wartości tonażowe jako pomierzone starą metodą: 109.42 BRT i 33 NRT

*charakterystyka w XII.2008:* 109.42 BRT, 33 NRT, 17.55 tony; 28.85(całk.)/22.33(rej.)×6.56×2.28 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład; silnik Volvo-Penta TAMD 122A, 247 kW/336 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów; 125 pasażerów

*charakterystyka w XII.2016:* 109.42 GT, 33 NT, 17.55 tony; 28.85(całk.)/22.33(rej.)×6.56×2.42 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład; silnik Volvo-Penta TAMD 122A, 247 kW/336 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów; 125 pasażerów

VI.1962: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

25.VII.1962: ukończony jako **Wła-147** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

przejmował szyper Lucjan Caliński

28.VII.1962: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Wła-147**

4.VI.1968: na łowisku „G 9”, podczas połowów (szyper Władysław Kowalski) w tukę z kutrem „Dar-156”, podczas przejmowania „słomiaków”, wypadł za burtę

i utonął młodszy rabak z załogi „Wła-147”

4./5.IV.1970: ulegl uszkodzeniom w porcie helskim podczas silnego sztormu

22.II.1979 ok. godz. 21.30: podczas usuwania kry z basenu portu władysławowskiego, holownik „Gepard” uderzył w zacumowany kuter „Wła-147”

IX.1990: **Gdy-40** *(Dariusz Nowak; Gdynia)*

X.2002(?): **Gdy-40** *(Edward Cisowski; Gdynia)*

IV.2003: zakupiony przez *Adama Węgierskiego* i *Jerzego Olszewskiego*

skierowany do *Stoczni „Gryf”* w Łebie w celu przebudowy na statek pasażerski, ucharakteryzowany na galeon

II.poł.2003: statek pasażerski **Lew** *(****właściciele:*** *Adam Węgierski, Jerzy Olszewski,* ***użytkownik:*** *Ustka Tour S. C. Jerzy Olszewski,* *Adam Węgierski; Gdynia)*

IV.kw.2004: statek pasażerski **Lew** *(****właściciele:*** *Adam Węgierski, Jerzy Olszewski,* ***użytkownik:*** *Ustka Tour S. C. Jerzy Olszewski,* *Adam Węgierski; Ustka)*

2011: statek pasażerski **Lew** *(****właściciele:*** *Adam Węgierski, Jerzy Olszewski,* ***użytkownik:*** *Ustka-Tour S. C. A. Węgierski, J. Olszewski, S. Gojdź; Ustka)*

2015: statek pasażerski **Lew** *(****właściciele:*** *Adam Węgierski, Jerzy Olszewski,* ***użytkownik:*** *Ustka Tour S. C. A. Węgierski, J. Olszewski, S. Gojdź; Gdańsk)*

eksploatowany w rejscach wycieczkowych w Gdańsku, przeważnie cumuje przy Zielonym Moście na Motławie

***UWAGA:*** od 2015 roku *Polski Rejestr Statków* nie podaje danych armatorów indywidualnych

7.V.2023 godz. ok. 14.10: na Motławie zderzył się z motorówką

dwie osoby wypadły z motorówki za burtę, podjął je statek „Małgorzata”

I.2025: w eksploatacji

38.) **WŁA-148**, typ B-25s, nr budowy 255

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 255, wodowany VII.1962, ukończony 3.IX.1962

**MMSI 261004030, LR 704584** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7045841; *PRS 42244*** --> od 1975: ***PRS 420244;***

sygnał wywoławczy *SNTW* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1996: *SPG2135*

*charakterystyka w XII.1964:* 105.91 BRT, 38.57 NRT, 55 ton; 24.56(całk.)/23.37(rej.)×6.578×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5376, rok produkcji 1962, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 105.91 BRT, 38.57 NRT, 41 ton; 24.56(całk.)/23.37(rej.)×6.578×2.50 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 92 GT, 27 NT, 41 ton; 24.56(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.50 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

VII.1962: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

3.IX.1962: ukończony jako **Wła-148** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

przejmował szyper Paweł Lewańczyk

4.IX.1962: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Wła-148**

VIII.1989: **Wła-148** *(Alfons Adolph, Jerzy Tarnowski, Tadeusz Jaździwski, Albert Melcer; Władysławowo)*

6.XI.1991: w trakcie połowów na lowisku „S-7” w sieci zaplątał się płynący w zanurzeniu okręt podwodny ORP „Wilk” (292)

okręt podwodny początkowo pociągnął za sobą kuter, lecz wkrótce wynurzył się, jego załoga zrzuciła z kiosku linę trałową kutra, a dowódca

zapytał szypra czy wszystko w porządku, sprzęt połowowy nie uległ uszkodzeniu

I.1995: **Wła-148** *(Alfons Adolph, Tadeusz Jaździwski; Władysławowo)*

XII.1998: w trakcie połowów w odległości 35 Mm na płn. od Rozewia, wyciągnął w sieci samochód osobowy „Łada” na brytyjskich tablicach rejestracyjnych

I.kw.2005: wycofany z eksploatacji i przeznaczony na złom

poł.V.2005: pocięty na złom na terenie *Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych* przy Nabrzeżu Krakowskim w Gdańsku

25.V.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

39.) **WŁA-149**, typ B-25s, nr budowy 256

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 256, wodowany X.1962, ukończony 10.XI.1962

**MMSI 261005030, LR 704585** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7045853; *PRS 42245*** --> od 1975: ***PRS 420245;*** numer Rejestru Okrętowego ***ROG/S/394;***

sygnał wywoławczy *SNUH* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1996: *SPG2155*

*charakterystyka w XII.1964:* 106.26 BRT, 38.81 NRT, 55 ton; 24.62(całk.)/23.40(rej.)×6.59×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5377, rok produkcji 1962, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106.26 BRT, 38.81 NRT, 41 ton; 24.62(całk.)/23.40(rej.)×6.59×2.29 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2005:* 92 GT, 27 NT, 42.4 ton; 24.62(całk.)/22.33(rej.)×6.59×2.51 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

X.1962: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

10.XI.1962: ukończony jako **Wła-149** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

przejmował szyper Brunon Iwański

12.XI.1962: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Wła-149**

5.V.1964: w trakcie połowów na Bałtyku (szyper Stefan Domnik), zasłabł i stracił przytomność jeden z pracujących przy zmywaniu pokładu rybaków

pomino reanimacji i skierowania kutra do portu, przybyły na pokładzie kutra dozorczego „Wła-200” lekarz stwierdził zgon rybaka

4.IX.1964 godz. 09.30: na wysokości portu Flamborough zderzył się (szyper Brunon Iwański) z dryfującym, okrytym mgłą francuskim trawlerem „Les

Baleines II”

23.VI.1979 godz. 11.30: w takcie połowów w tukę i przekazywania rzutki liny podajnikowej włoka, zastępca szypra, został przygnieciony przez zaoblenie

dziobówki sunącego siłą inercji kutra „Wa-104”

w wyniku odniesionych obrażeń i wykrwanienia się, poszkodowany rybak zmarł w drodze do portu

VIII.1989: **Wła-149** *(Jan Redlin; Władysławowo)*

IX.1989: **Wła-149** *(****właściciel:*** *Bogumiła Kowalska;* ***użytkownik:*** *„Dorex” Spółka z o.o.; Władysławowo)*

VI.1992: wycofany z eksploatacji

VI.1993: nieznani sprawcy dokonali włamania i ukradli sprzęt połowowy oraz dokumenty kutra

XI.1994: **Wła-149** *(Józef Skiba; Władysławowo)*

5.II.2002: w wyniku awarii napędu, zdryfował na gwiazdobloki u wejścia do portu we Władysławowie (szyper Stanisław Lupa)

ściągnięty i odholowany do portu przez przechodzący kuter „Dzi-107”

III.2002: **Wła-149** *(Józef Skiba, Stanisław Lupa; Władysławowo)*

2007: złomowany i skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

40.) **HEL-108**, typ B-25s, nr budowy 270

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 270, położenie stępki 25.IX.1962, wodowany 2.II.1963, ukończony 30.III.1963

**MMSI 261011070, LR 702508**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7025085; *PRS 42247*** --> od 1975: ***PRS 420247;***

sygnał wywoławczy *SNUN* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1994: *SPG2353*

*charakterystyka w XII.1964:* 106.26 BRT, 38.81 NRT, 55 ton; 24.50(całk.)/23.38(rej.)×6.56×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5386, rok produkcji 1962, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106.26 BRT, 38.81 NRT, 42 tony; 24.50(całk.)/23.38(rej.)×6.56×2.36 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2003:* 92 GT, 27 NT, 42 tony; 24.50(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.36 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/226 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła

*charakterystyka w XII.2006:* 92 GT, 27 NT, 42 tony; 24.50(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.36 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; silnik Iveco F3BE0686C\*F, 360 kW/490 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła

25.IX.1962: położenie stępki

2.II.1963: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Koga”* z siedzibą w Helu

30.III.1963: ukończony jako **Hel-108** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

1.IV.1963: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Hel-108**

12.IV.1963: po raz pierwszy wyszedł na łowisko

19.VIII.1963: na Morzu Północnym, w odległości 5 Mm na płd.-zach. od latarniowca „Northla 1”, zderzył się z duńskim frachtowcem „Nordland Saga”

X.1965: na kutrze zainstalowano prototypową, rodzimej konstrukcji echosondę typu SP-412

15.II.1991: **Hel-108** *(****właściciel:*** *Przedsiębiorstwo Połowów Połowów i Usług Rybackich „Koga”;* ***użytkownik:*** *Bogusław Styła; Hel)*

kuter zakupiony na wieloletnie spłaty za równowartość 70 ton dorsza patroszonego z głową kl. I (841 mln złotych)

III.1997: **Hel-108** *(Bogusław Styła; Hel)*

kuter został spłacony, jeszcze tego samego dnia nabył go *Adam Schmidt* z Władysławowa

21.IV.1997: **Wła-28** *(Adam Schmidt; Władysławowo)*

1999: **Wła-28** *(Andrzej Schmidt, Edward Piontke; Władysławowo)*

X.2000: **Wła-28** *(****właściciele:*** *Andrzej Schmidt, Edward Piontke, Kazimierz Czerski;* ***użytkownik:*** *„Orka” Spółka z o.o.; Władysławowo)*

udziałowcami spółki byli *Kazimierz Czerski*, *Edward Piontke* i *Adam Schmidt*

I.2004: **Wła-28** *(****właściciele:*** *Kazimierz Czerski, Edward Piontke* i *Adam Schmidt;* ***użytkownik:*** *„Laguna” S.C.; Władysławowo)*

udziałowcami spółki byli *Edward Piontke* i *Adam Schmidt*

II.poł.2009: wycofany z eksploatacji i przeznaczony na złom

9.X.2009: zakończono złomowanie w *Rybackiej Stoczni Remontowej* we Władysławowie

41.) **WŁA-150**, typ B-25s, nr budowy 271

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 271, wodowany III.1963, ukończony 29.V.1963

**LR 704586** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7045865; *PRS 42248*** --> od 1975: ***PRS 420248;***

sygnał wywoławczy *SNUX* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1994: *SPS2099*

*charakterystyka w XII.1964:* 106.26 BRT, 38.81 NRT, 60 ton; 24.55(całk.)/23.38(rej.)×6.56×2.31 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5387, rok produkcji 1963, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1978:* 106.26 BRT, 38.81 NRT, 35 ton; 24.55(całk.)/23.38(rej.)×6.56×2.29 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 91 GT, 27 NT, 35 ton; 23.99(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.26 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo olej opałowy, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

III.1963: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

29.V.1963: ukończony jako **Wła-150** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

kuter obsadziła załoga młodzieżowa

10.VI.1963: po raz pierwszy wyszedł na łowiska Morza Północnego

31.XII.1963: w tym roku odłowił 807,5 ton ryb, bijąc rekord w klasie kutrów 25-metrowych

31.XII.1964: w tym roku odłowił 840 ton ryb

I.1965: załoga otrzymała tytuł Brygady Pracy Socjalistycznej

X.1990: **Dzi-105** *(Józef Skiba i Wspólnicy; Dziwnów)*

I.poł.1995: **Dzi-105** *(Krzysztof Kamiński; Dziwnów)*

VI.1995: w okresie letnim (także w następnych latach, aż do złomowania) eksploatowany jako statek wycieczkowy pod nazwą **Janina II**

2001(?): **Dzi-105** *(Krzysztof Kamiński, Rozalia Magulska; Dziwnów)*

IV.kw.2004: wycofany z eksploatacji i sprzedany na złom *Stoczni Remontowej Dziwnów*

pocz.I.2005: zakończono złomowanie

10.I.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

42.) **WŁA-151**, typ B-25s, nr budowy 272

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 272, wodowany IV(?).1963, ukończony 12.VI.1963

**LR 704587** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7045877; *PRS 42249*** --> od 1975: ***PRS 420249;***

sygnał wywoławczy *SNUZ* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1998: *SPS2349*

*charakterystyka w XII.1964:* 106.47 BRT, 38.95 NRT, 60 ton; 24.53(całk.)/23.43(rej.)×6.59×2.31 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5388, rok produkcji 1963, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106.47 BRT, 38.95 NRT, 33 tony; 24.55(całk.)/23.43(rej.)×6.59×2.36 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 102 GT, 31 NT, 86.6 tony; 24.55(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.90 m, wysokość boczna 3.39 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

IV(?).1963: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

12.VI.1963: ukończony jako **Wła-151** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

przejmował szyper Hubert Konkol

9.II.1966: w porcie Władysławowskim, podczas przechodzenia z „mola pasażerskiego” na miejsce postojów międzyrejsowych, najpierw uszkodził drewniany

pomost, a potem uderzył w burtę manewrującego kutra „Wła-155”

13.V.1975: brał udział w akcji gaśniczej (szyper Zbigniew Maliński, kiegrujący akcją) na kuterze „Wła-107”, którego później odholował do Władysławowa.

XI.1990: **Wła-151** *(Tadeusz Krupa; Władysławowo)*

VII.1995: **Dzi-109** *(Tadeusz Krupa; Dziwnów)*

VII.1999: **Świ-33** *(Tadeusz Krupa; Świnoujście)*

poł.IX.2005: złomowany

22.IX.2005: skreślony z Rejestru PRS, z powodu pocięcia na złom

43.) **WŁA-152**, typ B-25s, nr budowy 273

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 273, wodowany V(?).1963, ukończony 13.VII.1963

**LR 704588** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7045889; *PRS 42250*** --> od 1975: ***PRS 420250;***

sygnał wywoławczy *SNVC* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1996: *SPG2293*

*charakterystyka w XII.1964:* 106.47 BRT, 38.95 NRT, 55 ton; 24.62(całk.)/23.45(rej.)×6.59×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5389, rok produkcji 1963, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106.47 BRT, 38.95 NRT, 35 ton; 24.62(całk.)/23.45(rej.)×6.59×2.50 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.39 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 92 GT, 27 NT, 34 ton; 24.62(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.42 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

V(?).1963: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

13.VII.1963: ukończony jako **Wła-152** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

przejmował szyper Leon Pek

15.VII.1963: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Wła-152**

5.V.1979 pomiędzy godz. 17.00 a 21.00: poławiając na łowisku „RS 12”, wyciągnął z siecią grudki iperytu, poparzeniu uległo 6 rybaków oprawiających ryby

I.1991: **Wła-152** *(Karol Renusz, Edmund Korth; Władysławowo)*

właściciele występowali również jako *Spółka Cywilna Renus i Korth*

9.VII.1991 godz. 22.45: operując na łowisku „H 8”, zderzył się (szyper Józef Skwiercz) z sowieckim kutrem „ЛЯ 6933” (LYa 6933), doznając przebicia kadłuba

i uszkodzenia nadburcia

III.1994: **Wła-152** *(Karol Renusz; Władysławowo)*

II.poł.2004: wycofany z eksploatacji i przeznaczony do złomowania

XII.2004: w stoczni *„Szkunera”* zakończono złomowanie

1.I.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

44.) **UST-103**, typ B-25s, nr budowy 274

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 274, wodowany VII.1963, ukończony 13.VIII.1963

**LR 703452**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7034529; *PRS 42251*** --> od 1975: ***PRS 420251;***

sygnał wywoławczy *SNVD* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1961:* 106 BRT, 38 NRT, 55 ton; 24.60(całk.)/23.43(rej.)×6.57×2.31 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5392, rok produkcji 1963, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1979:* 106 BRT, 38 NRT, 49 ton; 24.60(całk.)/23.43(rej.)×6.57×2.50 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5392, rok produkcji 1963, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

VII.1963: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Korab”* z siedzibą w Ustce

13.VIII.1963: ukończony jako **Ust-103** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

5.IV.1967 ok. godz. 06.00: na płd. Bałtyku, w bardzo gęstej mgle, zderzył się (szyper Stanisław Biały) z kutrem „Wła-165”

3.V.1969 godz. 10.45: manewrując w porcie usteckim, uderzył w dwa cumujące przy Nabrzeżu Słupskim kutry duńskie: „Alice” (SE 73) i „Nordkyst” (B 106)

przyczyną kolizji było niewłaście zrozumienie komendy przez sternika

29.X.1977 ok. godz. 03.25: manewrując w porcie usteckim, uderzył (szyper Stanisłąw Biały) w zacumowaną przy nabrzeżu wyposażeniowym stoczni, łódź

motorową „Kar-11”

1985/1986: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

dalsze losy nieznane niewykluczone, że sprzedany za granicę

45.) **DAR-110**, typ B-25s, nr budowy 275

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 275, wodowany IX.1963, ukończony 15.X.1963

**MMSI 261034770, LR 702189**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7021895;** ***PRS 42252*** --> od 1975: ***PRS 420252*** --> od 1999: ***PRS 635120*** --> od 2021:

***PRS 120055;*** numer Rejestru Okrętowego ***ROS/G/1266;*** sygnał wywoławczy *SNVI* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1999: *SPK2350*

*charakterystyka w XII.1964:* 106 BRT, 39 NRT, 55 ton; 24.60(całk.)/23.43(rej.)×6.59×2.31 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5394, rok produkcji 1963, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106 BRT, 39 NRT, 40 ton; 24.60(całk.)/23.43(rej.)×6.59×2.42 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2000:* 99.78 GT; 24.87(całk.)/22.62(rej.)×6.57×2.18 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład; silnik Puck-LIAZ

M1.2B M-640, 200 kW/272 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w XII.2022:* 100 GT, 30 NT, 31.3 tony; 24.87(całk.)/22.62(rej.)×6.57×2.18 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład;

silnik Puck-LIAZ M1.2B M-640, 200 kW/272 KM, 1 maszt; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów; 110 pasażerów

IX.1963: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Kuter”* z siedzibą w Darłowie

15.X.1963: ukończony jako **Dar-110** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

IV.kw.1963: **Dar-150** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

7.IV.1966: brał udział w akcji poszukiwawczej rybaka z kutra „Dar-40”. który wypadł za burtę

1988: wycofany z eksploatacji

niewykazywany w Rejestrze Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

1999: wycieczkowy jacht motorowy **Viking II** POL 3889 *(Danuta i Edward Cisowski; Łeba)*

III.2007/III.2009: wycieczkowy jacht motorowy **Viking II** POL 3889 *(Marek Sochoń; Darłowo)*

II.poł.2012: wycieczkowy jacht motorowy **Drakkar** POL 3889 *(PUH „Apils”, Andrzej Łoza; Władysławowo)*

***UWAGA:*** od 2015 roku *Polski Rejestr Statków* nie podaje danych armatorów indywidualnych

2022: statek pasażerski **Drakkar** *(?????; Władysławowo)*

operował z portu we Władysławowie

I.2025: w eksploatacji

46.) **KOŁ-155**, typ B-25s, nr budowy 276

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 276, wodowany 12.IX.1963, ukończony XI(?).1963

**LR 703009**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7030092; *PRS 42253*** --> od 1975: ***PRS 420253;***

sygnał wywoławczy *SNVG* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1964:* 106 BRT, 38 NRT; 24.62(całk.)/23.45(rej.)×6.59×2.31 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy,

spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5393, rok produkcji 1963, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

12.IX.1963: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”* z siedzibą w Kołobrzegu

XI.1963: ukończony jako **Koł-155** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

1984: wycofany z eksploatacji

II.poł.1986: **Jehan Ezzat** *(Hassan Abdel Azim Ezzat; Alexandria)*, banera Egiptu

2009: niewykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships

dalsze losy nieznane

47.) **KOŁ-156**, typ B-25s, nr budowy 282

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 282, wodowany 31.III.1964, ukończony IV.1964

**LR 703010**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7030107; *PRS 42254*** --> od 1975: ***PRS 420254;***

sygnał wywoławczy *SNVZ* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1965:* 107 BRT, 39 NRT, 55 ton; 24.53(całk.)/23.32(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5400, rok produkcji 1964, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

31.III.1964: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”* z siedzibą w Kołobrzegu

IV.1964: ukończony jako **Koł-156** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

1984: wycofany z eksoploatacji

II.poł.1986: **Jeilan Ezzat** *(Hassan Abdel Azim Ezzat; Alexandria)*, bandera Egiptu

2009: niewykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships

dalsze losy nieznane

48.) **WŁA-153**, typ B-25s, nr budowy 283

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 283, wodowany III.1964, ukończony 25.V.1964

**LR 704589** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7045891; *PRS 42255*** --> od 1975: ***PRS 420255;***

sygnał wywoławczy *SNXA* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1996: *SPG2257*

*charakterystyka w XII.1965:* 106.51 BRT, 38.43 NRT, 55 ton; 24.58(całk.)/23.38(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5401, rok produkcji 1964, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1978:* 106.51 BRT, 38.43 NRT, 35 ton; 24.58(całk.)/23.38(rej.)×6.58×2.50 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5401, rok produkcji 1964, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 97 GT, 29 NT, 35.28 ton; 24.58(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.35 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów

III.1964: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

25.V.1964: ukończony jako **Wła-153** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

przejmował szyper Stefan Domnik

2.X.1986: brał udział w akcji gaśniczej na kutrze „Wła-254” należącym do *Spółdzielni „Gryf”*

po ugaszeniu ognia, odholował spalony kuter do portu we Władysławowie

XI.1990: **Wła-153** *(Stanisław Marzejon; Władysławowo)*

28.XI.1992 pomiędzy godz. 03.30 a 06.30: na Morzu Bałtyckim (szyper Zbigniew Maszota) w nieustalonych okolicznościach wypadł za burtę praktykant

maszynowy w bezowocnych, długotrwałych poszukiwaniach wzięły udział kutry rybackie, okręty marynarki wojennej i statek ratowniczy

„Halny”

VII.1994: zatrzymany przez patrolowiec rosyjskich służb granicznych pod zarzutemprowadzenia połowów w rosyjskiej strefie ekonomicznej

doprowadzony do Bałtijska, zwolniony po zapłaceniu kary w wysokości 16 tysięcy dolarów amerykańskich

IX.2002: poza eksploatacją

V.2003: **Wła-153** *(Jarosław Ziemacki; Władysławowo)*

nabyty na licytacji komorniczej, nadal nieeksploatowany

I.2004: wszedł do eksploatacji

II.2006 zakończono rozbiórkę na złom

2.III.2006: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

49.) **GDY-89**, typ B-25s, nr budowy 286

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 286, wodowany VI.1964, ukończony 28.VIII.1964

**LR 702479**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7024794; *PRS 42260*** --> od 1975: ***PRS 420260;***

sygnał wywoławczy *SNXG* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1964:* 106 BRT, 38 NRT, 55 ton; 24.58(całk.)/23.38(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5409, rok produkcji 1964, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1983:* 106 BRT, 38 NRT, 35 tony; 24.58(całk.)/23.38(rej.)×6.58×2.42 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty;

1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

VI.1964: wodowany dla *Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”* z siedzibą w Gdyni

28.VIII.1964: ukończony jako **Gdy-89** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”; Gdynia)*

IV.1966: **Gda-11** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”; Gdańsk)*

1991(?): **Gda-11** *(Atlantis Co. Ltd; Gdańsk)*

1993(?): skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

niewykluczone, że został sprzedany za granicę

***UWAGA:*** wykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships do 2010/2011

50.) **GDY-90**, typ B-25s, nr budowy 287

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 287, wodowany VI.1964, ukończony 1.IX.1964

**MMSI 261001770, LR 702480**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7024809; *PRS 42261*** --> od 1975: ***PRS 420261;***

sygnał wywoławczy *SNXH* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 2000: *SPK2314*

*charakterystyka w XII.1964:* 106 BRT, 38 NRT, 55 ton; 24.60(całk.)/23.40(rej.)×6.57×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5410, rok produkcji 1964, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1970:* 106 BRT, 38 NRT; 24.60(całk.)/23.40(rej.)×6.57×2.60 m, głębokość kadłuba 2.90 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5410, rok produkcji 1964, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1983:* 106 BRT, 38 NRT, 34 tony; 24.60(całk.)/23.40(rej.)×6.57×2.37 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty;

1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 92 GT, 27 NT, 34 tony; 24.60(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.42 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów

VI.1964: wodowany dla *Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”* z siedzibą w Gdyni

1.IX.1964: ukończony jako **Gdy-90** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”; Gdynia)*

IV.1966: **Gda-12** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”; Gdańsk)*

IV.kw.1991: **Gda-12** *(Janusz Kaniewski; Gdańsk)*

I.kw.1995: **Gda-12** *(Zygmunt Grzybowski; Gdańsk)*

8.III.1995: na bałtyckim łowisku „LM 9”, został uderzony (szyper Henryk Banasik) dziobnicą duńskiego kutra „Partner I”

po kolizji kuter zawinął do Nexø, gdzie winowajcy kolizji dokonali kompensacji szkód i niezbędnych napraw

1996(?): **Ust-42** *(Zygmunt Grzybowski; Ustka)*

pocz.IV.2005: zakończono złomowanie

11.IV.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

***UWAGA:*** wykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships do 2010/2011

51.) **HEL-109**, typ B-25s, nr budowy 288

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 288, położenie stępki 18.III.1964, wodowany 5.VIII.1964, ukończony 8.IX.1964

**MMSI 261009070, LR 702509**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7025097; *PRS 42256*** --> od 1975: ***PRS 420256;*** numer Rejestru Okrętowego ***ROG/S/157;***

sygnał wywoławczy *SNXJ* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1996: *SPG2210*

*charakterystyka w XII.1964:* 106.37 BRT, 38.34 NRT, 55 ton; 24.60(całk.)/23.33(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5402, rok produkcji 1964, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106.37 BRT, 38.34 NRT, 42 tony; 24.60(całk.)/23.33(rej.)×6.58×2.35 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 92 GT, 27 NT, 41.79 tony; 24.60(całk.)/23.33(rej.)×6.57×2.35 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów

*charakterystyka w XII.2009:* 116.72 BRT, 35.02 NRT, 26.35 ton; 24.77(całk.)/23.33(rej.)×6.57×2.44 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład; 6-cyl. silnik Caterpillar CAT 3406 DI, 224 kW/305 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; 120 pasażerów

*charakterystyka w XII.2020:* 117 GT, 35 NRT, 26.35 ton; 24.77(całk.)/23.33(rej.)×6.57×2.44 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład; 6-cyl. silnik Caterpillar CAT 3406 DI, 224 kW/305 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów; 120 pasażerów

18.III.1964: położenie stępki

5.VIII.1964: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Koga”* z siedzibą w Helu

28.VIII.1964: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Hel-109**

8.IX.1964: ukończony jako **Hel-109** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

22.II.1967: na Głębi Gotlandzkiej odłowił (szyper August Hreft) rekordową ilość szprota - 25.5 tony

29.I.1988 godz. 06.10: w silnej śnieżycy, wchodząc (szyper Stanisław Kosiński) do portu w Helu, wszedł na przybrzeżną płyciznę

później ściągnięty

1989: **Hel-109** *(Leszek Tomaszewski; Hel)*

IX.1991: **Hel-109** *(Tomasz Tomaszewski; Hel)*

zarządzany przez *Danutę Tomaszewską*

III.1993: wraz z kutrem „Hel-110” zatrzymany w Nexø na Bornholmie pod zarzutem poławiania sieciami o zbyt małych oczkach

zwolniony po rekwizycji połowu

II.1998: **Hel-109** *(Ignacy Necel i S-ka; Hel)*

1.III.1998: **Wła-107** *(Ignacy Necel i S-ka; Władysławowo)*

III.2006: kuter rekreacyjny **Denega** *(Ignacy Necel i S-ka; Władysławowo)*

kuter dla 12 wędkarzy, zarejestrowany w *Polskim Związku Żeglarskim* pod nazwą **Denega-Necel**, która nie pojawiła się w pełnej wersji na

kadłubie

VI.2007: sprzedany *Stoczni „Gryf” Spółka z o.o.*w Łebie

X.2007: kuter rekreacyjny **Denega** *(Dariusz Wszeborowski, Jacek Stańczyk; Władysławowo)*

2009: statek pasażerski **Denega** *(Dariusz Wszeborowski, Jacek Stańczyk; Władysławowo)*

stylizowany na XVII-wieczny, galeon, przebudowany w *Stoczni „Gryf” Spółka z o.o.*w Łebie

2012: statek pasażerski **Denega** *(Marine Sailor S.C. Mirosław Jabłoński, Jarosław Bartha s.c.; Łeba)*

2013: statek pasażerski **Denega** *(Marine Sailor S.C. Mirosław i Mariusz Jabłońscy, Jarosław Bartha s.c.; Łeba)*

***UWAGA:*** od 2015 roku *Polski Rejestr Statków* nie podaje danych armatorów indywidualnych

30.IV.2014: w porcie łebskim zderzył się z jachtem motorowym „Marcel”

12.VIII.2017: wszedł na mieliznę u wejścia do portu w Łebie

2.VII.2020: wszedł na mieliznę u wejścia do portu w Łebie

po trzech godzinach ściągnięty przez dwa holowniki i przyholowany do portu

2023: obsługiwał rejsy wycieczkowe z Łeby

I.2025: w eksploatacji

52.) **UST-104**, typ B-25s, nr budowy 289

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 289, wodowany IX.1964, ukończony 28.IX.1964

**LR 703453**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7034531; *PRS 42257*** --> od 1975: ***PRS 420257;***

sygnał wywoławczy *SNXK* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1997: *SPG2553*

*charakterystyka w XII.1964:* 105.61 BRT, 38.57 NRT, 55 ton; 24.62(całk.)/23.42(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5403, rok produkcji 1964, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 105.61 BRT, 38.57 NRT, 47 ton; 24.62(całk.)/23.42(rej.)×6.60×2.50 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

pocz.IX.1964: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Korab”* z siedzibą w Ustce

28.IX.1964: ukończony jako **Ust-104** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

2.X.1964: zarejestrowany w *Szczecińskim Urzędzie Morskim* jako **Ust-104**

9.VII.1965 godz. 09.15: w trakcie podchodzenie do portu w Ustce, zderzył się (szyper Maciej Akścin) z kutrem „Ust-67”

20.IX.1988: **Hel-97** *(Lucjan Schomburg; Hel)*

16.X.1991: **Hel-97** *(Urszula, Anna Maria i Agnieszka Schomburg; Hel)*

12.II.1994: **Hel-97** *(Dariusz Drelicharz;* ***użytkownik:*** *„Barkas” Spółka Cywilna; Hel)*

IV.kw.1994: **Gdy-32** *(****właściciel:*** *Dariusz Drelicharz;* ***użytkownik:*** *„Barkas” Spółka Cywilna; Gdynia)*

1997: **Gdy-32** *(„Barkas” Spółka Cywilna; Gdynia)*

XII.2005: złomowany

1.I.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

25.I.2005: skreślony z ewidencji *Urzędu Morskiego*

53.) **UST-105**, typ B-25s, nr budowy 290

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 290, wodowany IX.1964, ukończony 31.X.1964

**LR 703454**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7034543; *PRS 42258*** --> od 1975: ***PRS 420258;*** numer Rejestru Okrętowego ***ROS/S/167;***

sygnał wywoławczy *SNXL* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1996: *SPS2010*

*charakterystyka w XII.1964:* 106 BRT, 39 NRT, 55 ton; 24.58(całk.)/23.38(rej.)×6.57×2.29 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5405, rok produkcji 1964, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106 BRT, 39 NRT, 49 ton; 24.58(całk.)/23.38(rej.)×6.57×2.50 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 198 GT, 76 NT, 175.3 tony; 29.58(całk.)/27.00(rej.)×6.57×3.45 m, wysokość boczna 3.67 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów

*charakterystyka w XII.2005:* 198 GT, 76 NT, 175.3 tony; 29.58(całk.)/27.00(rej.)×6.57×3.45 m, wysokość boczna 3.67 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 4-cyl. silnik Mitsubishi S6N MPTA, 435kW/590KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

IX.1964: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Korab”* z siedzibą w Ustce

31.X.1964: ukończony jako **Ust-105** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

1970: złowił 1003 tony ryb, co było rekordem dla kutrów typu B-25s

II.poł.1988: wycofany z eksploatacji

I.kw.1989: **Świ-105** *(Marek Zimowski; Świmoujście)*

IV.kw.1999: **Świ-105** *(Włodzimierz Żelazo; Świmoujście)*

14.XII.1999 godz. 08.20: w Darłowie, podczas holowania przez statek ratowniczy „Zefir”, kuter zderzył się (szyper Janusz Guzak) z Nadbrzeżem Zachodnim

XI.2004: **Rezon** Świ-105(?) *(Włodzimierz Żelazo; Świmoujście)*

zakończenie przebudowy w *Gdyńskiej Stoczni Remontowej* w Gdyni

I.poł.2005: wymiana dotychczasowego silnika na 4-cyl. silnik Mitsubishi S6N MPTA o mocy 435kW/590KM

2010: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

54.) **DAR-151**, typ B-25s, nr budowy 291

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 291, wodowany X.1964, ukończony 2.XII.1964

**MMSI 261030150, LR 702190**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7021900; *PRS 42259*** --> od 1975: ***PRS 420259;*** numer Rejestru Okrętowego ***ROS/S/112;***

sygnał wywoławczy *SNXM* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od 1999: *SPK2326*

*charakterystyka w XII.1965:* 106 BRT, 39 NRT, 55 ton; 24.64(całk.)/23.42(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5404, rok produkcji 1964, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106 BRT, 39 NRT, 39 ton; 24.64(całk.)/23.42(rej.)×6.60×2.42 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1999:* 119.38 GT, 35.81 NT, 31.53 ton; 24.84(całk.)/22.36(rej.)×6.57×2.29 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład; 12-cyl. silnik Wola 72H12, 227 kW/310 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; 170 pasażerów

*charakterystyka w XII.2004:* 119.38 GT, 35.81 NT, 31.53 ton; 24.84(całk.)/22.36(rej.)×6.57×3.06 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany,

1 pokład; 6-cyl. John Deere 6135SFM85, 227 kW/310 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 7 węzłów; 188 pasażerów

***UWAGA:*** od 2008 roku *Polski Rejestr Statków* podawał wartości tonażowe jako pomierzone starą metodą: 119.38 BRT i 35.81 NRT

X.1964: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Kuter”* z siedzibą w Darłowie

28.XII.1964: ukończony jako **Dar-151** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

2.XI.1964: zarejestrowany w *Szczecińskim Urzędzie Morskim* jako **Dar-151**

19.XI.1977 godz. 0.23: w trakcie wchodzenia do portu w Darłowie (szyper Bernard Rzepka), w wyniku uderzenia wysokiej fali przyboju, zderzył się ze

wschodnią główką falochronu

1988: wycofany z eksploatacji

ok. 1995: zakupiony przez *Michała Żytkiego*

7.VII.1997: zakończenie przebudowy na statek pasażęrski w *Gdyńskiej Stoczni Remontowej* w Gdyni

stylizowany na piracki galeon

IV.kw.1998(?): statek pasażerski **Pirat** *(Michał Żytki; Kołobrzeg)*

2003(?): statek pasażerski **Pirat** *(Michał Żytki, Anna Dzwonek; Kołobrzeg)*

2005: statek pasażerski **Pirat** *(Michał Żytki, Anna Dzwonek-Żytki; Kołobrzeg)*

2012: statek pasażerski **Pirat** *(Michał Żytki, Anna Dzwonek-Żytki; Darłowo)*

2013: statek pasażerski **Pirat** *(Michał Żytki, Anna Dzwonek-Żytki; Kołobrzeg)*

***UWAGA:*** od 2015 roku *Polski Rejestr Statków* nie podaje danych armatorów indywidualnych

I.2025: w eksploatacji

55.) **KOŁ-157**, typ B-25s, nr budowy 292

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 292, wodowany XI.1964, ukończony 22.XII.1964

**MMSI 261000710, LR 703011**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7030119; *PRS 42265*** --> od 1975: ***PRS 420265;***

sygnał wywoławczy *SNXQ* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1965:* 106 BRT, 39 NRT, 50 ton; 24.57(całk.)/23.57(rej.)×6.56×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.37 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5406, rok produkcji 1964, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106 BRT, 39 NRT, 43 ton; 24.57(całk.)/23.57(rej.)×6.56×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.37 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 KW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

XI.1964: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”* z siedzibą w Kołobrzegu

22.XII.1964: ukończony jako **Koł-157** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

4.X.1980 godz. 22.15: poławiając w tukę (szyper Bernard Przymorowski) razem z kutrem „Koł-165”, zderzył się z kotwiczącym kutrem „Dar-43”

IX.1983(?): **Łeb-60** *(Marian Kosz; Łeba)*

I.kw.1989: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

56.) **GDY-78**, typ B-25s, nr budowy 293

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 293, wodowany XII.1964, ukończony 27.II.1965

**LR 702481**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7024811; *PRS 42262*** --> od 1975: ***PRS 420262;***

sygnał wywoławczy *SNXV* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972)

*charakterystyka w XII.1965:* 106 BRT, 39 NRT, 55 ton; 24.57(całk.)/23.38(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5412, rok produkcji 1965, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1987:* 106 BRT, 39 NRT, 34 tony; 24.57(całk.)/23.38(rej.)×6.60×2.40 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty;

1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

XI.1964: wodowany dla *Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”* z siedzibą w Gdańsku

27.II.1965: ukończony jako **Gdy-78** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”; Gdynia)*

IV.1966: **Gda-13** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”; Gdańsk)*

3.VII.1976: zderzył się (szyper Jan Pikuła) na Bałtyku, z sowiecką bazą rybacką „Akhtubinsk” (Ахтубинск)

IV.kw.1986: **Probity-1** *(Otomat S.A.; Genève)*¸ bandera Szwajcarii

1987: **Probity-1** *(****właściciel:*** *Otomat S.A.;* ***użytkownik:*** *Stephen Afolabi Babalola Oteju; San Lorenzo)*¸ bandera Hondurasu

1988: **Probity-1** *(****właściciel:*** *Fabirem Ltd.;* ***użytkownik:*** *Stephen Afolabi Babalola Oteju; Lagos)*¸ bandera Nigerii

1993: niewykazywany w Rejestrze Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

***UWAGA:*** *Lloyds Register of Shipping* wykazywał go do 2010 roku w swoim *Register of Ships* (tak długie istnienie wątpliwe)

dalsze losy nieznane

57.) **GDY-79**, typ B-25s, nr budowy 294

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 294, wodowany II.1965, ukończony 30.III.1965

**LR 702482**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7024823; *PRS 42263*** --> od 1975: ***PRS 420263;***

sygnał wywoławczy *SNXU* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od VII.2001: *SPK2313*

*charakterystyka w XII.1965:* 106 BRT, 39 NRT, 55 ton; 24.58(całk.)/23.38(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5411, rok produkcji 1964, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106 BRT, 39 NRT, 35 ton; 24.58(całk.)/23.39(rej.)×6.58×2.37 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty;

1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 95 GT, 27 NT, 40 ton; 24.58(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.42 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów

II.1965: wodowany dla *Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”* z siedzibą w Gdańsku

30.III.1965: ukończony jako **Gdy-79** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”; Gdynia)*

***UWAGA:*** początkowo w Rejestrze Statków Morskich *Polskiego Rejestruu Statków* wykazywany błędnie jako **Gdy-39**

IV.1966: **Gda-14** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”; Gdańsk)*

22.II.1972 godz.14.15: we mgle zderzył się (szyper Eliasz Jankowski) z islandzkim statkiem „Isborgar”

IV.kw.1991: **Gda-14** *(Janusz i Wacław Kaniewski; Gdańsk)*

1996(?): **Ust-41** *(Arkadiusz Gołacki; Ustka)*

IV.kw.2004: złomowany

9.I.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

58.) **KOŁ-158**, typ B-25s, nr budowy 301

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 301, wodowany III.1965, ukończony 28.IV.1965

**LR 703012**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7030121; ON 10812-HA** (od 1989)**; *PRS 42264*** --> od 1975: ***PRS 420264*** --> od 1983: ***635036;***

sygnał wywoławczy *SNXW* (wykreślony z rejestru PRS ok.1972) --> od VII.1983: *SPIN* --> od 1984: *HO4000*

*charakterystyka w XII.1965:* 105.73 BRT, 39 NRT, 55 ton; 24.56(całk.)/23.36(rej.)×6.61×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.40 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5416, rok produkcji 1965, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1974:* 105.73 BRT, 39 NRT, 35 ton; 24.56(całk.)/23.36(rej.)×6.61×~2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.40 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5416, rok produkcji 1965, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1980:* 105.73 BRT, 39 NRT, 43 tony; 24.56(całk.)/23.36(rej.)×6.61×~2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.40 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5416, rok produkcji 1965, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

III.1965: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”* z siedzibą w Kołobrzegu

28.IV.1965: ukończony jako **Koł-158** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

15.II.1974 godz. 19.30: wszedł na skalistą mieliznę (szyper Zdzisław Lisek) w pobliżu wejścia do portu Svaeneke na Bornholmie

16.II.1974: po 12-godzinnej akcji ratowniczej, ściągnięty przez kuter „Koł-160”

VII.1983: jacht motorowy **Kuna** PZ-1432 *(K. Karczewski; Gdańsk)*

1984: jacht motorowy **Kuna** *(K. Karczewski; Panama City)*,bandera Panamy

***UWAGA:*** *Lloyds Register* w swoim Register of Ships wykazywał go jako statek rybacki

1997: niewykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships

dalsze losy nieznane

59.) **UST-106**, typ B-25s, nr budowy 302

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, Gdynia, nr budowy 302, wodowany V.1965, ukończony 14.VI.1965

**LR 703455**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7034555; *PRS 42266*** --> od 1975: ***PRS 420266;***

*charakterystyka w XII.1965:* 106 BRT, 39 NRT, 55 ton; 24.60(całk.)/23.42(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.40 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5417, rok produkcji 1965, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1981:* 106 BRT, 39 NRT, 47 ton; 24.60(całk.)/23.42(rej.)×6.60×2.50 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.40 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

V.1965: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Korab”* z siedzibą w Ustce

14.VI.1965: ukończony jako **Ust-106** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

21.II.1974 godz. 22.00: podczas cumowania (szyper Stanisłąw Pastwa) do Nabrzeża Karwieńskiego portu usteckiego, wypadł za burtę i utonął jeden z

rybaków

1987: niewykazywany w Rejestrze Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

dalsze losy nieznane, możliwe iż został sprzedany za granicę

60.) **HEL-110**, typ B-25s, nr budowy 303

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 303, wodowany 15.V.1965, ukończony 21.VII.1965

**LR 702510**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7025102; *PRS 42270*** --> od 1975: ***PRS 420270;***

sygnał wywoławczy (po 2000) *SPG2370*

*charakterystyka w XII.1965:* 105.84 BRT, 38.57 NRT, 55 ton; 24.59(całk.)/23.41(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5418, rok produkcji 1965, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 105.84 BRT, 38.57 NRT, 42 ton; 24.57(całk.)/23.40(rej.)×6.58×2.36 m, głębokość kadłuba 2.92 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

15.V.1965: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Koga”* z siedzibą w Helu

21.VII.1965: ukończony jako **Hel-110** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

23.VII.1965: przekazany armatorowi, przejmowali szyper Czesław Pieniążek i kierownik maszyn Czesław Miłoszewski

25.II.1967: odłowił 24 tony szprota (szyper Czesław Pieniążek), co było ilością rekordową

II.1991: **Hel-110** *(Czesław Pieniążek, Zbigniew i Wiesław Brzeziński; Hel)*

II.1991: **Hel-110** *(****właściciele:*** *Czesław Pieniążek, Zbigniew i Wiesław Brzeziński;* ***użytkownik:*** *Połowowa Działalność Gospodarcza Kutra HEL-110; Hel)*

III.1993: zatrzymany Nøxo na Bornholmie, za stosowanie sieci o zbyt małych oczkach

po zarekwirowaniu połowu został zwolniony

IV.1997: **Hel-110** *(Czesław Pieniążek; Hel)*

1.I.1998: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

27./28.X.1998 w nocy: gwałtowny wiatr i sztorm zerwały część cum, stojącego przy Pirsie Kaszubskim kutra, w wyniku rozkołysu uszkodz ił pozycie

uderzając o stojący przed dziobem kuter „Hel-105”

2000: kuter niszczał przy nabrzeżu w porcie helskim

W.2002: przeholowany do nabrzeża jachtowego

IX.2002: sprzedany na złom

X.2002: rozpoczęto złomowanie na wodzie w porcie helskim

I.2003: dennica został podniesiona na nabrzeże i pocięta

61.) **UST-107**, typ B-25s, nr budowy 304

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 304, wodowany I.poł.VIII.1965, ukończony 31.VIII.1965

**LR 703456**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7034567; *PRS 42267*** --> od 1975: ***PRS 420267;***

sygnał wywoławczy (od 1996): *SPS2017*

*charakterystyka w XII.1964:* 106 BRT, 39 NRT, 55 ton; 24.59(całk.)/23.41(rej.)×6.59×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.50 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5419, rok produkcji 1965, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1981:* 106 BRT, 39 NRT, 49 ton; 24.59(całk.)/23.33(rej.)×6.57×2.50 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.50 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty;

1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 95 GT, 27 NT, 49 ton; 24.59(całk.)/23.33(rej.)×6.57×2.50 m, wysokość boczna 3.50 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

I.poł.VIII.1965: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Korab”* z siedzibą w Ustce

31.VIII.1965: ukończony jako **Ust-107** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

I.kw.1989: **Dzi-107** *(Józef Skiba, Marian Oleszczuk; Dziwnów)*

1999: **Dzi-107** *(Józef Skiba, Małgorzata Berylska; Dziwnów)*

2000: **Dzi-107** *(Małgorzata Berylska, Sylwester Pulsa; Dziwnów)*

IV.kw.2004: złomowany

10.I.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

62.) **HEL-111**, typ B-25s, nr budowy 305

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 305, wodowany VIII.1965, ukończony 25.IX.1965

**MMSI 261009060,** **LR 702511**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7025114; *PRS 42268*** --> od 1975: ***PRS 420268;***

sygnał wywoławczy (od 1997): *SPG2243*

*charakterystyka w XII.1965:* 106 BRT, 39 NRT, 55 ton; 24.60(całk.)/23.41(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.40 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5420, rok produkcji 1965, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1983:* 106 BRT, 39 NRT, 42 tony; 24.60(całk.)/23.41(rej.)×6.60×2.42 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.40 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2001:* 106 BRT, 39 NRT, 42 tony; 24.60(całk.)/23.41(rej.)×6.60×2.42 m, wysokość boczna 3.40 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Grenaa 6F24, 243 kW/330 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

*charakterystyka w XII.2004:* 92 GT, 27 NT, 42 tony; 24.60(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.35 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Grenaa 6F24, 243 kW/330 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

VIII.1965: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Koga”* z siedzibą w Helu

25.IX.1965: ukończony jako **Hel-111** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Koga”; Hel)*

tego dnia także przekazany armatorowi, przejmował szyper Alojzy Lipkowski

I.1978: śmigłowiec Marynarki Wojennej ewakuował z pokładu kutra chorego rybaka

28.XII.1988: zakuiopny przez *Ignacego, Andrzeja i Antoniego Necela oraz Edwina Górnowicza*

I.poł.I.1989: **Hel-111** *(Ignacy, Andrzej i Antoni Necel oraz Edwin Górnowicz; Hel)*

16.I.1989: **Wła-41** *(****właściciele:*** *Ignacy, Andrzej i Antoni Necel oraz Edwin Górnowicz;* ***użytkownik:*** *Ignacy Necel i S-ka; Władysłąwowo)*

III.1992: **Wła-41** *(****właściciele:*** *Ignacy, Andrzej i Antoni Necel oraz Edwin Górnowicz;* ***użytkownik:*** *Denega S.C.; Władysłąwowo)*

26.I.1995: **Wła-41** *(****właściciele:*** *Ignacy, Andrzej i Antoni Necel oraz Edwin i Henryk Górnowicz;* ***użytkownik:*** *Denega S.C.; Władysłąwowo)*

IV.kw.2001: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Grenaa 6F24 o mocy 243 kW/330 KM

19.VI.2007: **Wła-41** *(****właściciele:*** *Ignacy, Andrzej i Antoni Necel oraz Edwin i Henryk Górnowicz;* ***użytkownik:*** *Denega-Necel S.C.; Władysłąwowo)*

III.kw.2009: wycofany z eksploatacji

IX.2009: złomowany

63.) **WŁA-154**, typ B-25s, nr budowy 306

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 306, wodowany IX.1965, ukończony 27.X.1965

**MMSI 261007950,** **LR 704590** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7045906; *PRS 42269*** --> od 1975: ***PRS 420269;*** numer Rejestru Okrętowego ***ROG/S/836;***

sygnał wywoławczy (od 1996): *SPG2536*

*charakterystyka w XII.1965:* 106.89 BRT, 38.66 NRT, 55 ton; 24.60(całk.)/23.42(rej.)×6.59×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.40 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5422, rok produkcji 1965, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.8 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106.89 BRT, 38.66 NRT, 33 tony; 24.60(całk.)/23.42(rej.)×6.59×2.29 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.40 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9.8 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 92 GT, 27 NT, 33 tony; 24.60(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.34 m, wysokość boczna 3.40 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Grenaa 6F24T 500/550EHK, 368 kW/500 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w XII.2013:* 92 GT, 27 NT, 24.1 tony; 24.60(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.34 m, wysokość boczna 3.40 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Grenaa 6F24T 500/550EHK, 368 kW/500 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

*charakterystyka w XII.2023:* 97 GT, 29 NT, 35.04 tony; 25.55(całk.)/22.43(rej.)×6.57×2.35 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. silnik Grenaa 6F24T 500/550EHK, 368 kW/500 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 8 węzłów

IX.1965: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”* z siedzibą we Władysławowie

27.X.1965: ukończony jako **Wła-154** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

tego dnia także przekazany armatorowi, przejmował szyper Kazimierz Grzegorczyk i kierownik maszyn Józef Śliwiński

28.X.1965: zarejestrowany w *Gdańskim Urzędzie Morskim* jako **Wła-154**

21.I.1977 godz. 20.16: kotwicząc na łowisku „U10”, najechany został (szyper Jan Długi) przez sowiecki trawler „Yenisey” (Енисей ) RT-1544

VIII.1989: **Wła-154** *(Zbigniew Konopski; Władysławowo)*

I.poł.VII.1994: **Wła-154** *(Wojciech Konhke; Władysławowo)*

II.poł.VII.1994: **Jas-76** *(Paweł Budda i Wojciech Konhke; Jastarnia)*

VI.1997: statek pasażerski **Gwiazda Morza** *(Paweł Budda i Wojciech Konhke; Jastarnia)*

przez kilka kolejnych lat, w lecie okresowo eksploatowany jako statek wycieczkowy

2004: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik Grenaa 6F24T 500/550EHK, 368 kW/500 KM

2010: **Jas-76** *(****właściciele:*** *Paweł Budda i Wojciech Konhke;* ***użytkownik:*** *Wojciech Konhke; Jastarnia)*

***UWAGA:*** od 2015 roku *Polski Rejestr Statków* nie podaje danych armatorów indywidualnych

I.2025: w eksploatacji

64.) **KOŁ-160**, typ B-25s, nr budowy 309

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 309, wodowany XI.1965, ukończony 29.I.1966

**LR 703013** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7030133; *PRS 42271*** --> od 1975: ***PRS 420271***;

*charakterystyka w XII.1966:* 105.85 BRT, 38.24 NRT, 50 ton; 24.60(całk.)/23.42(rej.)×6.60×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5421, rok produkcji 1965, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

XI.1965: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”* z siedzibą we Kołobrzegu

29.I.1966: ukończony jako **Koł-160** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

16.II.1974: w pobliżu portu Svaeneke na Bornholmie, ściągnął z mielizny (szyper Tadeusz Miłoszewski) kuter „Koł-158”

XI.1983: **Koł-160** *(Marian Skoczke; Kołobrzeg)*

19.XII.1983: **Wła-87** *(Marian Skoczke; Władysławowo)*

† 26.IV.1983 ok. godz. 15.00: na płn. od Rozewia, wywrócił się i zatonął w sztormie, zginęło 4 rybaków, kuter „Gdy-17” uratował tylko właściciela kutra

65.) **UST-108**, typ B-25s, nr budowy 310

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 310, wodowany II.1966, ukończony 30.III.1966

**MMSI 261010830, LR 703457**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7034579; *PRS 42272*** --> od 1975: ***PRS 420272***

sygnał wywoławczy (od 1996): *SPG2551*

*charakterystyka w XII.1966:* 105.61 BRT, 38.57 NRT, 55 ton; 24.59(całk.)/23.36(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.40 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5430, rok produkcji 1966, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 105.61 BRT, 38.57 NRT, 47.32 tony; 24.59(całk.)/23.36(rej.)×6.58×2.50 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna

3.40 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju

opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9.5 węzła, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 90 GT, 27 NT, 47.32 ton; 24.54(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.50 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. Grenaa 6F54, 243kW/330KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 11 węzłów

*charakterystyka w XII.2012:* 88 GT, 27 NT, 43.34 ton; 24.54(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.42 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. Volvo-Penta TAMD 163A, 404kW/549KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 11 węzłów

*charakterystyka w XII.2021:* 88 GT, 26 NT, 43.34 ton; 24.74(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.42 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. Volvo-Penta TAMD 163A, 404kW/549KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 11 węzłów

*charakterystyka w XII.2023:* 88 GT, 26 NT, 54.40 ton; 25.74(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.51 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. Volvo-Penta TAMD 163A, 404kW/549KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 11 węzłów; 12 pasażerów (wędkarzy)

II.1966: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Korab”* z siedzibą w Ustce

30.III.1966: ukończony jako **Ust-108** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

7.IV.1966: zarejestrowany jako **Ust-108**

15.II.1989: **Hel-127** *(Lucjan Schomburg; Hel)*

16.X.1991: **Hel-127** *(Urszula, Anna Maria i Agnieszka Schomburg; Hel)*

22.III.1995: **Wła-60** *(Mariusz Ceynowa; Władysławowo)*

***UWAGA:*** od 2015 roku *Polski Rejestr Statków* nie podaje danych armatorów indywidualnych

2004: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. Grenaa 6F54o mocy 243kW/330KM

29.I.2012: podczas postoju we Władysłąwowie w pomieszczeniach socjalnych kutra wybuchł pożar

I.poł.2012: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. Volvo-Penta TAMD 163A o mocy 404kW/549KM

I.2025: w eksploatacji

66.) **KOŁ-161**, typ B-25s, nr budowy 311

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 311, wodowany IV.1965, ukończony 11.V.1966

**LR 703014** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7030145; ON 9495** (od 1987)**; *PRS 42273*** --> od 1975: ***PRS 420273;***

sygnał wywoławczy (od 1987): *SV7081*

*charakterystyka w XII.1961:* 105.81 BRT, 38.47 NRT, 55 ton; 24.58(całk.)/23.40(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5431, rok produkcji 1965, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

II.poł.IV.1966: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka”* z siedzibą we Kołobrzegu

11.V.1966: ukończony jako **Koł-161** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”; Kołobrzeg)*

17.V.1966: wszedł do eksploatacji

X.1983: **Koł-161** *(Zbigniew Skoczke; Kołobrzeg)*

19.XII.1983: **Wła-86** *(Zbigniew Skoczke; Władysławowo)*

IX.1987: sprzedany za pośrednictwem *Centromoru* greckiej firmie *Karras Enterprises* z siedzibą w Piraeusie

IV.kw.1987: **Rina K** *(****właściciel:*** *Seagull i Naftiki Eteria;* ***użytkownik:*** *Karras Enterprises; Piraeus)*,bandera Grecji

***UWAGA:*** *Lloyds Register of Shipping* początkowo podawał nazwę właściciela jako: *Sigal i Naftiki Eteria*

ok. 2005: **Rina K** *(****właściciel:*** *Seagull i Naftiki Eteria;* ***użytkownik:*** *Seagull Management Ltd; Piraeus)*,bandera Grecji

2015: w ekspoloatacji

67.) **FRANS MARCUS**, typ B-25s/N, nr budowy 312

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, Gdynia, nr budowy 312, wodowany VII.1966, ukończony 9.IX.1966

**LR 662287** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 8036732; ON 1106** (od 70-tych) --> od 1995: **ON 01951449** --> od 1998: **ON 820139** --> od ok. 2005: **ON 1186;**

***PRS 10163;*** sygnał wywoławczy *LHVF* --> od 70-tych: *TFTI* --> od 1995: *V3OA* --> od ok.2005: *E5U2018*

*charakterystyka w XII.1966:* 108 BRT, 35 NRT; 23.18(rej.)×6.74×2.30 m, głębokość kadłuba 2.86 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia

o pojemności 80 m3; 6-cyl. silnik Caterpillar D353TES, nr silnika 47B1215, rok produkcji 1966, 400 KM, paliwo olej opałowy, 2 maszty,

pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10.8 węzła; załoga 5 ludzi

*charakterystyka w VI.1988:* 116 BRT, 42 NRT; 27.28(całk.) ×6.68×? m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub stalowy, spawany, 2 pokłady, 1 ładownia;

6-cyl. silnik Caterpillar, 313 kW/425 KM, 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w VI.1998:* 180 GT, 54 NT; 27.28(całk.) /25.94(rej.)×6.68×? m, wysokość boczna 2.86 m; kadłub stalowy, spawany, 2 pokłady, 1 ładownia;

6-cyl. silnik Caterpillar, 313 kW/425 KM, 1 śruba, 1 ster

VII.1966: wodowany dla *Finna Eriksena* z Svolvær w Norwegii

9.IX.1966: ukończony jako **Frans Marcus** *(Finn Eriksen; Svolvær)*, bandera Norwegii

1969/1970: **Sif** *(Holmur H/f; Stykkisholmur),* bandera Islandii

1980: przedłużony

1990: **Arnfinnur** SH-003 *(Sigurdur Agustsson H/f; Stykkisholmur),* bandera Islandii

1994: **Mao**

1995: **Leah Dawn** *(Leah Dawn Fishing Ltd; Belize),* bandera Belize

1998: **Leah Dawn I** *(Leah Dawn Fishing Ltd; Vancouver, British Columbia),* bandera Kanady

ok.2005: **Leah Dawn I** *(Leah Dawn Fishing Ltd; Avaitu),* bandera Wysp Cooka

2012: **Albacore I**, bandera Wysp Cooka

2014: istniał

68.) **DAR-152**, typ B-25s, nr budowy 313

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 313, wodowany XI.1966, ukończony 20.I.1967

**LR 702191**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7021912; *PRS 42274*** --> od 1975: ***PRS 420274;***

sygnał wywoławczy (od 1999): *SPK2222* --> od 2003(?): *SPG2652*

*charakterystyka w XII.1967:* 105,87 BRT, 38.34 NRT, 55 ton; 24.59(całk.)/23.41(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5432, rok produkcji 1966, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1992:* 105,87 BRT, 38.34 NRT, 37.45 ton; 24.59(całk.)/23.41(rej.)×6.58×2.42 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 92 GT, 27 NT, 37.45 ton; 23.99(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.42 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 6-cyl. Grenaa 6F24, 242kW/330KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów

XI.1966: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Kuter”* z siedzibą w Darłowie

20.I.1967: ukończony jako **Dar-152** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

31.V.1972 godz. 15.40: powracając z połowów uderzył w zacumowany w porcie darłowskim kuter „Dar-107”

21.I.1980 godz. 01.25: podjął rozbitków z kutra „Dar-69”

VII.1991: **Dar-152** *(Jan Adamczyk; Darłowo)*

IV.kw.1997: **Dar-152** *(Tadeusz Szczeciński i S-ka; Darłowo)*

5.V.1999: **Wła-36** *(Edward Piontke, Krzysztof Czerski i Andrzej Schmidt; Władysławowo)*

X.2000: **Wła-36** *(****właściciele:*** *Andrzej Schmidt, Edward Piontke, Krzysztof Czerski;* ***użytkownik:*** *„Orka” Spółka z o.o.; Władysławowo)*

udziałowcami spółki byli *Krzysztof Czerski*, *Edward Piontke* i *Adam Schmidt*

I.2004: **Wła-36** *(****właściciele:*** *Kazimierz Czerski, Edward Piontke* i *Adam Schmidt;* ***użytkownik:*** *„Laguna” S.C.; Władysławowo)*

udziałowcami spółki byli *Edward Piontke* i *Adam Schmidt*

poł.(?)2004: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. Grenaa 6F24 o mocy 242kW/330KM

VII.2005: w okresie letnim (corocznie) eksploatowany jako statek wycieczkowy

25.V.2009: wszedł na mieliznę podczas podchodzenia do nabrzeża w porcie Västervik

26.V.2009 ściągnięty po odlichtunku

XII.2009: wycofany z eksploatacji, przeznaczony do złomowania

IV.2010: w *Rybackiej Stoczni Remontowej „Szkuner”* we Władysławowie, zakończono prace rozbiórkowe

69.) **UST-99**, typ B-25s, nr budowy 314

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 314, wodowany I.1967(?), ukończony 13.II.1967

**MMSI 261003040;** **LR 703449**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7034490; *PRS 42275*** --> od 1975: ***PRS 420275;***

sygnał wywoławczy (od 1999): *SPS2012*

*charakterystyka w XII.1967:* 106 BRT, 38 NRT, 55 ton; 24.58(całk.)/23.40(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5433, rok produkcji 1966, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106 BRT, 38 NRT, 48 ton; 24.58(całk.)/23.40(rej.)×6.58×2.29 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1990:* 106 BRT, 38 NRT, 34 ton; 24.58(całk.)/23.40(rej.)×6.58×2.52 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 92 GT, 29 NT, 34 ton; 24.58(całk.)/23.33(rej.)×6.57×2.52 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

I(?).1967: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Korab”* z siedzibą w Ustce

13.II.1967: ukończony jako **Ust-99** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

9.V.1985 godz 05.50: w drodze (szyper Czesław Kelme) na łowisko „L 7”, za burtę wypadł i utonął rybak

13.III.1986 ok. godz. 02.30: wchodząc do portu usteckiego (szyper Henruk Banasik) uderzył w Nabrzeże Helskie, doznając poważnych uszkodzeń

I.kw.1989: **Świ-99** *(Konrad Bielaszewski; Świnoujście)*

III.kw.1994: **Dzi-99** *(Janusz Bielaszewski; Świnoujście)*

IV.kw.2001: **Dzi-99** *(Robert Matecki i Wiesław Gawle; Świnoujście)*

III.kw.2005: złomowany

30.VIII.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

70.) **DAR-153**, typ B-25s, nr budowy 315

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 315, wodowany II.1967, ukończony 15.III.1967

**LR 702192**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7021924; ON 708586** (od 1988)**; *PRS 42276*** --> od 1975: ***PRS 420276;***

sygnał wywoławczy (od 1988): *P3DA3*

*charakterystyka w XII.1967:* 106 BRT, 38 NRT, 55 ton; 24.59(całk.)/23.41(rej.)×6.58×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5434, rok produkcji 1966, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106 BRT, 38 NRT, 40 ton; 24.59(całk.)/23.41(rej.)×6.58×2.42 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty;

1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

II.1967: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Kuter”* z siedzibą w Darłowie

15.III.1967: ukończony jako **Dar-153** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

1988: **Lenabella** *(Louis Fotiou; Limassol)*, bandera Cypru

1990/1991: **Lenabella** *(Breakwater Shipping Ltd.; Limassol)*, bandera Cypru

1997: **Lenabella**, bandera Ghany

dalsze losy nie znane

71.) **UST-109**, typ B-25s, nr budowy 316

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 316, wodowany III.1967, ukończony 20.IV.1967

**LR 703458**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7034581; *PRS 42277*** --> od 1975: ***PRS 420277***

sygnał wywoławczy (od 1996): *SPG2515*

*charakterystyka w XII.1967:* 105.86 BRT, 38.29 NRT, 55 ton; 24.58(całk.)/23.40(rej.)×6.59×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5447, rok produkcji 1967, 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 105.86 BRT, 38.29 NRT, 47 ton; 24.58(całk.)/23.40(rej.)×6.59×2.50 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m;

kadłub stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330,166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego,

2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

III.1967: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Korab”* z siedzibą w Ustce

20.IV.1967: ukończony jako **Ust-109** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”; Ustka)*

8.III.1968: Podjął z wodu rozbitków z kutra „Ust-46”

21.II.1989: **Wła-10** *(Aleksander i Magdalena Krzysztofik; Władysławowo)*

1991: **Wła-10** *(****właściciele:*** *Aleksander i Magdalena Krzysztofik;* ***użytkownik:*** *„Polfish” S-ka z o.o.; Władysławowo)*

IX.1993: **Gdy-41** *(****właściciel:*** *Dariusz Nowak;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów Bałtyckich „Rekin”; Gdynia)*

6.XI.1993 godz.16.15: osiadł na mieliźnie w rejonie Juraty (szyper Władysław Kortas)

do akcji ratunkowej przystąpiły statki ratownicze „Pasat”, „Szkwał”, „Tajfun” i „Wiatr”

17.XI.1993: zakończenie akcji ratowniczej

23.IX.2001 godz.05.45: zderzył się na Bałtyku (szyper Mirosław Niemczyk) z drobnicowcem „Anton”

I.poł.V.2005: złomowany

16.V.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

***UWAGA:*** wykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships do 2010/2011

72.) **DAR-154**, typ B-25s, nr budowy 317

*Gdyńska Stocznia Remontowa w* Gdyni, nr budowy 317, wodowany V.1967, ukończony 5.VI.1967

**LR 702193**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7021936; ON 708645** (od 1990)**; *PRS 42278*** --> od 1975: ***PRS 420278***;

sygnał wywoławczy (od 1988): *P3CG2* --> od 1990: *P3CG3*

***UWAGA:*** możliwe, że w rejestrach Lloydsa wystąpiła tzw. literówka

*charakterystyka w XII.1967:* 106 BRT, 38 NRT, 55 ton; 24.58(całk.)/23.40(rej.)×6.50×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5448, rok produkcji 1967, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1985:* 106 BRT, 38 NRT, 49 ton; 24.58(całk.)/23.40(rej.)×6.59×2.42 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

V.1967: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Kuter”* z siedzibą w Darłowie

5.VI.1967: ukończony jako **Dar-154** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

1988: **Arcadia** *(Louis Fotiou; Limassol)*, bandera Cypru

1989: **Sarzana** *(Louis Fotiou; Limassol)*, bandera Cypru

1990: **Mary Rose** *(Costas Magides; Limassol)*, bandera Cypru

1997(?): **Sarzana**, bandera Ghany

dalsze losy nie znane

73.) **MIR-I,** typ B-25s/MIR, nr budowy 321

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 321, wodowany V.1968, ukończony 27.VI.1968

**MMSI 261012410;** **LR 691672**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) IMO 6916720; *PRS 43085*** --> od 1975: ***PRS 430085*** --> od 2008: ***PRS 635223*** --> od 2018:

***PRS 430085;*** sygnał wywoławczy (od 1997): *SPG2015* --> od 2007: *SPS 2639*

*charakterystyka w XII.1968:* 118.9 BRT, 23 NRT, 37 ton; 24.57(całk.)/23.40(rej.)×6.58×2.77 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5446, rok produkcji 1967, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w III.2009:* 118.90 GT; 24.57(kadł.)×6.58×2.77/3.38m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5446,

rok produkcji silnika 1967, 166kW/225KM; załoga 11 ludzi + 24 pasażerów

*charakterystyka w XII.2014:* 118.90 GT; 24.57(kadł.)×6.58×2.77/3.38m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład; silnik Scania DI 14 74 M40 S, nr silnika

5567751, 406kW/552KM; załoga 11 ludzi + 24 pasażerów

*charakterystyka w XII.2023:* 119 GT, 23 NT, 37 ton; 24.57(całk.)/23.40(rej.)×6.58×2.77 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład;

silnik Scania DI 1474 M40 S, 406kW/552KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster

27.VI.1968: kuter badawczy rybołówstwa **MIR-I** *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

II.1969: kuter badawczy rybołówstwa **Gdy-100** *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

IV.kw.1971: kuter badawczy rybołówstwa **Doktor Lubecki** Gdy-100 *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

26.VII.1975 godz. 00.35: wszedł na mieliznę pod Jastarnią (kapitan Józef Podgórniak)

ściągnięty przez statek ratowniczy „Cyklon”

20.IV.1986: na cumującym w Gdyni statku, zmarł tragicznie jeden z członków załogi

XII.1987: wycofany z eksploatacji

9.III.1988: kuter badawczy **Doktor Lubecki** *(Instytut Morski; Gdynia)*

IV.2001: kuter badawczy **Doktor Lubecki** *(Instytut Morski; Gdańsk)*

2008: jacht motorowy **Doktor Lubecki** POL 6885 *(Jarosław Górzyński i Tomasz Kurzawski; Gdańsk)*

2014(?): wymiana dotychczasowego silnika na silnik Scania DI 14 74 M40 S, nr silnika 5567751 o mocy 406kW/552KM

2018: kuter badawczy **Doktor Lubecki** *(Lidertech Tomasz Kurzawski; Gdańsk)*

I.2025: w eksploatacji

74.) **DAR-155**, typ B-25s, nr budowy 322

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 322, wodowany I.1968, ukończony 7.II.1968

**LR 702194**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7021948; *PRS 42279*** --> od 1975: ***PRS 420279***

*charakterystyka w XII.1968:* 106 BRT, 38 NRT, 55 ton; 24.58(całk.)/23.40(rej.)×6.59×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5449, rok produkcji 1967, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

I.1968: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Kuter”* z siedzibą w Darłowie

7.I.1968: ukończony jako **Dar-155** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

17.I.1976 godz. 01.50: wszedł na mieliznę (szyper Jan Zięba) w odległości 150m od latarni morskiej Darłowo, w pobliżu wschodniego falochronu

ściągnięty przez statki ratownicze „Zefir” i „Tumak”

za przyczynę uznano unieruchomienie śruby i płetwy steru po uderzeniu w nieokreśloną, podwodną przeszkodę

po oględzinach uznany za doszczętnie zniszczony, złomowany z powodu nierentowności remontu

1977: niewykazywany w Rejestrze Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

75.) **DAR-156**, typ B-25s, nr budowy 323

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 323, wodowany II.1968, ukończony 17.IV.1968

**LR 702195**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7021950; *PRS 42280*** --> od 1975: ***PRS 420280;***

sygnał wywoławczy (od 1997): *SPG2502*

*charakterystyka w XII.1968:* 106 BRT, 38 NRT, 55 ton; 24.58(całk.)/23.40(rej.)×6.59×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5431(?), rok produkcji 1968(?), 225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1973:* 106 BRT, 38 NRT, 55 ton; 24.58(całk.)/23.40(rej.)×6.59×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5461, rok produkcji 1968, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106 BRT, 38 NRT, 40 ton; 24.58(całk.)/23.40(rej.)×6.59×2.74 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 92 GT, 27 NT, 39 ton; 24.58(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.74 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów

II.1968: wodowany dla *Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Kuter”* z siedzibą w Darłowie

17.IV.1968: ukończony jako **Dar-156** *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter”; Darłowo)*

20.IV.1969 godz. 00.30: wszedł na mieliznę (szyper Władysław Sochoń) 3 mile na wsch. od latarni Jarosławiec

27.IV.1969: ściągnięty przez statki ratownicze „R-3” i „Perła”

1988: **Gdy-3** *(Mariusz Rygała, Mikołaj Kończak; Gdynia)*

III.kw.2005: złomowany

30.VIII.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

***UWAGA:*** wykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships do 2010/2011

76.) **FATHER MURPHY** D 56, typ B-25s/Ir, nr budowy 328

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 328, wodowany 30.III.1968, ukończony II.kw.1968

**LR 682238**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 6822383; ON 400692; *PRS 10048;***

sygnał wywoławczy *EIXD*

*charakterystyka w XII.1968:* 100 BRT, 54 NRT, 55 ton; 23.42(rej.)×6.56×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy,

spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DMT-330, 375 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster

*charakterystyka w 2009:* 35.36(całk.)/29.00(pokł.)/21.94(l.w.)×7.00×2.44 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład; silnik Kelvin TASC, 305 kW/415 KM,

paliwo 10 ton oleju opałowego, 2 maszty, ożaglowanie szkunera; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów; załoga 3 ludzi + 6 pasażerów

30.III.1968: wodowany dla *Michaela Dorana* z Dublina w Irlandii

II.kw.1968: ukończony jako **Father Murphy** D 56 *(Michael Doran; Dublin)*, bandera Irlandii

I.poł.1972(?): **Father Murphy** *(Noel McGing; Dublin)*, bandera Irlandii

1979/1980: **Father Murphy** *(Michael Doran; Dublin)*, bandera Irlandii

1985/1986: niewykazywany w *Lloyds Register*

2003: dwumasztowy szkuner **Father Murphy** *(Blue-Trend; ????)*, bandera Irlandii

przebudowany, wymieniono dotychczasowy silnik wymieniono na silnik marki Kelvin o mocy 415 KM

† 9.IX.2018: zatonął w Porto Heli w Grecji

niszczał opuszczony w tym porcie od kilku lat

77.) **Gda-15**, typ B-25s, nr budowy 329

*Gdyńska Stocznia Remontowa* w Gdyni, nr budowy 329, wodowany IX.1968, ukończony 1.X.1968

**LR 702483**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 7024825; *PRS 42360*** --> od 1975: ***PRS 420360;***

sygnał wywoławczy (od 2003): *SPG2467*

*charakterystyka w XII.1968:* 106 BRT, 38 NRT, 55 ton; 24.58(całk.)/23.40(rej.)×6.59×2.30 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, nr silnika 5461, rok produkcji 1968, 225 KM, paliwo

15 ton oleju opałowego, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie ok. 44 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.1984:* 106 BRT, 38 NRT, 36 ton; 24.58(całk.)/23.40(rej.)×6.59×2.29 m, głębokość kadłuba 2.90 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub

stalowy, spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/225 KM, paliwo 15 ton oleju opałowego, 2 maszty;

1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 12 dni; załoga 10 ludzi

*charakterystyka w XII.2004:* 133 GT, 40 NT, 29 ton; 24.58(całk.)/22.33(rej.)×6.57×2.27 m, wysokość boczna 3.38 m; kadłub stalowy, spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 80 m3; 3-cyl. silnik Vølund DM-330, 166 kW/226 KM, 2 maszty; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów

1.X.1968: **Gda-15** *(Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Jednosć Rybacka”; Gdańsk)*

IV.kw.1991: **Gda-15** *(Tadeusz Krupa; Gdańsk)*

2.XII.1996 godz. 00.07: w awanporcie Świnoujścia osiadł na mieliźnie (szyper Zdzisław Augustyniak), trzy kable od głowicy wsch. falochronu

ściągnięty przez kuter pilotowy

IV.kw.1997: **Gda-15** *(Krzysztof Bartwanowicz; Gdańsk)*

I.1999: poza eksploatacją

2000: wykreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

2003(?): **Ust-105** *(****właściciel:*** *Marek Adkonis, Wojciech Michałek, Szymon Sobków;* ***użytkownik:*** *Zbigniew Gralewicz; Ustka)*

IV.kw.2005: skreślony z Rejestru Statków Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

***Źródła:***

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

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

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

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

**Huras Bohdan, Kuklik Mirosław, Necel Franciszek** *Kutry 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** *Katastrofy i wypadki morskie floty pomocniczej PMH (1926-2016)*, Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki

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

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

ISBN 83-922007-0-5

**Leszczyński Ryszard** *Tragedie rybackiego morza. Tom III*, Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk 2006,

ISBN 83-922007-9-9

**Miciński Jerzy, Kolicki Stefan** *Pod polską banderą*, Seria *Biblioteka Miesięcznika Morze* *tom 2*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1962

*Register of Ships 1964-65*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1964

*Register of Ships 1965-66*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1965

*Register of Ships 1966-67*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1966

*Register of Ships 1967-68*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1967

*Register of Ships 1968-69*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1968

*Register of Ships 1969-70*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1969

*Register of Ships 1970-71*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1970

*Register of Ships 1971-72*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1971

*Register of Ships 1972-73*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1972

*Register of Ships 1973-74*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1973

*Register of Ships 1974-75*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1974

*Register of Ships 1975-76*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1975

*Register of Ships 1976-77*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1976

*Register of Ships 1977-78*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1977

*Register of Ships 1978-79*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1978

*Register of Ships 1979-80*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1979

*Register of Ships 1980-81*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1980

*Register of Ships 1981-82*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1981

*Register of Ships 1982-83*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1982, ISSN 0141-4909

*Register of Ships 1983-84*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1983, ISSN 0141-4909

*Register of Ships 1984-85*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1984, ISSN 0141-4909

*Register of Ships 1985-86*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1985, ISSN 0141-4909

*Register of Ships 1986-87*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1986, ISSN 0141-4909

*Register of Ships 1987-88*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1987, ISSN 0141-4909

*Register of Ships 1988-89*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1988, ISSN 0141-4909

*Register of Ships 1989-90*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1989, ISSN 0141-4909

*Register of Ships 1990-91*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1990, ISSN 0141-4909

*Register of Ships 1991-92*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1991, ISSN 0141-4909

*Register of Ships 1992-93*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1992, ISSN 0141-4909

*Register of Ships 1993-94*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1993, ISSN 0141-4909

*Register of Ships 1998-99*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1998, ISBN 1-900839-70-9

*Register of Ships 1999-2000. Millenium Issue*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1999, ISBN 1-900839-11-3

*Register of Ships 2000-01*, Lloyd’s Register of Shipping, London 2000, ISBN 1-900839-66-0

*Register of Ships 2002-03*, Lloyd’s Register - Fairplay Ltd, London 2002, ISBN 1-900839-67-9

*Register of Ships 2003-04*, Lloyd’s Register - Fairplay Ltd, London 2003, ISBN 1-900839-53-9

*Register of Ships 2004-05*, Lloyd’s Register - Fairplay Ltd, London 2004, ISBN 1-900839-56-5

*Register of Ships 2005-06*, Lloyd’s Register - Fairplay Ltd, London 2005, ISBN 1-901290-72-7

*Register of Ships 2007-08*, Lloyd’s Register - Fairplay, London 2007, ISBN 1-901290-34-2

*Register of Ships 2009-10*, Lloyd’s Register - Fairplay, London 2009, ISBN 978-1-906313-30-2

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

*Rejestr 1959*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1959

*Rejestr 1960*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1960

*Rejestr 1961*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1961

*Rejestr 1962*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1962

*Rejestr 1963*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1963

*Rejestr 1964,* Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1964

*Rejestr 1965*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1965

*Rejestr 1966*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1966

*Rejestr 1967*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1967

*Rejestr 1968*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1968

*Rejestr 1969*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1969

*Rejestr 1970*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1970

*Rejestr 1971*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1971

*Rejestr 1972*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1972

*Rejestr 1974*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1974

*Rejestr 1975*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1975

*Rejestr 1976*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1976

*Rejestr 1977*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1977

*Rejestr 1978*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1978

*Rejestr 1979*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1979

*Rejestr 1980*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1980

*Rejestr 1981*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1981

*Rejestr 1982*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1982

*Rejestr 1984*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1984

*Rejestr 1985*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1985

*Rejestr 1987*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1987

*Rejestr 1989*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1989

*Rejestr 1990*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1990

*Rejestr 1991*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1991

*Rejestr 1992*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1992

*Rejestr 1993*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1993

*Rejestr 1994*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1994

*Rejestr 1995*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1995

*Rejestr 1997*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1997

*Rejestr 1998*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1998

*Rejestr 2000*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2000

*Rejestr 2001*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2001

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

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

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

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

*Rejestr Statków 2007*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2007

*Rejestr Statków 2008*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2008

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

*Rejestr Statków 2010*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2010

*Rejestr Statków 2011*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2011

*Rejestr Statków 2012*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2012

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Rejestr Statków 2023*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2023

*Rejestr Statków 2024*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2024

*Rejestr Statków 2025*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2025

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Suska Witold Lucjan** *Statki rybackie, zatokowe i przybrzeżno-morskie*, Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk 2020,

ISBN 978-83-60584-88-0

**Zientara Wojciech** *Wykaz jachtów polskich*

**Zbiorowe** *20 lat Gdyńskiej Stoczni Remontowej,* Gdyńska Stocznia Remontowa, Gdynia 1972

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

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

<https://argonafplia.gr/2018/09/09/πορτοχελι-βυθίστηκε-τo-ιστιοφόρο-father-murphy-23-17/>

<https://www.charterworld.com>

[www.liveyachting.com](http://www.liveyachting.com)

<https://www.youtube.com/watch?v=5fDWv1kd3yc>