***Wykaz polskich lugrów Nr 1 (wersja 3.0)***

***Lugrotrawlery typu B-11***

(projektant inż. Janusz Staszewski)

1.) **KULIK** Świ-105, typ B-11, *Stocznia Nr 3/Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-94 (B-11/1)

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-94 (B-11/1), zamówiony 15.I.1949, położenie stępki 30.IV.1949, wodowany

25.VI.1950, ukończony 1.IV.1951, podniesienie bandery 1.V.1951

**LR 519738**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5197389;** ***PRS 44051;*** sygnał wywoławczy: *SPGL*

*charakterystyka w I.1959:* 157.1 BRT, 58.9 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/29.98(rej.)×6.73×3.04 m, głębokość kadłuba 3.07 m, wysokość boczna 3.35 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 3-cyl. silnik June Munktell 1003MV, nr silnika 7816/18, rok produkcji 1950, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

15.I.1949: zamówiony przez *Morską Centralę Handlową* z siedzibą w Gdyni w *Zjednoczonych Stoczniach Polskich* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy

do 15.III.1950

30.IV.1949: położenie stępki w *Stoczni Nr 3* (od II.1950 *Stocznia Północna*) w Gdańsku, przewidywana nazwa **Kormoran**

27.II.1950: przyznany *Przedsiębiorstwu Połowów Dalekomorskich* *„Delfin”* z siedzibą w Świnoujściu

21.VII.1950: wodowany jako **22 Lipca** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich* *„Delfin”*

III.kw.1950(?): w trakcie budowy zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-114**

 ***UWAGA:***oznaka rybacka domniemana, możliwe że była to inna oznaka w zakresie numerów Gdy-114/117

XII.1950(?): oznaka odebrana

24.I.1951: przejęty przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie*, wraz z całym inwentarzem *Przedsiębiorstwa „Delfin”*

15.III.1951: wyszedł na próby morskie jako **S 94** *(„Dalmor” Połowy Dalekomorskie)*

1.IV.1951: ukończony jako **Perkoz** Świ-105 *(„Dalmor” Połowy Dalekomorskie; Świnoujście)*

1.V.1951: podniesienie bandery

6.V.1951: **Kulik** Świ-105 *(„Dalmor” Połowy Dalekomorskie; Świnoujście)*

10.I.1952: **Kulik** Świ-105 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

9.IX.1954: **Kulik** Świ-105 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem lugrotrawlera

XI.1957: **Kulik** Świ-105 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Kulik** Szn-1 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

16.XII.1960: przekazany *Gdańskiemu Urządowi Morskiemu*

V.1962: skierowany do przebudowy na kuter hydrograficzny

I.kw.1963: kuter hydrograficzny **Hydrograf-11** *(Gdański Urząd Morski; Gdynia)*

IV.1963: zakończenie przebudowy

7.VII.1964: wszedł do eksploatacji w *Wydziale Trałowania Hydrograficznego*

VI.1971: wycofany z eksploatacji i zakwalifikowany do kasacji

I.1972 przekazany do złomowania w stoczni *PPiUR „Szkuner”* we Władysławowie

złomowanie zakończono w tym samym roku

2.) **KANIA** Świ-107, typ B-11, *Stocznia Nr 3/Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-95 (B-11/2)

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-95 (B-11/2), zamówiony 15.I.1949, położenie stępki 30.IV.1949, wodowany

8.VII.1950, ukończony 22.VII.1951

**LR 518126**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5181263; ON 316581** (od 1969)**;** ***PRS 44052*** --> 1975: ***PRS 440052;*** sygnał wywoławczy: *SPGM* --> od 1969: *9GWG*

*charakterystyka w I.1959:* 157.0 BRT, 58.9 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/29.94(rej.)×6.74×3.04 m, głębokość kadłuba 3.07 m, wysokość boczna 3.35 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 3-cyl. silnik June Munktell 1003MV, nr silnika 7822/24, rok produkcji 1950, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w I.1965:* 157 BRT, 59 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/29.94(rej.)×6.74×3.04 m, głębokość kadłuba 3.07 m, wysokość boczna 3.35 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik SKL R8DV136A, nr silnika 28001/2841, rok produkcji 1959, 400 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 15 ludzi

15.I.1949: zamówiony przez *Morską Centralę Handlową* z siedzibą w Gdyni w *Zjednoczonych Stoczniach Polskich* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy

do 15.IV.1950

30.IV.1949: położenie stępki w *Stoczni Nr 3* (od II.1950 *Stocznia Północna*) w Gdańsku

27.II.1950: przyznany *Przedsiębiorstwu Połowów Dalekomorskich* *„Delfin”* z siedzibą w Świnoujściu

8.VII.1950: wodowany jako **22 Lipca nr 2**dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich* *„Delfin”*

III.kw.1950(?): w trakcie budowy zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-116**

 ***UWAGA:***oznaka rybacka domniemana, możliwe że była to inna oznaka w zakresie numerów Gdy-114/117

24.I.1951: przejęty przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie*, wraz z całym inwentarzem *Przedsiębiorstwa „Delfin”*

VI.1951(?): oznaka odebrana

22.VII.1951: ukończony jako **Kania** Świ-107 *(„Dalmor” Połowy Dalekomorskie; Świnoujście)*

22.XII.1951 godz. 07.27: w trakcie wchodzenia do portu gdyńskiego zderzył się (d-ca Stefan Knibba) z wychodzącym z Basenu nr 2 kutrem „Magda”

(Gdy-117)

10.I.1952: **Kania** Świ-107 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

10.VIII.1952: w Kanale Kilońskim, po minięciu Holtenau, zderzył się (d-ca kpt. Jozef Szczypior) ze szwedzkim frachtowcem s/s „Vindo”

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

30.XI.1953 godz. 03.45: wszedł na mieliznę w okolicach Hvide-Sande, pomiędzy latarniami Lingvig i Bovbjaerg (d-ca Józef Szczypior)

20.XII.1953: holownik „Herkules” i kuter ratowniczy „Morka” podjęły nieudaną próbę ściągnięcia lugrotrawlera ze skał, statek został opuszczony

17.III.1954: kuter ratowniczy „Morka” z pontonem „Tryton” podjęły kolejną nieudaną próbę ściągnięcia statku ze skał

V.1954: ściągnięty ze skał przez firmę ratowniczą *Svitzer Salvage Co.* i przeholowany do Kopenhagi

kon.VII.1954: wyszedł do Gdyni na holu holownika „Herkules”

2.VIII.1954: przyholowany z Kopenhagi do Gdyni przez holownik „Herkules”, skierowany do remontu

10.XII.1955: **Kania** Świ-107 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

XII.1957: **Kania** Świ-107 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Kania** Szn-5 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

7.-17.IX.1958: przeholowany z Morza Północnego do Gdyni przez holownik „Tumak”

VII.1962(?): wymiana dotychczasowego silnika na 8-cyl. silnik SKL R8DV136A, nr silnika 28001/2841, rok produkcji 1959 o mocy 400 KM

30.III.1967 godz. 01.12: płynąc na Morze Północne, na wskutek pomyłki nawigacyjnej, wszedł na mieliznę (szyper Wincenty Kuriata) Falsterbo-Rev.

30.III.1967: nieudana próba ściągnięcia z mielizny przez trawler „Krępina”

31.III.1967 godz. 13.40: ściągnięty z mielizny przez lugrotrawler „Gawron”, uszkodzenia wymagały remontu

20.XII.1968: sprzedany sprzedany firmie *Kaleawo Enterprise Ltd* z Akry w Ghanie

18.II.1969: **Tsiale** *(Kaleawo Enterprise Ltd; Takoradi)* bandera Ghany

2001/2002: niewykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships

 dalsze losy nie znane

3.) **KWICZOŁ** Świ-108, typ B-11, *Stocznia Nr 3/Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-96 (B-11/3)

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-96 (B-11/3), zamówiony 15.I.1949, położenie stępki 30.IV.1949, wodowany

5.VIII.1950, ukończony 30.X.1951

**LR 519876**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5198761****;ON 316580** (od 1969)**;** ***PRS 44053*** --> 1975: ***PRS 440053;*** sygnał wywoławczy: *SPGS* --> od 1969: *9GWE*

*charakterystyka w I.1959:* 156.5 BRT, 58.2 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/29.95(rej.)×6.74×3.04 m, głębokość kadłuba 3.07 m, wysokość boczna 3.35 m, wolna

burta 311 mm; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 3-cyl. silnik June Munktell 1003MV, nr silnika 7819/21, rok produkcji 1950, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w I.1965:* 156.5 BRT, 58.2 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/29.95(rej.)×6.74×3.04 m, głębokość kadłuba 3.07 m, wysokość boczna 3.35 m,

wolna burta 311 mm; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik SKL R8DV136A, nr silnika 28832/2922, rok produkcji 1959, 400 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga

15 ludzi

15.I.1949: zamówiony przez *Morską Centralę Handlową* z siedzibą w Gdyni w *Zjednoczonych Stoczniach Polskich* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy

do 15.V.1950

30.IV.1949: położenie stępki w *Stoczni Nr 3* (od II.1950 *Stocznia Północna*) w Gdańsku

27.II.1950: przyznany *Przedsiębiorstwu Połowów Dalekomorskich* *„Delfin”* z siedzibą w Świnoujściu

5.VIII.1950: wodowany **Bez Nazwy** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich* *„Delfin”*

III.kw.1950(?): w trakcie budowy zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-113**

 ***UWAGA:***oznaka rybacka została zapamiętana przez emerytowanego starszego mechanika Władysława Głażewskiego, który po ukończeniu *Szkoły*

*Rybołówstwa Morskiego,* podjął pracę na tym statku

24.I.1951: przejęty przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie*, wraz z całym inwentarzem *Przedsiębiorstwa „Delfin”*

IX.1950(?): oznaka odebrana

30.X.1951: ukończony jako **Kwiczoł** Świ-108 *(„Dalmor” Połowy Dalekomorskie; Świnoujście)* 6.XI.1951: wszedł na mieliznę, 300 m na płd. od wyspy Isokari, przy podejściu do portu Nystad (d-ca Bolesław Wolniewicz), ściągnięty prez fiński stawiacz

min „Ruotsinsalmi”

10.I.1952: **Kwiczoł** Świ-108 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

19.III.1954: **Kwiczoł** Świ-108 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

XI.1957: **Kwiczoł** Świ-108 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Kwiczoł** Szn-4 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

IX.1962(?): wymiana dotychczasowego silnika na 8-cyl. silnik SKL R8DV136A, nr silnika 28832/2922, rok produkcji 1959 o mocy 400 KM

20.XII.1968: sprzedany sprzedany firmie *Kaleawo Enterprise Ltd* z Akry w Ghanie

18.II.1969: **Akpaklo** *(Kaleawo Enterprise Ltd; Takoradi)* bandera Ghany

† 27.XI.1981: w warunkach ograniczonej widoczności rozbił się u wybrzeży Ghany

4.) **KOS** Świ-109, typ B-11, *Stocznia Nr 3/Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-97 (B-11/4)

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-97 (B-11/4), zamówiony 15.I.1949, położenie stępki 3.III.1950, wodowany

20.X.1950, ukończony 10.III.1952

**LR 519400**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5194002;** ***PRS 44054;*** sygnał wywoławczy: *SPGT*

*charakterystyka w I.1959:* 157.1 BRT, 59.0 NRT, 100 ton; 29.95(całk.)/28.47(rej.)×6.74×3.04 m, głębokość kadłuba 3.07 m, wysokość boczna 3.35 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 3-cyl. silnik June Munktell 1003MV, nr silnika 7828/30, rok produkcji 1950, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

15.I.1949: zamówiony przez *Morską Centralę Handlową* z siedzibą w Gdyni w *Zjednoczonych Stoczniach Polskich* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy

do 15.VI.1950

27.II.1950: przyznany *Przedsiębiorstwu Połowów Dalekomorskich* *„Delfin”* z siedzibą w Świnoujściu

3.III.1950: położenie stępkiw *Stoczni Północnej* w Gdańsku,

20.X.1950: wodowany **Bez Nazwy** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich* *„Delfin”*

III.kw.1950(?): w trakcie budowy zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-115**

 ***UWAGA:***oznaka rybacka domniemana, możliwe że była to inna oznaka w zakresie numerów Gdy-114/117

24.I.1951: przejęty przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie*, wraz z całym inwentarzem *Przedsiębiorstwa „Delfin”*

XII.1950(?): oznaka odebrana

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

10.III.1952: ukończony jako **Kos** Świ-109 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

9.IX.1954: **Kos** Świ-109 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

II.1958: **Kos** Świ-109 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Kos** Szn-3 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

13.X.1958 godz. 22.30: manewrując w porcie szczecińskim (szyper Julian Jakowiecki) zderzył się z duńskim frachtowcem „Erna”

10.IX.1960: zderzył się w Kilonii z barką „Erna Marie”

30.XI.1960: przekazany *Gdańskiemu Urzędowi Morskiemu*

V.1962: skierowany do przebudowy na kuter hydrograficzny

II.kw.1963: kuter hydrograficzny **Hydrograf-10** *(Gdański Urząd Morski; Gdynia)*

XI.1963: zakończenie przebudowy

7.VII.1964: wszedł do eksploatacji w *Wydziale Trałowania Hydrograficznego*

VI.1971: wycofany z eksploatacji i zakwalifikowany do kasacji

II.1972 przekazany do złomowania stoczni *PPiUR „Szkuner”* we Władysławowie

1972: zakończono złomowanie

5.) **KACZOR** Świ-106, typ B-11, *Stocznia Nr 3/Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-98 (B-11/5)

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-98 (B-11/5), zamówiony 15.I.1949, położenie stępki 15.XII.1949, wodowany

27.IX.1950, ukończony 11.IX.1951

**LR 517820** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5178204;ON 316578** (od 1969)**;** ***PRS 44055*** --> 1975: ***PRS 440055;*** sygnał wywoławczy: *SPGP* --> od 1969: *9GWD*

*charakterystyka w I.1959:* 156.5 BRT, 58.3 NRT; 29.96(rej.)×6.73×~3.04 m, głębokość kadłuba 3.07 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 138 m3; 3-cyl. silnik June Munktell 1003MV, nr silnika 7825/27, rok produkcji 1950, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w I.1965:* 156 BRT, 58 NRT; 32.57(całk.)/29.96(rej.)×6.73×? m, głębokość kadłuba 3.07 m, wysokość boczna 3.35 m; kadłub stalowy,

nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik SKL R8DV38A, nr silnika 31436, rok produkcji 1960, 400 KM,

2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 15 ludzi

15.I.1949: zamówiony przez *Morską Centralę Handlową* z siedzibą w Gdyni w *Zjednoczonych Stoczniach Polskich* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy

do 15.VII.1950

15.XII.1949: położenie stępki w *Stoczni Nr 3* (od II.1950 *Stocznia Północna*) w Gdańsku

27.II.1950: przyznany *Przedsiębiorstwu Połowów Dalekomorskich* *„Delfin”* z siedzibą w Świnoujściu

27.IX.1950: wodowany **Bez Nazwy** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich* *„Delfin”*

III.kw.1950(?): w trakcie budowy zarejestrowany w *Morskim Urzędzie Rybackim* w Gdyni jako **Gdy-117**

 ***UWAGA:***oznaka rybacka domniemana, możliwe że była to inna oznaka w zakresie numerów Gdy-114/117

24.I.1951: przejęty przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie*, wraz z całym inwentarzem *Przedsiębiorstwa „Delfin”*

VIII.1951(?): oznaka odebrana

11.IX.1951: ukończony jako **Kaczor** Świ-106 *(„Dalmor” Połowy Dalekomorskie; Świnoujście)*

10.I.1952: **Kaczor** Świ-106 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

29.I.1954: **Kaczor** Świ-106 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

XII.1957: **Kaczor** Świ-106 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Kaczor** Szn-2 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

XI.1962(?): wymiana dotychczasowego silnika na 8-cyl. silnik SKL R8DV136A , nr silnika 31436, rok produkcji 1960 o mocy 400 KM

7.X.1967 godz. 03.03: w wyniku błędu nawigacyjnego i złej pogody, w fiordzie Karmsund wszedł na skały (kpt. Kazimierz Rytkowski)

ściągnięty przez lugrotrawler „Jemioucha” i przeholowany do Haugesundu

20.XII.1968: sprzedany sprzedany firmie *Kaleawo Enterprise Ltd* z Akry w Ghanie

18.II.1969: **Akpor** *(Kaleawo Enterprise Ltd; Takoradi)* bandera Ghany

† przed.VI.1982: zatonął u wybrzeży Ghany

6.) **DROP** Świ-99, typ B-11, *Stocznia Nr 3/Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-169 (B-11/6)

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-169 (B-11/6), zamówiony 15.IX.1949, położenie stępki 19.IV.1950, wodowany

11.XI.1950, ukończony 6.II.1952, w eksploatacji 25.III.1952

**LR 509396** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5093961;** ***PRS 44056;*** sygnał wywoławczy: *SPBG*

*charakterystyka w I.1959:* 158.5 BRT, 56.7 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.03(rej.)×6.75×3.04 m, głębokość kadłuba 3.08 m, wysokość boczna 3.35 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 3-cyl. silnik June Munktell 1003MV, nr silnika 7859/61, rok produkcji 1952, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w I.1965:* 159 BRT, 57 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.03(rej.)×6.75×3.04 m, głębokość kadłuba 3.08 m, wysokość boczna 3.35 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik SKL 8DV136, nr silnika 21666, rok produkcji 1956, 300 KM,

2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 15 ludzi

15.IX.1949: zamówiony przez *Morską Centralę Handlową* z siedzibą w Gdyni w *Zjednoczonych Stoczniach Polskich* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy

do 1.V.1951

19.IV.1950: położenie stępki w *Stoczni Północnej* w Gdańsku

11.XI.1950: wodowany jako **Feliks Dzierżyński**

I.1951: przekazany firmie *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie*

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

6.II.1952: ukończony jako **Drop** Świ-99 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

25.III.1952: przejęty do eksploatacji

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

9.IX.1954: **Drop** Świ-99 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

X.1956: wysłany na badania stateczności w stoczni w Cuxhaven

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

XI.1957: **Drop** Świ-99 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Drop** Szn-10 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

1.IX.1960 godz. 02.15: na Morzu Północnym, w trakcie oczekiwania na podejście do statku-bazy „Pułaski” (d-ca Brunon Szczypior) został uderzony w burtę

przez trawler „Podlasie”

1957(?): wymiana dotychczasowego silnika na 8-cyl. silnik SKL 8DV136, nr silnika 21666, rok produkcji 1956 o mocy 300 KM

2.X.1969 godz. 04.05: wszedł na mieliznę na torze wodnym Szczecin-Świnoujście w odległości 10-15 m od płn. cypla wyspy Mielin

2.X.1969 godz. 05.28: ściągnięty przez holownik „Goliat”

1971: wycofany z eksploatacji i przekazany do złomowania w *Stoczni Remontowej „Parnica”* w Szczecinie

25.IX.1972: zakończenie prac złomowych, kadłub pocięty na złom, zachowano nadbudówkę jako pomieszczenia klubowe na przystani szczecińskiej „Pogoni”

(wykorzystywana jako pomieszczenie gospodarcze), złomowano ją gdy „Pogoń” otrzymała nadbudówkę bazy rybackiej „Kaszuby”

7.) **DUDEK** Świ-98, typ B-11, *Stocznia Nr 3/Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-170 (B-11/7)

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-170 (B-11/7), zamówiony 15.IX.1949, położenie stępki 24.IV.1950, wodowany

9.XII.1950, ukończony 26.IV.1952

**LR 509427** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5094276;** ***PRS 44057;*** sygnał wywoławczy: *SPBI*

*charakterystyka w I.1959:* 158.3 BRT, 56.6 NRT, 102 ton; 32.57(całk.)/30.01(rej.)×6.75×3.06 m, głębokość kadłuba 3.08 m, wysokość boczna 3.37 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 3-cyl. silnik June Munktell 1003MV, nr silnika 7844/46, rok produkcji 1952, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w I.1965:* 159 BRT, 57 NRT, 102 ton; 32.57(całk.)/30.01(rej.)×6.75×3.06 m, głębokość kadłuba 3.08 m, wysokość boczna 3.37 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik SKL 8NDV36A, nr silnika 31435, rok produkcji 1960, 400 KM,

2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 15 ludzi

15.IX.1949: zamówiony przez *Morską Centralę Handlową* z siedzibą w Gdyni w *Zjednoczonych Stoczniach Polskich* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy

do 20.VII.1951

24.IV.1950: położenie stępki w *Stoczni Północnej* w Gdańsku

9.XII.1950: wodowany jako **Dudek**

I.1951: przekazany firmie *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie*

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

26.IV.1952: ukończony jako **Dudek** Świ-98 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

18.III.1954: **Dudek** Świ-98 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

XII.1957: **Dudek** Świ-98 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Dudek** Szn-9 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

18.VIII.1958: wybuchł pożar, ugaszony własnymi siłami

X.1962: wymiana dotychczasowego silnika na 8-cyl. silnik SKL 8NDV36A, nr silnika 31435, rok produkcji 1960 o mocy 400 KM

2.X.1970 ok. godz. 02.00: powracając do kraju, na wysokości Kopenhagi w pobliżu pławy nr 18, wszedł na mieliznę, przyczyną była utrata orientacji przez

oficera wachtowego

1971: wycofany z eksploatacji i przekazany do złomowania w *Stoczni Remontowej „Parnica”* w Szczecinie

14.X.1971: zakończenie prac złomowych

8.) **DZIĘCIOŁ** Świ-96, typ B-11, *Stocznia Nr 3/Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-171 (B-11/8)

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-171 (B-11/8), zamówiony 15.IX.1949, położenie stępki 11.VIII.1950, wodowany

11.III.1951, ukończony 30.VI.1952

**LR 509541** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5095414;** ***PRS 44058***;sygnał wywoławczy: *SPBH*

*charakterystyka w I.1959:* 159.0 BRT, 56.4 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.14(rej.)×6.76×3.04 m, głębokość kadłuba 3.08 m, wysokość boczna 3.35 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 3-cyl. silnik June Munktell 1003MV, nr silnika 7841/43, rok produkcji 1952, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w I.1965:* 159 BRT, 56 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.14(rej.)×6.76×3.04 m, głębokość kadłuba 3.08 m, wysokość boczna 3.35 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik SKL 8DV136, nr silnika 20868/1168, rok produkcji 1956, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 15 ludzi

15.IX.1949: zamówiony przez *Morską Centralę Handlową* z siedzibą w Gdyni w *Zjednoczonych Stoczniach Polskich* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy

do 3.VI.1951

11.VIII.1950: położenie stępki w *Stoczni Północnej* w Gdańsku

I.1951: przekazany firmie *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie*

11.III.1951: wodowany jako **Dzięcioł** dla firmy *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie*

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

30.VI.1952: ukończony jako **Dzięcioł** Świ-96 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

8.IX.1952: skierowany do przebudowy (zabudowa lewej strony pokładu rufowego)

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

23.I.1954: **Dzięcioł** Świ-96 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

XII.1957: **Dzięcioł** Świ-96 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Dzięcioł** Szn-8 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

V.1956(?): wymiana dotychczasowego silnika na 8-cyl. silnik SKL 8DV136, nr silnika 20868/1168, rok produkcji 1956 o mocy 300 KM

17.V.1965 godz. 11.05: w drodze na kotwicowisko Basta Voz wszedł na skalistą mieliznę Bay of Hascosay (d-ca Bogusław Chomentowski), ściągnięty

15.V.1967 godz. 04.50: w pomieszczeniach mieszkalnych wybuchł pożar, ugaszony własnymi siłami

8.IX.1970 godz. 00.05: na torze wodnym Szczecin-Świnoujście, w gęstej mgle, zderzył się ze statkiem s/s „Zielona Góra”

1971: wycofany z eksploatacji i przekazany do złomowania w *Stoczni Remontowej „Parnica”* w Szczecinie

25.IX.1972: zakończenie prac złomowych

9.) **DERKACZ** Świ-100, typ B-11, *Stocznia Nr 3/Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-172 (B-11/9)

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-172 (B-11/9), zamówiony 15.IX.1949, położenie stępki 28.VIII.1950, wodowany

14.VI.1951, ukończony 16.II.1952

**LR 508892**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5088928;ON 316584** (od 1969)**;** ***PRS 44059*** --> 1975: ***PRS 440059;*** sygnał wywoławczy: *SPBF* --> od 1969: *9GWH*

*charakterystyka w I.1959:* 158.4 BRT, 56.6 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/29.85(rej.)×6.75×3.04 m, głębokość kadłuba 3.07 m, wysokość boczna 3.35 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 3-cyl. silnik June Munktell 1003MV, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w I.1969:* 158 BRT, 57 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/29.85(rej.)×6.75×3.04 m, głębokość kadłuba 3.07 m, wysokość boczna 3.35 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik SKL 8NDV36A, nr silnika 31437/3377, rok produkcji 1960, 400 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 15 ludzi

15.IX.1949: zamówiony przez *Morską Centralę Handlową* z siedzibą w Gdyni w *Zjednoczonych Stoczniach Polskich* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy

do 30.VIII.1951

11.VIII.1950: położenie stępki w *Stoczni Północnej* w Gdańsku

I.1951: przekazany firmie *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie*

14.VI.1951: wodowany jako **Derkacz** dla firmy *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie*

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

16.II.1952: ukończony jako **Derkacz** Świ-100 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

16.II.1952: w porcie gdyńskim, w wyniku niesprawności systemu nawrotnego silnika, zderzył się (d-ca Juliusz Sokal) z sowieckim frachtowcem „Lotos”

9.XII.1952 godz. 06.40 w okolicach latarni Royal Sovereign (kanał La Manche) zderzył się z niezidentyfikowanym statkiem (kpt. Paweł Boszke)

16.XII.1952 godz. 03.20, z powodu błędów sternika i wadliwie działającego wskaźnika położenia steru, wszedł na brzeg Kanału Piastowskiego i zniszczył

dalby (kpt. Paweł Boszke)

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

15.XII.1953: zgłoszony jako zaginiony na Morzu Północnym, odnalazł się po pewnym czasie

29.I.1954: **Derkacz** Świ-100 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

22.XI.1957: wszedł na mieliznę w kanale La Manche

11.XII.1957: wyszedł z Dieppe do Świnoujscia na holu holownika „Tumak”

19.XII.1957: przyholowany do Świnoujscia przez holownik „Tumak”

kon.XII.1957: **Derkacz** Świ-100 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Derkacz** Szn-7 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

6.IV.1959: manewrując w porcie szczecińskim uderzył w filar mostu Długiego

31.III.1961: w porcie świnoujskim zderzył się z lugrotrawlerem „Pingwin”

18.X.1961: w ciężkim sztormie, 10 mil na płn.-wsch. od Flamborough Head, w brawurowej akcji uratował 14 ludzi (kpt. R. Ślęczka) z brytyjskiego trawlera

„Arctic Viking” (H 452), który przewrócił się w sztormie i zatonął, rozbitków przewieziono do Hull

IX.1967(?): wymiana dotychczasowego silnika na 8-cyl. silnik SKL 8NDV36A, nr silnika 31437/3377, rok produkcji 1960 o mocy 400 KM

4.IV.1968 godz.11.37: uciekając przed sztormem, wszedł na mieliznę w pobliżu latarni morskiej Falundden na wyspie Gotland, po dłuższej pracy maszynami

udało się z niej zejść samodzielnie.

20.XII.1968: sprzedany firmie *Kaleawo Enterprise Ltd* z Akry w Ghanie

12.III.1969: **Aluge** *(Kaleawo Enterprise Ltd; Takoradi)* bandera Ghany

† I.poł.1975: zatonął u wybrzeży Ghany

10.) **DROZD** Świ-97, typ B-11, *Stocznia Nr 3/Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-173 (B-11/10)

*Stocznia Nr 3* --> od II.1950: *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-173 (B-11/10), zamówiony 15.IX.1949, położenie stępki 30.VIII.1950, wodowany

14.IV.1951, ukończony 12.II.1952

**LR 509403** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5094032;** ***PRS 44060;*** sygnał wywoławczy: *SPBE*

*charakterystyka w I.1959:* 159.00 BRT, 56.7 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.19(rej.)×6.74×3.04 m, głębokość kadłuba 3.07 m, wysokość boczna 3.37 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 3-cyl. silnik June Munktell 1003MV, nr silnika 7850/52, rok produkcji 1952, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w I.1967:* 159 BRT, 57 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.19(rej.)×6.74×3.04 m, głębokość kadłuba 3.07 m, wysokość boczna 3.37 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik SKL 8NVD36A, nr silnika 28878/2968, rok produkcji 1959, 400 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 15 ludzi

15.IX.1949: zamówiony przez *Morską Centralę Handlową* z siedzibą w Gdyni w *Zjednoczonych Stoczniach Polskich* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy

do 15.IX.1951

30.VIII.1950: położenie stępki w *Stoczni Północnej* w Gdańsku

I.1951: przekazany firmie *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie*

14.IV.1951: wodowany jako **Drozd** dla firmy *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie*

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

12.II.1952: ukończony jako **Drozd** Świ-97 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

2.IX.1952: wszedł na brzeg przy latarni Egmond (Holandia) (d-ca kpt. Zygmunt Rogowski), przyczyną była nieprawidłowa nawigacja szypra i pilota

połowowego

4.IX.1952: ściągnięty przez holenderskie holowniki „Nestor” i „Stentor”, przeholowany do Ijmuiden, gdzie w stoczni *Spaardan* rozpoczęto remont

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

24.III.1954: **Drozd** Świ-97 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

XII.1954: doznał awarii silnika w Sundzie, przyholowany do Świnoujścia przez holownik „Hercules”

25.III.1955 około godz. 11.30: na 44 km toru wodnym Szczecin-Świnoujście zderzył się z holownikiem „Światowid”

XII.1957: **Drozd** Świ-97 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Drozd** Szn-6 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

8.VIII.1958: na statku wybuchł pożar, ugaszony własnymi siłami

XI.1967(?): wymiana dotychczasowego silnika na 8-cyl. silnik SKL 8NVD36A, nr silnika 28878/2968, rok produkcji 1959 o mocy 400 KM

6.III.1972: sprzedany za pośrednictwem *Navimoru* argentyńskiej firmie *Vendido a Ventura S.A.*, reprezentowanej przez firmę *Arps* z Hamburga (Hans Dieter

Arps)

12.IV.1972: **Ulrike** *(Vendido a Ventura S.A.; Mar del Plata)* bandera Argentyny

tego dnia przejęty przez Argentyńczyków w Szczecinie

1986/1987: niewykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships

11.XII.1991: opuszczony na plaży w Puerto Madryn

20.III.2014: wrak nadal się tam znajdował

11.) **CZAJKA** Świ-111, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-192 (B-11/11)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-192 (B-11/11), zamówiony 28.VI.1950, położenie stępki 14.XI.1950, wodowany 16.VI.1951, ukończony

18.VIII.1952

**LR 508351** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5083514;** ***PRS 44061;*** sygnał wywoławczy: *SPGW* --> od 1980/1981: LW4205

*charakterystyka w I.1959:* 159.8 BRT, 57.7 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.19(rej.)×6.74×3.04 m, głębokość kadłuba 3.07 m, wysokość boczna 3.37 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 3-cyl. silnik June Munktell 1003MV, nr silnika 7856/58, rok produkcji 1952, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w I.1967:* 160 BRT, 58 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.19(rej.)×6.74×3.04 m, głębokość kadłuba 3.07 m, wysokość boczna 3.37 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik SKL 8NVD36A, nr silnika 29646/3086, rok produkcji 1960, 400 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

28.VI.1950: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

1.X.1951

14.XI.1950: położenie stępki

16.VI.1951: wodowany jako **Czajka** dla firmy *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie*

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

18.VIII.1952: ukończony jako **Czajka** Świ-111 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

2.X.1952: zderzył się z latarniowcem „Humber”, który był holowany przez trawler „Merkury”

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

13.III.1954: **Czajka** Świ-111 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

6.XI.1954: wszedł na mieliznę u wsch. wybrzeży Anglii

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

XII.1957: **Czajka** Świ-111 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Czajka** Szn-11 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

7.-17.IX.1958: przeholowany przez holownik „Tumak” z Morza Północnego do Gdyni

VIII.1967(?): wymiana dotychczasowego silnika na 8-cyl. silnik SKL 8NVD36A, nr silnika 29646/3086, rok produkcji 1960 o mocy 400 KM

6.III.1972: sprzedany za pośrednictwem *Navimoru* argentyńskiej firmie *Vendido a Ventura S.A.*, reprezentowanej przez firmę *Arps* z Hamburga (Hans Dieter

Arps)

12.IV.1972: **Dieter A.** *(Vendido a Ventura S.A.; Mar del Plata)* bandera Argentyny

 tego dnia w Szczecinie przejęty przez Argentyńczyków

1990/1992: **Dieter A.** *(Roberto Bruno; Necochea)* bandera Argentyny

 przebudowany na statek-zamrażalnię w *Astilleros Navaltecno SRL*

1993(?): **Yamada** *(Roberto Bruno; Necochea)* bandera Argentyny

poł. 90-tych: opuszczony na plaży w Puerto Madryn

1997: odbudowany, **Yamada** *(**Establecimiento Dafer Imageny Compania S.r.l.; Mar del Plata)* bandera Argentyny

1999(?): ponownie opuszczony na plaży w Puerto Madryn

2010: wrak nadal istniał

12.) **CZAPLA** Świ-113, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-193 (B-11/12)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-193 (B-11/12), zamówiony 28.VI.1950, położenie stępki 12.I.1951, wodowany 25.VIII.1951, ukończony

18.IX.1952

**LR 508352** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5083526;** ***PRS 44062*** --> 1975: ***PRS 440062;*** sygnał wywoławczy: *SPGX*

*charakterystyka w 1956:* 159.0 BRT, 56.9 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.19(rej.)×6.75×3.07 m, głębokość kadłuba 3.08 m, wysokość boczna 3.37 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 3-cyl. silnik June Munktell 1003MV, nr silnika 7847/49, rok produkcji 1952, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w I.1961:* 171 BRT, 55 NRT; 32.57(całk.)/30.14(rej.)×6.74×3.04 m, głębokość kadłuba 3.07 m, wysokość boczna 3.37 m; kadłub stalowy,

nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 3-cyl. silnik June Munktell 1003MV, nr silnika 7847/49, rok produkcji 1952,

300 KM; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 14 ludzi

*charakterystyka w I.1965:* 171 BRT, 55 NRT 100 ton; 32.47(całk.)/30.03(rej.)×6.75×3.07 m, głębokość kadłuba 3.08 m, wysokość boczna 3.37 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 3-cyl. silnik June Munktell 1003MV, nr silnika 7847/49, rok produkcji 1952, 300 KM; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 14 ludzi

28.VI.1950: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

15.X.1951

12.I.1951: położenie stępki

25.VIII.1951: wodowany jako **Czapla** dla firmy *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie*

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

18.IX.1952: ukończony jako **Czapla** Świ-113 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

4.I.1953: w pobliżu Góry Szwedów, w czasie silnego sztormu wszedł na mieliznę, ściągnięty przez holownik „Herkules”

3.III.1953: powracając z łowiska osiadł na płyciźnie (szyper Antoni Krajniak)

17.V.1954: **Czapla** Świ-113 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

17.IV.1957: baza ratownicza **Czapla** *(Polskie Ratownictwo Okrętowe; Świnoujście)*

I.poł.1959: przebudowany w *Gdyńskiej Stoczni Remontowej*, zmiana klasyfikacji na statek ratowniczo-rozpoznawczy

I.kw.1960: statek ratowniczo-rozpoznawczy **Czapla** *(Polskie Ratownictwo Okrętowe; Gdynia)*

14.-22.VIII.1968: bierze udział w podniesieniu zatopionego na torze wodnym Szczecin- Świnoujscie niemieckiego statku „Marie Both”

24.VIII.-5.IX1969: bierze udział w ściągnięciu z mielizny w rejonie Greiswalder Oie jugosłowiańskiego statku „Banija”

1.VII.1970: bierze udział w ściągnięciu z mielizny w rejonie Falsterbo w Szwecji masowca „Kolno”

24.XII.1980: rozpoczęcie podnoszenia z dna zatopionego w kolizji przy nabrzeżu *Stoczni im. Komuny Paryskiej* w Gdyni statku „Sah Kim” budowanego dla

armatora z Hong Kongu, w operacji biorą też udział kutry „R-1”,„ R-3” i „R-4” oraz lodołamacz „Posejdon”

15.I.1981: zakończenie operacji podnoszenia statku „Sah Kim”

21.X.1985: sprzedany *Przedsiębiorstwu Zagranicznemu „Selekta”*

dalszy los nie znany, prawdopodobnie złomowany

13.) **CZUBATKA** Świ-110, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-194 (B-11/13)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-194 (B-11/13), zamówiony 28.VI.1950, położenie stępki 6.I.1951, wodowany 31.VII.1951, ukończony

25.VIII.1952

***PRS 44063***;sygnał wywoławczy: *SPGY*

*charakterystyka w I.1955:* 160.4 BRT, 58.4 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)×6.75×3.04 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności

138 m3; 3-cyl. silnik June Munktell 1003MV, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

***UWAGA:*** możliwe, że posiadał silnik wyprodukowany w 1951 roku o numerze 7835/37 lub wyprodukowany w 1952 roku o numerze 7862/64

28.VI.1950: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

5.XI.1951

6.I.1951: położenie stępki

31.VII.1951: wodowany jako **Czubatka** dla firmy *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie*

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

25.VIII.1952: ukończony jako **Czubatka** Świ-110 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

5.II.1954: skierowany do przebudowy (zabudowa lewej strony pokładu rufowego)

26.V.1954: zakończenie przebudowy

5.VI.1954: **Czubatka** Świ-110 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

† 10.V.1955: zatonął w ciężkim sztormie na M. Północnym wraz z całą załogą (odnaleziono tylko tratwę z ciałami dwóch nieżyjących rozbitków)

14.) **CIETRZEW** Świ-112, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-195 (B-11/14)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-195 (B11/14), zamówiony 28.VI.1950, położenie stępki 16.III.1951, wodowany 17.IX.1951, ukończony

17.IX.1952

**MMSI 261334000;** **LR 561958** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5619583** --> od 1986(?): **IMO 8683028;** ***PRS 44064*** --> 1975: ***PRS 440064***

--> od 1982: ***PRS 630021;*** sygnał wywoławczy: *SPGZ*

*charakterystyka w 1956:* 159.2 BRT, 57.2 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.08(rej.)×6.76×3.04 m, głębokość kadłuba 3.08 m, wysokość boczna 3.35 m,

wolna burta 311 mm; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; silnik 3-cyl. June Munktell 1003MV, nr silnika 7838/40, rok produkcji 1951, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w 1961:* 150 BRT, 29 NRT; 37.6(buksz.)/32.6(całk.)×6.7×~4.0 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; 3-cyl. silnik June Munktell

1003MV, nr silnika 7838/40, rok produkcji 1951, 300 KM, 3-masztowy szkuner gaflowy, powierzchnia ożaglowania około 430 m2; 1 ster, 1 śruba,

ok. 9 węzłów; załoga 7 stała + 42 kursantów

*charakterystyka w 1963:* 150 BRT, 29 NRT; 37.6(buksz.)/32.6(całk.)×6.7×~4.0 m;l kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; 3-masztowy szkuner

sztakslowy, powierzchnia ożaglowania 625 m2, 3-cyl. silnik June Munktell 1003MV, nr silnika 7838/40, rok produkcji 1951, 300 KM; 1 ster, 1 śruba,

ok. 9 węzłów; załoga 11 stała + 42 kursantów

*charakterystyka w I.1972:* 163 BRT, 31 NRT; 42.9(buksz.)/36.03(całk.)/28.47(rej.)×6.76×3.20/4.65 m, głębokość kadłuba 3.59 m; kadłub stalowy, nitowano-

spawany, 1 pokład; 6-cyl. silnik Deutsche Werke 6MU421, nr silnika 4848/4853, rok produkcji 1938, 300 KM 3-masztowy szkuner sztakslowy, powierzchnia ożaglowania 625 m2; 1 ster, 1 śruba, 9.5 węzła; załoga 5 stała + 38 kursantów

*charakterystyka w I.1974:* 163 BRT, 31 NRT; 42.9(buksz.)/36.03(całk.)/28.47(rej.)×6.76×3.20/4.65 m, głębokość kadłuba 3.59 m, wysokość boczna 3.60 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; 6-cyl. silnik Deutsche Werke 6MU421, nr silnika 4848/4853, rok produkcji 1938, 300 KM 3-masztowy szkuner sztakslowy, powierzchnia ożaglowania 625 m2; 1 ster, 1 śruba, 9.5 węzła; załoga 5 stała + 38 kursantów

*charakterystyka w I.1980:* 163 BRT, 31 NRT; 42.9(buksz.)/36.03(całk.)/28.47(rej.)×6.76×3.20/4.65m, głębokość kadłuba 3.59 m, wysokość boczna 3.60 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; 6-cyl. silnik Deutsche Werke 6MU423, nr silnika 7142/7148, rok produkcji 1942, 287 kW/390 KM, 3-masztowy szkuner sztakslowy, powierzchnia ożaglowania 625 m2; 1 ster, 1 śruba, 9.5 węzła; załoga 5 stała + 38 kursantów

*charakterystyka w I.1982:* 171.71 GT; 42.9(buksz.)/36.07(całk.)/33.01(rej.)×6.76×3.20/4.65 m, głębokość kadłuba 3.58 m; kadłub stalowy, nitowano-

spawany, 1 pokład; 6-cyl. silnik Deutsche Werke 6MU423, 287 kW, 3-masztowy szkuner sztakslowy, powierzchnia ożaglowania 625 m2; 1 ster,

1 śruba, 9.5 węzła; załoga 5 stała + 41 kursantów

*charakterystyka w I.1999:* 171.71 GT; 42.9(buksz.)/36.07(całk.)/33.01(rej.)×6.76×3.20/4.65 m, wysokość boczna 4.40 m; kadłub stalowy, nitowano-

spawany, 1 pokład; 6-cyl. silnik Deutsche Werke 6MU423, 287 kW, 3-masztowy szkuner sztakslowy, powierzchnia ożaglowania 625 m2; 1 ster,

1 śruba, 9.5 węzła; załoga 5 stała + 41 kursantów

*charakterystyka w VI.2005:* 162 GT; 42.9(buksz.)/36.07(całk.)/33.01(rej.)×6.76×3.20/4.65 m, wysokość boczna 4.40 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany,

1 pokład; 6-cyl. silnik Deutsche Werke 6MU423, 287 kW, 3-masztowy szkuner sztakslowy, powierzchnia ożaglowania 625 m2; 1 ster, 1 śruba,

9.5 węzła; załoga 5 stała + 41 kursantów

28.VI.1950: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

15.XI.1951

16.III.1951: położenie stępki

17.IX.1951: wodowany jako **Cietrzew** dla firmy *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie)*

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

17.IX.1952: ukończony jako **Cietrzew** Świ-112 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

4.X.1953 godz. 02.30: w Kanale Kilońskim zderzył się (d-ca Henryk Jakubowski) ze szwedzkim motorowcem „Kalmarsund V”, powodem było nieporozumienie

językowe pomiędzy sternikiem a niemieckim pilotem

30.IV.1954: **Cietrzew** Świ-112 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

1.V.1955: na Morzu Północnym, podczas postoju technicznego przy burcie statku-bazy „Morska Wola” został uprowadzony przez czterech członków załogi,

którzy podjęli nieudaną próbę ucieczki do Szkocji

27.VIII.1956: w porcie świnoujskim miał kolizję z duńskim statkiem „Eoldy Svawen”

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

24.IV.1957: baza ratownicza **Cietrzew** *(Polskie Ratownictwo Okrętowe; Gdynia)*

 ***UWAGA:*** prawdopodobnie nie był eksploatowany w charakterze statku ratowniczego

2.III.1960: przekazany *Związkowi Harcerstwa Polskiego* w celu adaptacji na hulk szkolny

II.kw.1960: skierowany do *Gdyńskiej Stoczni Remontowej* w Gdyni

III.kw.1960: hulk szkolny **Zawisza Czarny** *(Związk Harcerstwa Polskiego)*

 ***UWAGA:*** statek byłw trakcie przebudowy

L.1961: zakończenie przebudowy w *Gdyńskiej Stoczni Remontowej* oraz *Stoczni Marynarki Wojennej* w Gdyni, zmiana klasyfikacji: żaglowy jacht szkolny

15.VII.1961: jacht żaglowy **Zawisza Czarny** XLIII-PZ-1 *(Centrum Wychowania Morskiego Głównej Komendy Związku Harcerstwa Polskiego; Kołobrzeg)*

1962: ponownie przebudowany, przestawiono maszty (fokmaszt stał się wyższy od grotmasztu), wymieniono bukszpryt i zainstalowano galion

1962: jacht żaglowy **Zawisza Czarny** LIV-PZ-1 *(Centrum Wychowania Morskiego Głównej Komendy Związku Harcerstwa Polskiego; Kołobrzeg)*

1966/1967: przebudowany w *Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia”*, przedłużonie rufy i jej przebudowa na pawężową, dotychczasowy silnik wymieniono

na 6-cyl. silnik Deutsche Werke 6MU421, nr silnika 4848/4853, rok produkcji 1938 o mocy 300 KM

 ***UWAGA:*** silnik pochodził z wycofanego z eksploatacji lugra „Korab II” (Szn-39)

1972: bierze udział w *Operacji „Żagiel”* na trasie Helsinki - Falsterbo, zajmując 5 miejsce w klasie B

II.kw.1972: jacht żaglowy **Zawisza Czarny** XL-PZ-1 *(Centrum Wychowania Morskiego Głównej Komendy Związku Harcerstwa Polskiego; Gdynia)*

1974: bierze udział w europejskiej edycji *Operacji „Żagiel”* zdobywając Puchar Bałtyku

1976: jacht żaglowy **Zawisza Czarny** PZ-1 *(Centrum Wychowania Morskiego Głównej Komendy Związku Harcerstwa Polskiego; Gdynia)*

VII.1976: bierze udział w obchodach 200-leciua Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej

21.IX.1977: w Basenie Jachtowym portu gdyńskiego, staranował statek ratowniczy „R-3”

VII.1978: bierze udział w *XI Światowym Festiwalu Młodzieży i Studentów* w Hawanie

III.-VI.1979(?): przebudowany (wymieniono nadbudówkę), dotychczasowy silnik wymieniono na 6-cyl. silnik Deutsche Werke 6MU423, nr silnika 7142/7148,

rok produkcji 1942 o mocy 390 KM

 ***UWAGA:*** silnik pochodził z wycofanego z eksploatacji holownika „Bronisław”

1981: jacht żaglowy **Zawisza Czarny** PZ-1 *(Centrum Wychowania Morskiego i Wodnego Głównej Komendy Związku Harcerstwa Polskiego; Gdynia)*

1983/1984: jacht żaglowy **Zawisza Czarny** PZ-1 *(Centrum Wychowania Morskiego Głównej Komendy Związku Harcerstwa Polskiego; Gdynia)*

3.VI.1984: w trakcie *Operacji „Żagiel”* (Cutty Sark Tail Ship Race), w pobliżu Bermudów w bardzo trudnych warunkach pogodowych, rezygnując z zajęcia

wysokiej pozycji w regatach, uratował 9 członków załogi brytyjskiego szkunera „Marques” (i pozostał w rejonie katastrofy przez długi czas, poszukując

ofiar), który w wyniku nagłego uderzenia szkwału i wysokiej fali, wywrócił się i zatonął w przeciągu dwóch minut, za co został uhonorowany (jacht i załoga) przez Międzynarodowy Komitet Olimpijski nagrodą Fair Play

19.III.1989: wyszedł z Gdyni w rejs dookoła świata

6.VI.1989: w rejsie dokoła świata, przeciął równik na południku 105° 22.8’ E

22.X.1989: w rejsie dokoła świata, przeciął linię zmiany daty na szerokości 44° 00.0’ N

27.II.1990: na Atlantyku zamknął krąg wokół ziemi

13.IV.1990: powrócił do Gdyni z rejsu dookoła świata

7.VII.1991: awaria silnika w Kanale Kilońskim

29.VII.1991: zakończenie naprawy silnika

1994: wszedł na mieliznę na Rzece Świętego Wawrzyńca

1998: jacht żaglowy **Zawisza Czarny** PZ-1 *(Centrum Wychowania Morskiego Związku Harcerstwa Polskiego; Gdynia)*

25.I.1999: po raz pierwszy opłynął przylądek Horn

2.II.1999: po raz drugi opłynął przylądek Horn

2004/2005: jacht żaglowy **Zawisza Czarny** PZ-1 *(ZDG Zespół Armatorski ZHP ZAWISZA CZARNY; Gdynia)*

2008/2009: jacht żaglowy **Zawisza Czarny** PZ-1 *(Centrum Wychowania Morskiego Związku Harcerstwa Polskiego; Gdynia)*

11.VI.2010 godz. 05.15: płynąc w gęstej, wszedł na mieliznę na torze wodnym Świnoujście-Szczecin, w rejonie dalby 48 na wschodnim brzegu

11.VI.2010 godz. 07.10: ściągnięty przez holownik „Kornel”

30.VIII.2011 ok. godz. 04.00: wszedł na mieliznę u wejścia do szwedzkiego portu w Kalmar

 ściągnięty przez holownik „John Jennings”

12(13?).VIII.2012: awaria silnika w hiszpańskiej La Corunii

Z.2013/2014: jacht żaglowy **Zawisza Czarny** POL-1 *(Centrum Wychowania Morskiego Związku Harcerstwa Polskiego; Gdynia)*

IV.2023: w eksploatacji

15.) **CYRANKA** Świ-86, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-196 (B-11/15)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-196 (B-11/15), zamówiony 28.VI.1950, położenie stępki 28.III.1951, wodowany 10.X.1951, ukończony

31.VIII.1953, w eksploatacji 20.IX.1953

***PRS 44065***;sygnał wywoławczy: *SPIA*

*charakterystyka w I.1959:* 168.1 BRT, 57.4 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)×6.75×3.04 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności

138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, 300 KM, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga

18 ludzi

28.VI.1950: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

28.XI.1951

28.III.1951: położenie stępki

10.X.1951: wodowany jako **Cyranka** dla firmy *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie*

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

31.VIII.1953: ukończony jako **Cyranka** Świ-86 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

 skierowany do stoczni w celu częściowej zabudowy rufy.

20.IX.1953: zakończenie przeróbek na rufie i przejęty do eksploatacji

25.XII.1953: zderzył się w kanale La Manche z holenderskim trawlerem „Tronne”

19.I.1954: **Cyranka** Świ-86 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

4.X.1956 godz. 16:40: na M. Północnym przewrócił się w sztormie podczas wykonywania zwrotu, z powodu złej stateczności konstrukcyjnej

† 4.X.1956 godz. 23:42: zatonął w pozycji 55°4’N 02°4’E (zginęło 12 członków załogi, 6 uratowano)

16.) **BEKAS** Świ-92, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-236 (B-11/16)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-236 (B-11/16), zamówiony 30.X.1950, położenie stępki 11.V.1951, wodowany 12.III.1952, ukończony

23.XII.1952

**LR 503935** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5039355;** ***PRS 44066;*** sygnał wywoławczy: *SPDG*

*charakterystyka w I.1959:* 159.5 BRT, 57.6 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.18(rej.)×6.74×3.07 m, głębokość kadłuba 3.08 m, wysokość boczna 3.35 m,

wolna burta 423 mm; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 10350, rok produkcji 1951, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

30.X.1950: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

13.XII.1951

11.V.1951: położenie stępki

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

12.III.1952: wodowany jako **Bekas** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

23.XII.1952: ukończony jako **Bekas** Świ-92 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

2.II.1954: **Bekas** Świ-92 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

28.II.1957: W Świnoujściu zderzył się ze statkiem „Marlies”

XII.1959: **Bekas** Świ-92 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1960: **Bekas** Szn-42 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

30.IX.1960 godz. 23.59: w porcie Sunderland zderzył się (d-ca Edmund Trzeciak) z brytyjskim statkiem „Chumleigh”

28.III.1962: wybuchł pożar ugaszony własnymi siłami

3.I.1963 godz. 5.44: na trawersie latarni morskiej Nordre Rose zderzył się (d-ca Michał Hincke) z duńskim promem „Hammershus”, po kolizji ratowany przez

holownik „Koral”

7.VI.1971: w *Stoczni Remontowej „Parnica”* w Szczecinie rozpoczęto złomowanie

17.) **BĄK** Świ-93, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-237 (B-11/17)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-237 (B-11/17), zamówiony 30.X.1950, położenie stępki 22.VI.1951, wodowany 3.III.1952, ukończony

12.XII.1952

**LR 503422** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5034226;** ***PRS 44067;*** sygnał wywoławczy: *SPDH*

*charakterystyka w I.1959:* 159.2 BRT, 58.1 NRT, 102 ton; 32.57(całk.)/30.14(rej.)×6.75×3.06 m, głębokość kadłuba 3.08 m, wysokość boczna 3.37 m,

wolna burta 423 mm; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 10349, rok produkcji 1951, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

30.X.1950: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

24.XII.1951

22.VI.1951: położenie stępki

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

3.III.1952: wodowany jako **Bąk** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

12.XII.1952: ukończony jako **Bąk** Świ-93 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

30.IV.1954: **Bąk** Świ-93 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

12.X.1955: na płd.-zach. Bałtyku zderzył się (szyper Bronisław Bogdanowicz) z holenderskim lugrem „Sch-120”

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

XI.1959: **Bąk** Świ-93 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1960: **Bąk** Szn-41 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

30.VII.1965 godz. 00.45: w czasie rejsu na Morze Północne wszedł (d-ca Stanisław Olżyński) na skalistą mieliznę Bredground, uszkadzając śrubę napędową

6.IX.1966: na Morzu Północnym, w wyniku awarii silnika uderzył w stojący na kotwicy trawler „Jasień”

II.1971: przekazany *Stoczni Remontowej „Parnica”* w Szczecinie w celu złomowania

IX.1971: zakończono złomowanie

18.) **BIRKUT** Świ-130, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-238 (B-11/18)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-238 (B-11/18), zamówiony 30.X.1950, położenie stępki 13.VIII.1951, wodowany 1.IV.1952, ukończony

30.XII.1952

**LR 504507** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5045079;** ***PRS 44068*** --> 1975: ***PRS 440068;*** sygnał wywoławczy: *SPDI*

*charakterystyka w XII.1952:* 159.3 BRT, 57.3 NRT, ~100 ton; 32.57(całk.)/30.14(rej.)×6.74×~3.04 m, głębokość kadłuba 3.08 m, wysokość boczna

3.37 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 10274, rok produkcji 1951, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 14 ludzi

*charakterystyka w IV.1958:* 159 BRT, 47 NRT, 63 tony; 32.57(całk.)/30.14(rej.)×6.74×~3.04 m, głębokość kadłuba 3.08 m, wysokość boczna 3.37 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 10274, rok produkcji 1951, 300 KM; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 14 ludzi

30.X.1950: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

31.XII.1951

13.VIII.1951: położenie stępki

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

1.IV.1952: wodowany jako **Birkut** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

30.XII.1952: ukończony jako **Birkut** Świ-130 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

14.III.1953: statek badawczy rybołówstwa **Birkut** Gdy-201 *(Morski Instytut Rybacki; Gdynia)*

6.VIII.1953: pierwszy rejs badawczy na Morze Północne

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

24.I.1955: wypłynął wraz z kutrami „Gdy-205” i „Gdy-196”, należącymi do *PPiUR „Arka”,* na wody Skagerraku, w celu przetestowania tuki pelagicznej

systemu Larsena

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

1959: przebudowany

1961: dostosowany do rejsów w warunkach tropikalnych

20.III.1963 godz. 17.25: na wschód od Helu, w trakcie testów włoka dennego w sieć wplątał się zanurzony sowiecki okręt podwodny, włok odcięto gdyż

„Birkut” był ciągnięty przez okręt podwodny

4.IV.1968 godz. 13.20: przy pomoście CPN-u w porcie gdyńskim zderzył się (d-ca Władysław Kilanowski) z kutrem „Gdy-6”

V.1982 wycofany z eksploatacji i przeznaczony do kasacji

1983: złomowany we Władysławowie

19.) **BOCIAN** Świ-91, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-239 (B-11/19)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-239 (B-11/19), zamówiony 30.X.1950, położenie stępki 1.IX.1951, wodowany 17.IV.1952, ukończony 26.I.1953

**LR 504711** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5047118;** ***PRS 44069;*** sygnał wywoławczy: *SPDJ*

*charakterystyka w I.1959:* 159.5 BRT, 57.5 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.17(rej.)×6.75×3.04 m, głębokość kadłuba 3.08 m, wysokość boczna 3.35 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 10275, rok produkcji 1951, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

30.X.1950: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

31.I.1952

1.IX.1951: położenie stępki

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

17.IV.1952: wodowany jako **Bocian** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

26.I.1953: ukończony jako **Bocian** Świ-91 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

I.kw.1954: **Bocian** Świ-91 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

XII.1959: **Bocian** Świ-91 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1960: **Bocian** Szn-44 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

7.VI.1971: przekazany *Stoczni Remontowej „Parnica”* w Szczecinie w celu złomowania

20.) **BŁOTNIAK** Świ-94, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-240 (B-11/20)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-240 (B-11/20), zamówiony 30.X.1950, położenie stępki 20.IX.1951, wodowany 31.III.1952, ukończony

31.XII.1952

**LR 504657** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5046578;** ***PRS 44070;*** sygnał wywoławczy: *SPDK*

*charakterystyka w I.1959:* 159.1 BRT, 56.9 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.06(rej.)×6.74×3.07 m, głębokość kadłuba 3.08 m, wysokość boczna 3.35 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 9186, rok produkcji 1949, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

30.X.1950: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

28.II.1952

20.IX.1951: położenie stępki

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

31.III.1952: wodowany jako **Błotniak** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

31.XII.1952: ukończony jako **Błotniak** Świ-94 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

3.II.1954: **Błotniak** Świ-94 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

31.X.1958: zderzył się z lugrotrawlerem „Jarząbek”

XI.1959: **Błotniak** Świ-94 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1960: **Błotniak** Szn-43 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

5.III.1960: płynąc we mgle osiadł (d-ca Walenty Boszke) na piasku u wybrzeży wyspy Uznam

16.IX.1960: w trakcie wchodzenia do portu w Świnoujściu, uderzył w główkę falochronu (d-ca Tadeusz Roszak)

31.VIII.1971: w *Stoczni Remontowej „Parnica”* w Szczecinie zakończono złomowanie

21.) **SKOWRONEK** Świ-114, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-315 (B-11/21)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-315 (B-11/21), zamówiony 9.III.1951, położenie stępki 20.XI.1951, wodowany 14.V.1952, ukończony 31.III.1953

**MMSI 244860850; ENI 2206055; LR 533149** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5331492;** ***PRS 44072*** --> 1975: ***PRS 440072;***

sygnał wywoławczy: *SPIC* --> od 1995: *PHVE*

*charakterystyka w I.1959:* 165.5 BRT, 65.2 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.03(rej.)×6.75×3.04 m, głębokość kadłuba 3.10 m, wysokość boczna 3.35 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 10273, rok produkcji 1951, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w I.1972:* 200 BRT, 37 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.97(rej.)×6.75×? m, głębokość kadłuba 3.15 m, wysokość boczna 3.60 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 10273, rok produkcji 1951, 300 KM; 7 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 13 ludzi + 12 pracowników naukowych

9.III.1951: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

31.III.1952

20.XI.1951: położenie stępki

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

14.V.1952: wodowany jako **Skowronek** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

31.III.1953: ukończony jako **Skowronek** Świ-114 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

14.V.1954: **Skowronek** Świ-114 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

XII.1958: **Skowronek** Świ-114 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1959: **Skowronek** Szn-33 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

30.IV.1963 godz. 20.07: w trakcie przejścia przez Sund, wszedł na mieliznę (kpt. Roman Błaszczyk, uszkadzając śrubę napędową

20.II.1965: statek badawczy **Skowronek** *(Państwowy Instytut Hydro-Meteorologiczny; Gdynia)*

 przydzielony do *Oddziału Morskiego*

I.-XII.1970: przebudowany w *Stoczni Marynarki Wojennej* w Gdyni

 projekt wykonał zespół *Biura Projektowo-Technologicznego Morskich Stoczni Remontowych „PROREM”* pod kierownictwem inz. W.

Dziekońskiego

XII.1970: statek badawczy **Hydromet** *(Państwowy Instytut Hydro-Meteorologiczny; Gdynia)*

 przydzielony do *Oddziału Morskiego*

22.III.1971: wyszedł w pierwszy rejs badawczy w ramach programu „Rok Bałtyku”

 ***UWAGA:*** źródła podają też datę 12.II.1971

1.IV.1971: powrót z pierwszego rejsu badawczego

30.XII.1972: statek badawczy **Hydromet** *(Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej; Gdynia)*

 przydzielony do *Oddziału Morskiego*

1977: brał udział w programie badawczym Baltic Open Sea Experiment (BOSEX)

1986: brał udział w programie badawczym Patchiness Experiment (PEX-86)

1990: brał udział w programie badawczym Skagerrak Experiment (SKAGEX)

1993: wycofany ze służby

III.1994: sprzedany firmie *Hoekman Maritiem* z Urk w Holandii

22.IV.1994 przejęty przez nowego właściciela i skierowany do przebudowy

1995: jacht motorowy **Swartebank***(Rob Leeuwestein; Urk)* bandera Holandii

 ***UWAGA:*** planowano przebudowę na bazę nurków

VI.2016(?): śródlądowy jacht motorowy **Swartebank** *(Rob Leeuwestein; Urk)* bandera Holandii

 w latach 2016-2020 raportowany w porcie Hendrik-Ido-Ambacht

X.2020: istniał

22.) **SŁOWIK** Świ-115, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-316 (B-11/22)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-316 (B-11/22), zamówiony 9.III.1951, położenie stępki 7.XII.1951, wodowany 21.XI.1952, ukończony 11.IV.1953

**MMSI 205134000** (od 2000?)**;** **LR 533226** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5332264; *PRS 44073*** --> 1975: ***PRS 440073;***

sygnał wywoławczy: *SPID* --> od 1995: *ONAG*

*charakterystyka w I.1959:* 165.5 BRT, 64.5 NRT, 100 ton; 33.57(całk.)/30.06(rej.)×6.72×3.04 m, głębokość kadłuba 3.34 m, wysokość boczna 3.35 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 9201, rok produkcji 1949, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w I.1967:* 213 BRT, 35 NRT, 100 ton; 32.58(całk.)/30.06(rej.)×6.72×3.04 m, głębokość kadłuba 3.10 m, wysokość boczna 3.35 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 9201, rok produkcji 1949, 300 KM; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów; załoga 40 ludzi

*charakterystyka w I.1998:* 189 GT, 56 NT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.05(rej.)×6.74×3.11 m, głębokość kadłuba 3.10 m, wysokość boczna 3.36 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 9201, rok produkcji 1949, 300 KM; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów; załoga 40 ludzi

9.III.1951: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

15.IV.1952

7.XII.1951: położenie stępki

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

21.XI.1952: wodowany jako **Słowik** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

11.IV.1953: ukończony jako **Słowik** Świ-115 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

15.V.1954: **Słowik** Świ-115 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

XII.1958: **Słowik** Świ-115 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1959: **Słowik** Szn-34 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

19.XII.1962: lugrotrawler szkolny **Słowik** Szn-34 *(Państwowa Szkoła Rybaków Morskich w Szczecinie; Szczecin)*

I.kw.1963: lugrotrawler szkolny **Nadir** Szn-34 *(Państwowa Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie; Szczecin)*

I.poł.1965: instrumentalny statek szkolny **Nadir** *(Państwowa Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie; Szczecin)*

przebudowany w *Gdańskiej Stoczni Remontowej*

12.I.1966: instrumentalny statek szkolny **Azymut** *(Państwowa Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie; Szczecin)*

15.VI.1966: instrumentalny statek szkolny **Azymut** *(Państwowa Szkoła Morska w Szczecinie; Szczecin)*

20.VIII.1968: instrumentalny statek szkolny **Azymut** *(Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie; Szczecin)*

IX.1988: sprzedany belgijskiej firmie *BVBA Azymut Lines* z Antwerpii

4.XI.1988: przekazany w Szczecinie nowemu właścicielowi

XI.1988: statek szkolny **Azymut** *(BVBA Azymut Lines; Antwerpen)* bandera Belgii

1994: statek badawczy **Azymut** *(Dimaro CV; Antwerpen)* bandera Belgii

XI.2013: rozpoczęcie złomowania w Belgii w stoczni *Van der Grucht* w Hoboken w Belgii

23.) **SIKORA** Świ-116, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-317 (B-11/23)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-317 (B-11/23), zamówiony 9.III.1951, położenie stępki 26.I.1952, wodowany 29.XI.1952, ukończony 31.III.1953

**LR 532773**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5327738;** ***PRS 44074;*** sygnał wywoławczy: *SPIE*

*charakterystyka w I.1959:* 165,0 BRT, 64,2 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/29.94(rej.)×6.75×3.04 m, głębokość kadłuba 3.10 m, wysokość boczna 3.35 m,

wolna burta 311 mm; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 9202, rok produkcji 1949, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

9.III.1951: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

31.IV.1952

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

26.I.1952: położenie stępki

29.XI.1952: wodowany jako **Sikora** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

I.1954: w planie mobilizacyjnym „PM-53” przewidziany do mobilizacji (po adaptacji) jako trałowiec bazowy projektu 124

 w ramach adaptacji miał otrzymać uzbrojenie w postaci 1×37plot, 2×12.7plot *(1×II)* oraz trały przydenny i mechaniczny MT-3

31.III.1953: ukończony jako **Sikora** Świ-116 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

22.V.1954: **Sikora** Świ-116 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

22.XI.1955 godz. 14.15: na kanale La Manche, 4 Mm na płn.-zach. od przylądka Blanc Noz, zderzył się (szyper Karol Żurek) z francuskim trawlerem

„Doggerbank”

1957: zrezygnowano z planów mobilizacyjnych względem tego lugrotrawlera

XII.1958: **Sikora** Świ-116 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1959: **Sikora** Szn-32 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

8.X.1964 godz. 17.46: manewrując w basenie Szczecińskiej Stoczni Remontowej zderzył się z motorowcem „Dunajec”

I.1970: wycofany z eksploatacji, zakwalifikowany do kasacji

1.XII.1971: zakończono złomowanie w *Stoczni Remontowej „Parnica”* w Szczecinie

24.) **SOWA** Świ-117, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-318 (B-11/24)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-318 (B-11/24), zamówiony 9.III.1951, położenie stępki 18.III.1952, wodowany 31.XII.1952, ukończony

30.IV.1953

**LR 533609** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5336090;** ***PRS 44075;*** sygnał wywoławczy: *SPDZ*

*charakterystyka w I.1959:* 164.5 BRT, 64.2 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.06(rej.)×6.74×3.04 m, głębokość kadłuba 3.10 m, wysokość boczna 3.35 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 21662, rok produkcji 1956, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

9.III.1951: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

15.V.1952

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

18.III.1952: położenie stępki

31.XII.1952: wodowany jako **Sowa** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

30.IV.1953: ukończony jako **Sowa** Świ-117 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

18.V.1954: **Sowa** Świ-117 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

IV.1956(?): wymiana dotychczasowego silnika na silnik 8-cyl. Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 21662, rok produkcji 1956 o mocy 300 KM

XII.1958: **Sowa** Świ-117 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1959: **Sowa** Szn-35 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

5.IX.1967: nieostrożnie manewrując w zakolu Filey Bay na wschodnim wybrzeżu Anglii uderzył (kapitan Edmund Bogusławski) w stojący na kotwicy

lugrotrawler „Mysikrólik”

4.XI.1969: wycofany z eksploatacji, zakwalifikowany do kasacji

13.V.1971: zakończono złomowanie w *Stoczni Remontowej „Parnica”* w Szczecinie

25.) **SÓJKA** Świ-95, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-319 (B-11/25)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-319 (B-11/25), zamówiony 9.III.1951, położenie stępki 3.IV.1952, wodowany 31.XII.1952, ukończony 29.V.1953

**LR 533320**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5333206;** ***PRS 44076;*** sygnał wywoławczy: *SPIG*

*charakterystyka w I.1959:* 165.5 BRT, 63.9 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.04(rej.)×6.74×3.04 m, głębokość kadłuba 3.10 m, wysokość boczna 3.35 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 9223, rok produkcji 1950, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

9.III.1951: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

31.V.1952

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

3.IV.1952: położenie stępki

31.XII.1952: wodowany jako **Sójka** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

29.V.1953: ukończony jako **Sójka** Świ-95 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

3.XI.1953 wieczorem: osiadł na mieliźnie w pobliżu wyspy Nidingen w Kattegacie (kpt. Aleksander Popko), ściągnięty przez holownik „Herkules”

1954: **Sójka** Świ-95 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

7.XII.1955 godz. 04.48: na M. Północnym 4 Mm na płn.-wsch. od Dungeness, w rufę lugrotrawlera wjechał szwedzki statek „Radmansö”

XI.1958: **Sójka** Świ-95 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1959: **Sójka** Szn-36 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

9.V.1966 ok. godz. 10.15: podczas połowów na Rynnie Norweskiej, za burtę wypadł jeden z rybaków

1971(?): wycofany z eksploatacji, zakwalifikowany do kasacji

25.IX.1972: zakończono złomowanie w *Stoczni Remontowej „Parnica”* w Szczecinie

26.) **SZPAK** Świ-118, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-320 (B-11/26)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-320 (B-11/26), zamówiony 9.III.1951, położenie stępki 24.V.1952, wodowany 30.XI.1952, ukończony 27.IV.1953

**LR 534764**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5347647;** ***PRS 44077;*** sygnał wywoławczy: *SOXB*

*charakterystyka w I.1959:* 165,4 BRT, 64,6 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.02(rej.)×6.75×3.04 m, głębokość kadłuba 3.10 m, wysokość boczna 3.35 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 9205, rok produkcji 1949, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

9.III.1951: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

31.VI.1952

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

24.V.1952: położenie stępki

30.XI.1952: wodowany jako **Szpak** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

27.IV.1953: ukończony jako **Szpak** Świ-118 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

13.V.1954: **Szpak** Świ-118 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

2.X.1958: wszedł na skalistą mieliznę w zatoce Firth of Forth

3.X.1958: holownik „Rosomak” rozpoczyna operację ściągnięcia lugrotrawlera z mielizny

19.X.1958: ściągnięty z mielizny

XII.1958: **Szpak** Świ-118 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1959: **Szpak** Szn-37 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

5.V.1964 godz. 08.48: manewrując w porcie świnoujskim (d-ca Henryk Pokojowy) uderzył w nabrzeże półwyspu Kosa

1970(?): wycofany z eksploatacji, zakwalifikowany do kasacji

27.II.1971: zakończono złomowanie w *Stoczni Remontowej „Parnica”* w Szczecinie

27.) **PELIKAN** Świ-87, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-321 (B-11/27)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-321 (B-11/27), zamówiony 9.III.1951, położenie stępki 11.VIII.1952, wodowany 23.II.1953, ukończony

17.VII.1953

**MMS 261202000;** **LR 527338**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5273389;** ***PRS 44078*** --> 1975: ***PRS 440078;*** numer urzędowy Administracji Morskiej ***752;***

numer Rejestru Okrętowego ***ROG/S/5;*** sygnał wywoławczy: *SPIH*

*charakterystyka w I.1959:* 165.2 BRT, 64.6 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.01(rej.)×6.74×3.04 m, głębokość kadłuba 3.10 m, wysokość boczna 3.35 m,

wolna burta 311 mm; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 9236, rok produkcji 1950, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster , 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w I.1998:* 165 GT, 65 NT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.01(rej.)×6.74×3.01 m, wysokość boczna 3.35 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany,

1 pokład; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, 221 kW/300 KM, 2 maszty; 1 ster , 1 śruba, 9 węzłów

*charakterystyka w I.2018:* 157 GT, 47 NT, 100 ton; 32.57(całk.)/29.06(rej.)×6.70×3.01 m, wysokość boczna 3.35 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany,

1 pokład; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, 221 kW/300 KM, 2 maszty; 1 ster , 1 śruba, 9 węzłów

9.III.1951: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

15.VII.1952

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

11.VIII.1952: położenie stępki

23.II.1953: wodowany jako **Pelikan** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

17.VII.1953: ukończony jako **Pelikan** Świ-87 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

21.I.1954: **Pelikan** Świ-87 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

XII.1958: **Pelikan** Świ-87 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1959: **Pelikan** Szn-29 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

10.VII.1962 ok. godz. 6.00: najechał (kpt. Ignacy Czystowski) na stojący po kolizji norweski statek „Tonia”

20.XII.1963: przekazany *Zasadniczej Szkole Rybołówstwa Morskiego* w Darłowie i skierowany do adaptacji na cele szkoleniowe

9.I.1964: lugrotrawler szkolny **Dar-205** *(Zasadnicza Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Darłowie; Darłowo)*

18.XII.1965: lugrotrawler szkolny **Franek Zubrzycki II** Dar-205 *(Zasadnicza Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Darłowie; Darłowo)*

1.IX.1977: lugrotrawler szkolny **Franek Zubrzycki II** Dar-205 *(Technikum i Zasadnicza Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Darłowie; Darłowo)*

 ***UWAGA:*** istnieje fotografia z lat 70-tych z namalowaną na dziobie nazwą: **F. Zubrzycki** Dar 205, być może wykonano ją po zmianie nazwy armatora i

była niezaakceptowaną próbą zmiany nazwy

1983: lugrotrawler szkolny **Franek Zubrzycki II** *(Zespół Szkół Rybołówstwa Morskiego w Darłowie; Darłowo)*

1984: lugrotrawler szkolny **Franek Zubrzycki** *(Zespół Szkół Rybołówstwa Morskiego w Darłowie; Darłowo)*

1.IX.1993: lugrotrawler szkolny **Franek Zubrzycki** *(Zespół Szkół Morskich w Darłowie; Darłowo)*

1999: lugrotrawler szkolny **Franek Zubrzycki II** *(Zespół Szkół Morskich w Darłowie; Darłowo)*

2017: lugrotrawler szkolny **Franek** *(Zespół Szkół Morskich w Darłowie; Darłowo)*

I.2025: w eksploatacji

28.) **PINGWIN** Świ-88, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-322 (B-11/28)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-322 (B-11/28), zamówiony 9.III.1951, położenie stępki 11.IX.1952, wodowany 31.III.1953, ukończony

31.VII.1953

**LR 527869** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5278690;** ***PRS 44079*** --> 1975: ***PRS 440079;*** sygnał wywoławczy: *SPII*

*charakterystyka w I.1959:* 174.5 BRT, 65.1 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.04(rej.)×6.74×3.04 m, głębokość kadłuba 3.10 m, wysokość boczna 3.35 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 9412, rok produkcji 1950, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w I.1967:* 213 BRT, 35 NRT, 100 ton; 32.55(całk.)/30.03(rej.)×6.74×3.04 m, głębokość kadłuba 3.34 m, wysokość boczna 3.35 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 9412, rok produkcji 1950, 300 KM; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 40 ludzi

*charakterystyka w VI.1998:* 182 GT, 54 NT, 100 ton; 32.55(całk.)/29.06(rej.)×6.70×2.69 m, wysokość boczna 3.00 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany,

1 pokład; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, 300 KM; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 40 ludzi

9.III.1951: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

31.VII.1952

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

11.IX.1952: położenie stępki

31.III.1953: wodowany jako **Pingwin** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

31.VII.1953: ukończony jako **Pingwin** Świ-88 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

13.I.1954: **Pingwin** Świ-88 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

26.XI.1954 osiadł na płyciźnie na M. Północnym

4.XI.1957: wraz z trawlerami „Rozoga” i „Saturn” oraz lugrotrawlerem „Jemiołucha”, brał udział w operacji ściągnięcia z mielizny statku-bazy „Kaszuby”

XII.1958: **Pingwin** Świ-88 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1959: **Pingwin** Szn-30 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

13.I.1961 godz. 18.52: stojąc przy Nabrzeżu Bułgarskim w Szczecinie, w ataku porywistego wiatru został zerwany z cum, w wyniku dryfu zderzył się z

lugrotrawlerem „Mazurek” i statkiem „Norman Lykes”

31.III.1961: w porcie świnoujskim zderzył się lugrotrawlerem „Derkacz”

24.IX.1962 godz. 03.15: na Morzu Północnym w trakcie cumowania do burty trawlera „Saturnia” uderzył śródokręciem w jego rufę

30.V.1964: przekazany *Państwowej Szkole Rybaków Morskich* w Szczecinie, skierowany do przebudowy na instrumentalny statek szkolny

III(V?).1965: instrumentalny statek szkolny **Nawigator** *(Państwowa Szkoła Rybaków Morskich w Szczecinie; Szczecin)*

 zmiana nazwy nastąpiła w trakcie przebudowy

22.VI.1966: instrumentalny statek szkolny **Nawigator** *(Państwowa Szkoła Morska w Szczecinie; Szczecin)*

20.VIII.1968: instrumentalny statek szkolny **Nawigator** *(Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie; Szczecin)*

30.I.1998: uroczyste opuszczenie bandery i wycofanie z eksploatacji

6.III.1998 sprzedany do Holandii i skreślony z Rejestru Statkow Morskich *Polskiego Rejestru Statków*

III.1998: statek szkolny **Navigator** *(A. L. J. & R. W. Weemhof & F. Wouda; Rotterdam)*bandera Holandii

IV.2007: istniał

29.) **PUCHACZ** Świ-89, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-323 (B-11/29)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-323 (B-11/29), zamówiony 9.III.1951, położenie stępki 22.IX.1952, wodowany 25.V.1953, ukończony 30.IX.1953

**MMS 261147000;** **LR 528634** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5286348;** ***PRS 44080*** --> 1975: ***PRS 440080;*** numer Rejestru Okrętowego ***ROG 1101;***

sygnał wywoławczy: *SPGK*

*charakterystyka w I.1959:*/i] 174.2 BRT, 64.4 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.02(rej.)×6.74×3.04 m, głębokość kadłuba 3.10 m, wysokość boczna 3.35 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 9188, rok produkcji 1949, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w I.1965:* 200 BRT, 26 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.02(rej.)×6.74×3.04 m, głębokość kadłuba 3.10 m, wysokość boczna 3.35 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 9188, rok produkcji 1949, 300 KM; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów; załoga 40 ludzi

*charakterystyka w I.1974:* 200 BRT, 26 NRT, 100 ton; 32.55(całk.)/30.02(rej.)×6.74×~3.04 m, głębokość kadłuba 3.10 m, wysokość boczna 3.35 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; 8-cyl. silnik SKL 8NVD36A-1U, nr silnika 696611/9978, rok produkcji 1971, 428 KM; 1 ster, 1 śruba,

9 węzłów; załoga 40 ludzi

*charakterystyka w I.1998:* 185 NT, 55 NT, 100 ton; 32.55(całk.)/29.06(rej.)×6.70×2.74 m, wysokość boczna 3.35 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany,

1 pokład; 8-cyl. silnik SKL 8NVD36A-1U 428 KM; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów; załoga 40 ludzi

9.III.1951: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

30.IX.1952

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

22.IX.1952: położenie stępki

25.V.1953: wodowany jako **Puchacz** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

30.IX.1953: ukończony jako **Puchacz** Świ-89 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

11.VI.1954: **Puchacz** Świ-89 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

XII.1958: **Puchacz** Świ-89 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1959: **Puchacz** Szn-31 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

27.VI.1959 ok. godz. 16.30: w gęstej mgle, 24 Mm na płn.-wsch. od Aberdeen uderzył rufą o skały, doznając poważnego uszkodzenia urządzeń sterowych,

odesłany do kraju na holu „Swarożyca”

8.II1962: przekazany *Państwowej Szkole Morskiej* w Gdyni

skierowany do przebudowy na instrumentalny statek szkolny w *Stoczni Marynarki Wojennej* w Gdyni

V.1962: instrumentalny statek szkolny **Horyzont** *(Państwowa Szkoła Morska w Gdyni; Gdynia)*

 zmiana nazwy nastąpiła w trakcie przebudowy

29.IX.1963: uroczyste podniesienie bandery

20.VIII.1968: instrumentalny statek szkolny **Horyzont** *(Wyższa Szkoła Morska w Gdyni; Gdynia)*

III.1973: wymiana dotychczasowego silnika na 8-cyl. silnik SKL 8NVD36A-1U, nr silnika 696611/9978, rok produkcji 1971 o mocy 428 KM

27.VII.1975: wyłowił dwa ciała rozbitków z zachodnioniemieckiego statku „Bremer Westen”, który zatonął ok. godz. 05.00 ok. 30 Mm na płn. od Łeby

IV.1999: sprzedany *Bogusławowi Wielento* z Kołobrzegu

V.1999: statek szkolny **Horyzont** *(„AHA Plus” Bogusław Wielento; Gdynia)*

III.2000: hulk mieszkalny **Horyzont** bandera Holandii

 eksploatowany jako hausboot, mieści się na nim firmowe biuro

I.2013: istniał

30.) **PUSZCZYK** Świ-90, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-324 (B-11/30)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-324 (B-11/30), zamówiony 9.III.1951, położenie stępki 9.XII.1952, wodowany 8.VI.1953, ukończony 26.XI.1953

 ***UWAGA:*** źródła podają również nr budowy S-314

**MMSI 261002170;** **LR 528754** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5287548;** ***PRS 44071*** --> 1975: ***PRS 440071*** --> od 2000: ***PRS 635135;***

numer Rejestru Okrętowego ***ROG 1091;*** sygnał wywoławczy: *SPIM*

*charakterystyka w I.1959:* 174.3 BRT, 64.6 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.01(rej.)×6.75×3.04 m, głębokość kadłuba 3.10 m, wysokość boczna 3.35 m,

wolna burta, 311 mm; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 9221, rok produkcji 1950, 300 KM; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w I.1967:* 213 BRT, 36 NRT, 100 ton; 32.54(całk.)/30.01(rej.)×6.75×3.04 m, głębokość kadłuba 3.35 m, wysokość boczna 3.35 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 9221, rok produkcji 1950, 300 KM; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów; załoga 40 ludzi

*charakterystyka w I.1974:* 213 BRT, 36 NRT, 100 ton; 32.54(całk.)/30.01(rej.)×6.75×~3.04 m, głębokość kadłuba 3.35 m, wysokość boczna 3.35 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; 8-cyl. silnik SKL 8NVD36A-1U, nr silnika 696612/9979, rok produkcji 1972, 428 KM; 1 ster, 1 śruba,

9 węzłów; załoga 40 ludzi

*charakterystyka w I.1979:* 213 BRT, 36 NRT, 100 ton; 32.54(całk.)/30.01(rej.)×6.75×3.01 m, głębokość kadłuba 3.35 m, wysokość boczna 3.70 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; 8-cyl. silnik SKL 8NVD36A-1U, nr silnika 696612/9979, rok produkcji 1972, 428 KM; 1 ster, 1 śruba,

9 węzłów; załoga 40 ludzi

*charakterystyka w I.1998:* 182 GT, 54 NT, 100 ton; 32.54(całk.)/29.06(rej.)×6.70×2.72 m, wysokość boczna 3.35 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany,

1 pokład; 8-cyl. silnik SKL 8NVD36A-1U, 428 KM; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów; załoga 40 ludzi

9.III.1951: zamówiony przez *„Dalmor” Połowy Dalekomorskie* z siedzibą w Gdyni w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku, z terminem dostawy do

30.XI.1952

10.I.1952: przyszły armator zmienił nazwę na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu

9.XII.1952: położenie stępki

8.VI.1953: wodowany jako **Puszczyk** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

26.XI.1953: ukończony jako **Puszczyk** Świ-90 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

17.IV.1954: **Puszczyk** Świ-90 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

22.IX.1954: siedmiu zbuntowanych rybaków, po uwięzieniu pozostałych członków załogi, uprowadziło statek do angielskiego Whitby, gdzie poprosili o azyl

28.XI.1957 ok. godz. 18.30: w trakcie postoju w Darłówku, bosman spadł z nabrzeża i utonął

XII.1959: **Puszczyk** Świ-90 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1960: **Puszczyk** Szn-46 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

6.XII.1962: statek szkolny **Zenit** *(Państwowa Szkoła Morska w Gdyni; Gdynia)*

1964: przebudowany w *Gdyńskiej Stoczni Remontowej* na instrumentalny statek szkolny

I.1965: instrumentalny statek szkolny **Zenit** *(Państwowa Szkoła Morska w Gdyni; Gdynia)*

III.1965: uroczyste podniesienie bandery

20.VIII.1968: instrumentalny statek szkolny **Zenit** *(Wyższa Szkoła Morska w Gdyni; Gdynia)*

III.1973: wymiana dotychczasowego silnika na silnik 8-cyl. SKL 8NVD36A-1U, nr silnika 696612/9979, rok produkcji 1972 o mocy 428 KM

VI.1999: wyłączony z eksploatacji i wystawiony na sprzedaż

X.1999: statek szkolny **Zenit** *(„CIS” Połowy i Transport Morski - Edward Cisowski; Gdynia)*

I.2000: jacht szkoleniowy **Zenit** *(„CIS” Połowy i Transport Morski - Edward Cisowski; Łeba)*

IV.2002: jacht motorowy **Zenit** *(Societa di Navigazione Nauticos Srl; Gdynia)*

2004: przebudowany

IX.2006: jacht motorowy **Zenit** *(„AHA Plus” Bogusław Wielento; Gdynia)*

VIII.2008: jacht motorowy **Zenit** *(„AHA Plus” Bogusław Wielento; Port Vila)* bandera Vanuatu

1.IX.2010: jacht motorowy **Zenit** *(„AHA Plus” Bogusław Wielento; Kołobrzeg)*

2012/2013: jacht motorowy **Zenit** *(Bogusław Wielento; Gdynia)*

V.2023: istnieje, poza eksploatacją

31.) **PERKOZ** Świ-119, typ B-11, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-333 (B-11/31)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-333 (B-11/31), zamówiony 1952, położenie stępki 28.I.1953, wodowany 4.V.1954, ukończony 23.XII.1954

**LR 527482** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5274826;** ***PRS 44081;*** sygnał wywoławczy: *SPHG*

*charakterystyka w I.1959:* 174.1 BRT, 65.9 NRT, 100 ton; 32.57(całk.)/30.06(rej.)×6.74×~3.04 m, głębokość kadłuba 3.10 m, wysokość boczna 3.35 m,

wolna burta 311 mm; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 138 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 14602/1182, rok produkcji 1953, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 100 m2; 1 ster, 1 śruba, 9 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga

18 ludzi

1952: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku

28.I.1953: położenie stępki

4.V.1954: wodowany jako **Perkoz**dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

XII.1954: przekazany *Przedsiębiorstwu Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

23.XII.1954: ukończony jako **Perkoz** Świ-119 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

XII.1959: **Perkoz** Świ-119 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1960: **Perkoz** Szn-45 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

pocz.1971: przekazany *Stoczni Remontowej „Parnica”* w Szczecinie w celu złomowania

25.IX.1971: zakończono złomowanie

32.) **AR 23**, typ B-11 --> od poł.1954: Projekt 12, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-341 (Pr-12/4)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-341 (Pr-12/4), zamówiony 1952, położenie stępki 1953, wodowany 29.V.1954, ukończony 24.V.1955,

podniesienie bandery 24.V.1955

***UWAGA:*** źródła podają również nr budowy S-343

**MMSI 261001970;** **IMO 8829415;** ***PRS 44082*** --> od 1984: ***PRS 390023*** --> od 2009: ***PRS 635257;*** numer Rejestru Okrętowego ***ROG 2407;***

sygnał wywoławczy (od 1992): *SPRL*

*charakterystyka w 1955:* wyporność 300 ts, pełna 311 ts; 32.57(całk.)×6.74×3.04 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; 8-cyl. silnik Buckau-Wolf

R8DV136, 300 KM, 2 maszty; 1 ster, 1 śruba, 9.7 węzła, zasięg 3400 Mm; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w I.1990:* 165 BRT, 49 NRT, 38.9 tony; 32.57(całk.)/29.13(rej.)×6.74×2.86 m, wysokość boczna 3.35 m; stalowy, nitowano-spawany,

1 pokład; 8-cyl. silnik Buckau-Wolf R8DV136, nr silnika 15799, 300 KM, 2 maszty; 1 ster, 1 śruba, 8 węzłów, autonomiczność 21 dni; załoga 30 ludzi

1952: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku

1953: położenie stępki

29.V.1954: wodowany z **Nieznaną Nazwą** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

poł.1954: zakupiony przez *Marynarkę Wojenną Rzeczpospolitej Polskiej* z przeznaczeniem na okręt ratowniczy

24.V.1955: ukończony jako okręt ratowniczy **AR 23** *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

 również tego dnia miało miejsce podniesienie bandery

12.VI.1955: uroczyste podniesienie bandery i przekazanie *Szefostwu Ratownictwa Marynarki Wojennej*

 przydzielony do *Oddziału Awaryjno-Ratowniczego*

20.IX.1959: **R 23** *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

 przydzielony do *Oddziału Ratowniczego*

 ***UWAGA:*** znana jest fotografia „R-23” prawdopodobnie z 20.IX.1959 roku, z namalowaną (przez pomyłkę?) na burcie nazwą „**OR-23**”

30.XI.1964: przydzielony do *41. Dywizjonu Okrętów Ratowniczych*

31.XII.1983: skreślony z listy floty

1984: kuter badawczy **Kaszubski Brzeg** *(Centralne Muzeum Morskie; Gdańsk)*

 przekazany w zamian za wyeksploatowany „R-22”, pierwotnie przewidziany dla *Centralnego Muzeum Morskiego*

2008: wycofany z eksploatacji

2009: jacht motorowy **Safira** *(Yacht Building Management; Gdańsk)*

29.VI.2016: w wyniku awarii napędu, wszedł na mieliznę w wysokości Juraty

XI.2022: zacumowany na Motławie, naprzeciw dawnej *Stoczni Cesarskiej*, oferowany na sprzedaż

X.2023: złomowany

33.) **AR 21**, typ B-11 --> od poł.1954: Projekt 12, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-344 (Pr-12/2)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-344 (Pr-12/2), zamówiony 1952, położenie stępki 2.I.1954, wodowany 24.V.1954, ukończony 20.IV.1955,

podniesienie bandery 20.IV1955

**IMO 8829414;** ***PRS 44083*** --> od 1983: ***PRS 390021;*** numer Rejestru Okrętowego ***ROG 2310;*** sygnał wywoławczy (od 1983): *SRNW*

*charakterystyka w 1955:* wyporność 300 ts, pełna 311 ts; 32.57(całk.)×6.74×3.04 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; 8-cyl. silnik Buckau-Wolf

R8DV136, 300 KM, 2 maszty; 1 ster, 1 śruba, 9.7 węzła, zasięg 3400 Mm; załoga 18 ludzi

*charakterystyka w VI.1988:* 185 GT, 50 NT, 309 ton (wyporności); 32.47(całk.)/29.06(rej.)×6.73×3.20 m, wysokość boczna 3.37 m; kadłub stalowy, nitowano-

spawany, 1 pokład, 8-cyl. silnik Buckau-Wolf R8DV136, 310 KM, 2 maszty; 1 ster, 1 śruba, 9.2 węzła;

1952: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku

2.I.1954: położenie stępki

24.V.1954: wodowany z **Nieznaną Nazwą** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”*

poł.1954: zakupiony przez *Marynarkę Wojenną Rzeczpospolitej Polskiej* z przeznaczeniem na okręt ratowniczy

20.IV.1955: ukończony jako okręt ratowniczy **AR 21** *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

 również tego dnia miało miejsce podniesienie bandery

22.V.1955: przekazany *Szefostwu Ratownictwa Marynarki Wojennej*

 przydzielony do *Oddziału Awaryjno-Ratowniczego*

20.IX.1959: **R 21** *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

 przydzielony do *Oddziału Ratowniczego*

30.XI.1964: przydzielony do *41. Dywizjonu Okrętów Ratowniczych*

31.XII.1982: skreślony z listy floty

3.II.1983: **Podwodnik** *(Liga Morska; Gdynia)*

 skierowany do *Stoczni Marynarki Wojennej im. Dąbrowszczaków* w Gdyni, w celu remontu i adaptacji do nowych zadań

25.VI.1986: **Podwodnik** *(Zakład Robót Podwodnych Ligi Morskiej; Gdynia)*

 wpisany do *Rejestru Okrętowego* w *Izbie Morskiej* w Gdyni pod numerem ROG 2310

1986/1987: zakończenie remontu i adaptacji

1989: **Podwodnik** *(Zakład Robót Podwodnych „Ligmor”; Gdynia)*

1992: **Podwodnik** *(Przedsiębiorstwo Robót Podwodnych „Marinex”, Spółka z o.o.; Gdynia)*

1994: **Podwodnik** *(Przedsiębiorstwo Robót Podwodnych i Hydrograficznych „Marinex”, Spółka z o.o.; Gdynia)*

II.poł.2003: złomowany

34.) **AR 20**, typ B-11 --> od poł.1954: Projekt 12, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-345 (Pr-12/1)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-345 (Pr-12/1), zamówiony 1952, położenie stępki 18.III.1954, wodowany 7.IX.1954, ukończony 22.II.1955,

podniesienie bandery 27.III.1955

***PRS 44084***

*charakterystyka w 1955:* wyporność 300 ts, pełna 311 ts; 32.57(całk.)×6.74×3.04 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; 8-cyl. silnik Buckau-Wolf

R8DV136, 300 KM, 2 maszty; 1 ster, 1 śruba, 9.7 węzła, zasięg 3400 Mm; załoga 18 ludzi

1952: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku

18.III.1954: położenie stępki

poł.1954: zakupiony przez *Marynarkę Wojenną Rzeczpospolitej Polskiej* z przeznaczeniem na okręt ratowniczy

7.IX.1954: wodowany **Bez Nazwy** (?) dla *Marynarki Wojennej Rzeczpospolitej Polskiej*

22.II.1955: ukończony jako okręt ratowniczy **AR 20** *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

27.III.1955: przejęty przez *Marynarkę Wojenną Rzeczpospolitej Polskiej*

 również tego dnia miało miejsce podniesienie bandery

29.III.1955: przekazany *Szefostwu Ratownictwa Marynarki Wojennej*

 przydzielony do *Oddziału Awaryjno-Ratowniczego*

27.V.1955: uroczyste podniesienie bandery wojennej

20.IX.1959: **R 20** *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

 przydzielony do *Oddziału Ratowniczego*

1960: sprzedany do Indonezji

1960-1961: przebudowa w *Stoczni Marynarki Wojennej* w Gdyni według zapotrzebowania kontrahenta indonezyjskiego

10.VIII.1961: próby morskie po przebudowie

29.VIII.1961: **Cietrzew** *(Polskie Ratownictwo Okrętowe; Gdynia)*

 ***UWAGA:*** otrzymał cywilne malowanie oraz fikcyjną nazwę namalowaną na burcie dla kamuflażu właściwego przeznaczenia okrętu.

31.VIII.1961: na wysokości duńskiego portu Skagen, w gęstej mgle, zderzył się ze zbiornikowcem „Zawrat”

17.X.1961: na redzie Surabaya przemalowany w „wojenne” kolory

21.X.1961: opuszczenie polskiej bandery i podniesienie bandery indonezyjskiej

30.X.1961: oficjalne przekazanie Indonezyjczykom

31.XII.1961: wykreślony z listy okrętów *Marynarki Wojennej Rzeczpospolitej Polskiej*

dalsze losy nieznane

35.) **AR 22**, typ B-11 --> od poł.1954: Projekt 12, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-346 (Pr-12/3)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-346 (Pr-12/3), zamówiony 1952, położenie stępki 23.IV.1954, wodowany 1.X.1954, ukończony 28.IV.1955,

podniesienie bandery 18.V.1955

***PRS 44085***

*charakterystyka w 1955:* wyporność 300 ts, pełna 311 ts; 32.57(całk.)×6.74×3.04 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; 8-cyl. silnik Buckau-Wolf

R8DV136, 300 KM, 2 maszty; 1 ster, 1 śruba, 9.7 węzła, zasięg 3400 Mm; załoga 18 ludzi

1952: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Świnoujściu w *Stoczni Północnej* z siedzibą w Gdańsku

23.IV.1954: położenie stępki

poł.1954: zakupiony przez *Marynarkę Wojenną Rzeczpospolitej Polskiej* z przeznaczeniem na okręt ratowniczy

1.X.1954: wodowany **Bez Nazwy** (?) dla *Marynarki Wojennej Rzeczpospolitej Polskiej)*

21.IV.1955: przejęty przez *Marynarkę Wojenną Rzeczpospolitej Polskiej*

28.IV.1955: ukończony jako okręt ratowniczy **AR 22** *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

18.V.1955: poniesienie bandery

21.V.1955: uroczyste podniesienie bandery wojennej

28.V.1955: przekazany *Szefostwu Ratownictwa Marynarki Wojennej*

 przydzielony do *Oddziału Awaryjno-Ratowniczego*

20.IX.1959: **R 22** *(Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej Polskiej)*

 przydzielony do *Oddziału Ratowniczego*

1.VI.1965: przydzielony do *42. Dywizjonu Okrętów Ratowniczych*

30.V.1967: przydzielony do *8. Flotylli Okrętów Wojennych*

31.XII.1982: skreślony z listy floty

1983: złomowany, planowane przekazanie *Centralnemu Muzeum Morskiemu*, nie doszło do skutku, gdyż nieoficjalnie wymieniono go na bliźniaczy

„AR-23”

***Źródła:***

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

**Binaś Jarosław** *Polska Flota Dalekomorska. Dzieje pewnego upadku* w *Morza, Statki i Okręty nr 4/2007,* Magnum-X sp. z o.o., Warszawa 2007,

ISSN-1426-529X

**Binaś Jarosław** *Nasze trawlery* w *Morza, Statki i Okręty nr 10-11/2007,* Magnum-X sp. z o.o., Warszawa 2007, ISSN-1426-529X

**Chłapowski Konstanty** *Matka Odra. Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra” w Świnoujściu 1952-2003*,

Wydawnictwo ZAPOL, Szczecin 2012, ISBN 978-83-7518-414-3

**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

**Danielewicz Waldemar** *Polskie holowniki morskie 1920-2015* Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa „PORTA MARE”, Gdańsk 2015,

ISBN 978-83-62022-20-5

**Huras Bohdan** *Dalmor. Album floty*, PORTA MARE - Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa, Gdynia 2019, ISBN 978-83-620227-43-4

**Koszela Witold** *Okręty floty polskiej. Tom I*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2017, ISBN 978-83-657467-67-2

**Grajter Jerzy** *Sto trzydzieści beczek na burcie* w *Morze. Morski miesięcznik LPŻ nr 6(271)/1953,* P.P. Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1953

**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, 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

**Miciński Jerzy** *Polska Flota Rybacka część 5* w *Miesięcznik Morze 1956/12*, RSW Prasa-Książka-Ruch, Katowice 1956

**Miciński Jerzy** *Podzwonne dla „Ptaszków”* w *Miesięcznik Morze 1976/7*, RSW Prasa-Książka-Ruch, Katowice 1976

*Register of Ships 1958-59*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1958

*Register of Ships 1959-60*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1959

*Register of Ships 1960-61*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1960

*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 1982*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1982

*Rejestr Jachtów Morskich 1983*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1983

*Rejestr Jachtów Morskich 1984*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1984

*Rejestr Jachtów Morskich 1985*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1985

*Rejestr Jachtów Morskich 1986*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1986

*Rejestr Jachtów Morskich 1987*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1987

*Rejestr Jachtów Morskich 1988*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1988

*Rejestr Jachtów Morskich 1989*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1989

*Rejestr Jachtów Morskich 1990*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1990

*Rejestr Jachtów Morskich 1991*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1991

*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

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

2021, ISSN-1426-529X

**Rochowicz** **Robert** *Uniwersalni ratownicy. Kutry projektu R-30* w *Morze nr 5/2018,* Zespół Badań i Analiz Militarnych, Warszawa 2018, ISSN-2543-5469

**Rochowicz** **Robert** *Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej. Rok 1955* w *Morza, Statki i Okręty nr 1/1998,* Magnum-X sp. z o.o., Warszawa 1998,

ISSN-1426-529X

**Rochowicz** **Robert** *Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej. Rok 1959* w *Morza, Statki i Okręty nr 2/1999,* Magnum-X sp. z o.o., Warszawa 1999,

ISSN-1426-529X

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

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

**Sawicki Jan Kazimierz** *Polskie Ratownictwo Okrętowe 1951-2001. Zarys działalności*, Wyższa Szkoła Morska w Gdyni, Gdynia 2001,

ISBN 83-885832-01-8

**Soroka Marek** *Polskie okręty wojenne 1945-1980*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1986, ISBN 83-215-3249-7

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

*Tabelaryczny wykaz projektów jednostek pływających wykonanych w okresie 1955-1975*, Biuro Projektowo-Technologiczne Morskich Stoczni

Remontowych „PROREM”

**Tymiński Jan** *Od rybackiego lugrotrawlera typu B-11 „Skowronek” do statku badawczego r/v „Hydromet”* w *Nautologia 154/2017* Polskie Towarzystwo

Nautologiczne, Gdynia 2017, PL ISSN 0548-0523

**Woźniak Stanisław** *Budujemy model lugrotrawlera „Dudek”* w *Morze. Ilustrowane pismo Ligii Morskiej nry 12(265)/1952* i *2 (267)/1953,* P.P. Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1953

**Zientara Wojciech** *Wykaz jachtów polskich*

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

<http://www.cwm.edu.pl/zawisza-czarny>

<http://fow.pl/forum/viewtopic.php?f=18&t=7089>

<http://fow.pl/forum/viewtopic.php?f=32&t=8338>

<https://www.graptolite.net/Facta_Nautica/PMW/R23.html>

<http://www.histarmar.com.ar/Pesqueros/0PescaIndice.htm>

<http://jachtfilm.pl/artykuly/gdziekolwiek-dopelni-sie-twoj-los/>

[http://kronikarp.pl/szukaj,40405,tag-690071,strona-2](http://kronikarp.pl/szukaj%2C40405%2Ctag-690071%2Cstrona-2)

<http://www.nytimes.com/1984/06/04/world/18-missing-1-dead-and-9-rescued-as-tall-ship-is-lost-near-bermuda.html>

<http://www.shipspotting.com/>

<http://soviet-trawler.narod.ru/pages/poland/list_of_b11.html>

<https://wobiektywieshipspottera.blogspot.com/2018/07/z-cyklu-holowniki-cz-30-seiner.html>

<http://wojtekzientara.pl/silniki.html>

<https://www.youtube.com/watch?v=R3mkNrB6Uc8>