***Wykaz polskich lugrów Nr 2 (wersja 2.3)***

***Lugrotrawlery typu B-17***

1.) **MASKONOR** Świ-122, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-347

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-347, zamówiony 10.II.1954, położenie stępki 25.V.1954, wodowany 17.XII.1954, podniesienie bandery

30.VIII.1955

**LR 522819**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5228190;** **ON 356100** (od 1971)**; *PRS 44101;*** sygnał wywoławczy: *SPHS*

*charakterystyka w I.1959:* 183.59 BRT, 77.20 NRT, 110 ton; 34.45(całk.)/31.97(rej.)×6.73×2.65 m, głębokość kadłuba 2.45 m, wysokość boczna 3.61 m,

wolna burta 384 mm; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 17725, rok produkcji 1955, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga

18 osób

10.II.1954: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni, z terminem dostawy do 30.VI.1955

25.V.1954: położenie stępki

17.XII.1954: wodowany jako **Mniszek** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni

30.VIII.1955: ukończony jako **Maskonor** Świ-122 *(Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

3.X.1955: **Maskonor** Świ-122 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

przekazany zgodnie z poleceniem *Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego*

XII.1957: **Maskonor** Świ-122 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Maskonor** Szn-19 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

12.IX.1959 godz. 05.33: zmarł jeden z rybaków, lugrotrawler płynął ze Szczecina do Świnoujścia

12.II.1962 pomiędzy godz. 20.00 a 21.00: w szczecińskim Kanale Grabowskim, został zerwany z cum, przez dryfujący, niewykończony drobnicowiec „Hanka

Sawicka”, po czym sam zdryfował i uderzył w rudowęglowiec „Malbork”

6.XI.1963: ściągnął z kamienistej mielizny Orhage w pobliżu Klitmoller (Dania) lugrotrawler „Gil”

30.XI.1965: cumując przy Nabrzeżu Bułgarskim doznał nieznacznych uszkodzeń burt i nadburcia w wyniku kolizji ze zbiornikowcem wody „Wodnik”

17.VIII.1971: sprzedany zachodnioniemieckiej firmie *Debraco Ltd.*

I.poł.IX.1971: przejęty przez spółkę-córkę *Seacrust Ltd* z Freeport na Bahamach

cumuje w Szczecinie, dokonuje się na nim drobnych napraw i przemalowania na jasne „tropikalne” kolory

6.X.1971: **Seacrust 157** *(****właściciel:*** *Debraco Ltd.;* ***użytkownik:*** *Seacrust Ltd.; Nassau, Bahamy)*, bandera Wielkiej Brytanii

 dowodził kapitan Stanisław Delega

poł.X.1971: wyszedł ze Szczecina w towarzystwie sześciu bliźniaczych jednostek w rejs do Paramaribo

 rejs wiódł przez Kanał Kiloński – Brest – Wyspy Kanaryjskie – Dakar - Paramaribo

poł.XI.1971 zawinął, w towarzystwie pozostałych „Seacrust-ów” do Paramaribo

L.1973: unieruchomiony w Paramaribo

później, przeholowany w górę rzeki, porzucony w buszu, z czasem pocięty na złom

***UWAGA:*** wykazywany w *Lloyd’s Register of Ships* do

2.) **MARABUT** Świ-121, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-348

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-348, zamówiony 10.II.1954, położenie stępki 5.VII.1954, wodowany 29.III.1955, podniesienie bandery 3.IX.1955

**LR 522066** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5220667**; ***PRS 44102***;sygnał wywoławczy: *SPHR*

*charakterystyka w I.1959:* 183.61 BRT, 77.13 NRT, 110 ton; 34.45(całk.)/31.98(rej.)×6.74×2.65 m, głębokość kadłuba 2.44 m, wysokość boczna 3.61 m,

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 17039, rok produkcji 1954, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

10.II.1954: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni, z terminem dostawy do 30.VI.1955

5.VII.1954: położenie stępki

29.III.1955: wodowany jako **Marabut** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni

23.VIII.1955: zgodnie z poleceniem *Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego* przekazany *Przedsiębiorstwu Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich*

*„Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

3.IX.1955: ukończony jako **Marabut** Świ-121 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

XII.1957: **Marabut** Świ-121 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Marabut** Szn-13 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

17.XII.1961: w trakcie manewrów w holenderskim porcie Ijmuiden uderzył w barkę „Frans”

12.III.1962: zderzył się z lugrotrawlerem „Jarząbek”

31.VIII.1964 godz. 03.04: podczas holowania (kapitan Leon Marciniak) w kierunku zatoki Bridlington lugrotrawlera „Mornel”, zderzył się on z sowieckim

statkiem rybackim „R 207”, który wymusił przejście przed dziobem jednostki holowanej.

26.IV.1967 godz. 14.15: cumując przy Nabrzeżu Bułgarskim portu szczecińskiego, został uderzony w burtę przez manewrujący w porcie zbiornikowiec wody

„Wodnik”

22.IX.1971: przekazany *Gdańskiemu Urzędowi Morskiemu*, zamiast pierwotnie przewidzianego lugrotrawlera „Jemioucha”

skierowany do przebudowy w *Stoczni Północnej*

pocz.1972: statek hydrograficzny **Konstelacja** *(Gdański Urząd Morski; Gdańsk)*

 przejęcie statku po przebudowie

1975: statek hydrograficzny **Konstelacja** *(Urząd Morski w Gdyni; Gdańsk)*

II.poł.1991: statek hydrograficzny **Konstelacja** *(Biuro Hydrograficzne Rzeczypospolitej Polskiej; Gdańsk)*

V.1995: statek hydrograficzny **Konstelacja** *(Urząd Morski w Gdyni; Gdańsk)*

29.IV.1999: sprzedany Wojciechowi Jankowskiemu z Gdańska i Stanisławowi Oroczko z Wilhelmshafen

2000: pływająca restauracja **Konstelacja** *(Spółka „Konstelacja”; Gdańsk)*

cumowała na Motławie, na gdańskim Starym Mieście

XII.2001(?): odholowana

2004: wystawiony na sprzedaż

2007: złomowana i wykreślona z rejestru *Urzędu Morskiego*

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

3.) **MEWA** Świ-120, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-354

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-354, zamówiony 10.II.1954, położenie stępki 25.VIII.1954, wodowany 18.III.1955, podniesienie bandery

24.VI.1955

**LR 523369**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5233690;** ***PRS 44103;*** sygnał wywoławczy: *SPHQ* --> od 1980/1981: LW*3985*

*charakterystyka w I.1959:* 183.45 BRT, 77.83 NRT, 110 ton; 34.45(całk.)/31.96(rej.)×6.72×2.65 m, głębokość kadłuba 2.45 m, wysokość boczna 3.61 m,

wolna burta 384 mm; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 15792, rok produkcji 1954, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

10.II.1954: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni, z terminem dostawy do 1.IX.1955

25.VIII.1954: położenie stępki

18.III.1955: wodowany jako **Mewa** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni

24.VI.1955: ukończony jako **Mewa** Świ-120 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”; Świnoujście)*

12.VIII.1955: **Mewa** Świ-120 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

z ramienia *„Dalmoru”* statek zdawał kpt. Mieczysław Abramowski

XII.1957: **Mewa** Świ-120 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Mewa** Szn-12 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

8.XI.1962 godz. 16.22: wszedł na mieliznę Hoolder Hasks (szyper Jerzy Grzybowski) położonej ok. 1,5 mili na zachód od wyspy Texel

 zszedł z płycizny samodzielnie, uszkadzając dodatkowo płetwę i trzon sterowy

15.IV.1964 godz. 00.10: wszedł na mieliznę (szyper Feliks Błażytko) 3 kable na płd.-wsch. od latarni morskiej Kollicker-Ort

 ściągnięty przez holownik „Rosomak”, podczas akcji ratowniczej doznał uszkodzenia śruby

19.XI.1971: sprzedany za pośrednictwem *Navimoru* argentyńskiej firmie *Vendido a Ventura S.A.*, reprezentowanej przez firmę *Arps* z Hamburga (Hans Dieter

Arps)

22.I.1972: **Maximo** *(Vendido a Ventura S.A.; Mar del Plata)*, bandera Argentyny

tego dnia przejęty przez Argentyńczyków w Szczecinie

† 14.XII.1982: zatonął na wsch. od Puerto Madryn na pozycji S 42º55’ i W 62º30’

 wrak leży na głębokości 75m, w/g raportu nurków, prawdopodobną przyczyną zatonięcia mogło być pęknięcie kadłuba

4.) **MYSZOŁÓW** Świ-123, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-355

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-355, zamówiony 10.II.1954, położenie stępki 7.X.1954, wodowany 28.V.1955, podniesienie bandery 22.IX.1955

**LR 524488**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5244883;** **ON 356094** (od 1971)**; *PRS 44104***;sygnał wywoławczy: *SPHT*

*charakterystyka w I.1959:* 183.85 BRT, 77.14 NRT, 110 ton; 34.45(całk.)/31.95(rej.)×6.72×2.65 m, głębokość kadłuba 2.45 m, wysokość boczna 3.61 m,

wolna burta 384 mm; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 17038, rok produkcji 1954, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

10.II.1954: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni, z terminem dostawy do 15.IX.1955

7.X.1954: położenie stępki

28.V.1955: wodowany jako **Myszołów** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni

23.VIII.1955: *Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego* polecił przekazać statek *Przedsiębiorstwu Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z

siedzibą w Świnoujściu

22.IX.1955: ukończony jako **Myszołów** Świ-123 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Odra”; Świnoujście)*

*„Dalmor”* jednocześnie przejmował statek ze stoczni i przekazywał go *„Odrze”*

XII.1957: **Myszołów** Świ-123 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Myszołów** Szn-16 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

15.III.1962: zderzył się z duńskim statkiem rybackim „Gerhard` Ekkenga” (AE 10)

17.VIII.1971: sprzedany zachodnioniemieckiej firmie *Debraco Ltd.*

I.poł.IX.1971: przejęty przez spółkę-córkę *Seacrust Ltd* z Freeport na Bahamach

 cumuje w Szczecinie, dokonuje się na nim drobnych napraw i przemalowania na jasne „tropikalne” kolory

6.X.1971: **Seacrust 154** *(****właściciel:*** *Debraco Ltd.;* ***użytkownik:*** *Seacrust Ltd.; Nassau, Bahamy)*, bandera Wielkiej Brytanii

 dowodził kapitan Leon Kazimierczak

poł.X.1971: wyszedł ze Szczecina w towarzystwie sześciu bliźniaczych jednostek w rejs do Paramaribo

 rejs wiódł przez Kanał Kiloński – Brest – Wyspy Kanaryjskie – Dakar - Paramaribo

poł.XI.1971 zawinął, w towarzystwie pozostałych „Seacrust-ów” do Paramaribo

IV./V.1972: podczas postoju przy kei w Paramaribo, wypadł za burtę i utonął, dowódca statku kapitan Leon Kazimierczak

3.V.1972: statek objął kapitan Franciszek Waberski

L.1973: unieruchomiony w Paramaribo

później, przeholowany w górę rzeki, porzucony w buszu, z czasem pocięte pocięty na złom

5.) **MAKOLĄGWA** Świ-124, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-355

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-355, zamówiony 10.II.1954, położenie stępki 3.XII.1954, wodowany 21.VI.1955, podniesienie bandery

30.IX.1955

**LR 521805**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5218054;** ***PRS 44105;*** sygnał wywoławczy: *SPHU*

*charakterystyka w I.1959:* 183.66 BRT, 77.14 NRT, 106 ton; 34.45(całk.)/31.96(rej.)×6.74×2.65 m, głębokość kadłuba 2.44 m, wysokość boczna 3.61 m,

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 17083, rok produkcji 1954, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

10.II.1954: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni, z terminem dostawy do 30.IX.1955

3.XII.1954: położenie stępki

21.VI.1955: wodowany jako **Makolągwa** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni

23.VIII.1955: *Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego* polecił przekazać statek *Przedsiębiorstwu Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z

siedzibą w Świnoujściu

30.IX.1955: ukończony jako **Makolągwa** Świ-124 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

*„Dalmor”* jednocześnie przejmował statek ze stoczni i przekazywał go *„Odrze”*

XI.1957: **Makolągwa** Świ-124 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Makolągwa** Szn-18 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

22.VIII.1961: na Morzu Północnym zderzył się z lugrotrawlerem „Mysikrólik”

10.V.1966 godz. 08.24: na Morzu Północnym, w trakcie połowów włokiem, zderzył się z niezidentyfikowanym statkiem rybackim

18.XII.1969: **Makolągwa** Szn-18 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Szczecin)*

21.I.1970: **Makolągwa** Wła-201 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

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

Arps)

18.XII.1972: **Santa Angela** *(Vendido a Ventura S.A.; Mar del Plata)*, bandera Argentyny

tego dnia przejęty przez Argentyńczyków we Władysławowie

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

† 1996: zatonął podczas postoju przy nabrzeżu w porcie Mar del Plata

1998: podniesiony i złomowany

6.) **MAZUREK** Świ-126, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-359

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-359, zamówiony 10.II.1954, położenie stępki 11.XII.1954, wodowany 13.IX.1955, podniesienie bandery

26.XI.1955

**LR 523035**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5230351;** ***PRS 44106;*** sygnał wywoławczy: *SPHW*

***UWAGA:*** numer IMO przyznany po zatopieniu statku

*charakterystyka w I.1959:* 183.40 BRT, 77.45 NRT, 110 ton; 34.45(całk.)/31.95(rej.)×6.74×2.65 m, głębokość kadłuba 2.44 m, wysokość boczna 3.61 m,

wolna burta 384 mm; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 17702, rok produkcji 1954, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

10.II.1954: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni, z terminem dostawy do 1.XII.1955

11.XII.1954: położenie stępki

23.VIII.1955: *Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego* polecił przekazać statek *Przedsiębiorstwu Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z

siedzibą w Świnoujściu

13.IX.1955: wodowany jako **Mazurek** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

25.XI.1955: ukończony jako **Mazurek** Świ-126 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

 *„Dalmor”* jednocześnie przejmował statek ze stoczni i przekazywał go *„Odrze”*, czyniącym powinności z ramienia *„Dalmoru”* był kpt. Mieczysław

Abramowski

26.XI.1955: podniesienie bandery

7.VII.1958 ok. godz. 02.00: zderzył się (kapitan Mieczysław Kowalewski) z amerykańskim niszczycielem „Brownson” (DD 868)

 jako przyczynę uznano opuszczenie mostku przez oficera wachtowego i chybiony manewr „ostatniej szansy”

17.XII.1957: **Mazurek** Świ-126 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Mazurek** Szn-17 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

13.I.1961 godz. 18.52: cumując szczecińskim Nabrzeżu Bułgarskim, został uderzony przez zerwany z cum przez porywisty wiatr, dryfujący w porcie

lugrotrawler „Pingwin” (Szn-30)

† 26.VII.1963 godz. 08.34: zatonął w ciężkim sztormie (szyper Marian Formella) na Kattegacie, 13 Mm od duńskiego Hantsholm na skutek awarii i błędów

załogi (zginęło 6 rybaków)

7.) **MORNEL** Świ-125, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-360

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-360, zamówiony10.II.1954, położenie stępki 14.I.1955, wodowany 30.VII.1955, podniesienie bandery 31.X.1955

**LR 524215**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5242158**; ***PRS 44107***;sygnał wywoławczy: *SPHV* --> od 1980/1981: LW*3985*

*charakterystyka w I.1959:* 184.25 BRT, 77 NRT, 110 ton; 34.45(całk.)/31.94(rej.)×6.72×2.65 m, głębokość kadłuba 2.44 m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 17724, rok produkcji 1954, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

10.II.1954: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni, z terminem dostawy do 15.XII.1955

14.I.1955: położenie stępki

30.VII.1955: wodowany jako **Mornel** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni

23.VIII.1955: *Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego* polecił przekazać statek *Przedsiębiorstwu Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z

siedzibą w Świnoujściu

31.X.1955: ukończony jako **Mornel** Świ-125 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

 *„Dalmor”* jednocześnie przejmował statek ze stoczni i przekazywał go *„Odrze”*

31.X.1957: osiadł na płyciźnie

XI.1957: **Mornel** Świ-125 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Mornel** Szn-15 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

31.VIII.1964 godz. 03.04: podczas holowania (kapitan Tadeusz Jakimowicz) przez lugrotrawler „Marabut” w kierunku zatoki Bridlington, zderzył się z

sowieckim statkiem rybackim „R 207”, który wymusił przejście przed dziobem jednostki holowanej.

19.XI.1971: sprzedany za pośrednictwem *Navimoru* argentyńskiej firmie *Vendido a Ventura S.A.*, reprezentowanej przez firmę *Arps* z Hamburga (Hans Dieter

Arps)

22.I.1972: **Fabiana C.** *(Vendido a Ventura S.A.; Mar del Plata)*, bandera Argentyny

tego dnia przejęty przez Argentyńczyków w Szczecinie

† 1.VIII.1991: zatonął w Darsena de Cabotage, Mar del Plata na pozycji 38º02’53”S, 57º32’18”W

8.) **MYSIKRÓLIK** Świ-127, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-361

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-361, zamówiony 10.II.1954, położenie stępki 1.IV.1955, wodowany 24.IX.1955, podniesienie bandery

29.XII.1955

**LR 524484**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5244845;** ***PRS 44108;*** sygnał wywoławczy: *SPHX* --> od 1980/1981: LW*3989*

*charakterystyka w I.1959:* 183.80 BRT, 77.04 NRT, 110 ton; 34.45(całk.)/31.98(rej.)×6.73×2.65 m, głębokość kadłuba 244 m, wysokość boczna 3.61 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 17085, rok produkcji 1954, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

10.II.1954: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni, z terminem dostawy do 20.XII.1955

1.IV.1955: położenie stępki

23.VIII.1955: *Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego* polecił przekazać statek *Przedsiębiorstwu Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z

siedzibą w Świnoujściu

24.IX.1955: wodowany jako **Mysikrólik** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

29.XII.1955: ukończony jako **Mysikrólik** Świ-127 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

 *„Dalmor”* jednocześnie przejmował statek ze stoczni i przekazywał go *„Odrze”*

4.X.1956: znajdował się w pobliżu miejsca zatonięcia lugrotrawlera „Cyranka”, brał udział w akcji ratowniczej

podjął z wody jednego rozbitka, a trzech dalszych z dryfującego do góry stępką kadłuba lugrotrawlera „Cyranka”

I.poł.X.1956: przewiózł do Świnoujścia pięciu uratowanych rozbitków z „Cyranki”

 oprócz czterech uratowanych przez „Mysikrólika”, piątego podjął z wody włoski statek „Italian Victory”

30.XI.1957: wszedł na płyciznę w awanporcie Ijmuiden

XII.1957: **Mysikrólik** Świ-127 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.kw.1958: **Mysikrólik** Szn-14 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

V.1958: był pierwszym lugrotrawlerem szczecińskiego *„Gryfa”*, który wyszedł na Morze Północne i rozpoczął połowy na Rynnie Norweskiej

 dowodził szyper Stanisław Niedźwiedzki

27.XI.1958: wszedł na mieliznę

22.VIII.1961: na Morzu Północnym zderzył się z lugrotrawlerem „Makolągwa”

3.XI.1963 godz. 18.00: idąc w gęstej mgle, wszedł na mieliznę (szyper August Detlaff) na 47 km toru wodnego szczecin-Świnoujście, przed stawą „Raduń

Dolna”

24.XI.1965: podjął rozbitków (szyper Władysław Wojnowski) z zatopionego lugrotrawlera „Głuszec”, który zatonął na skałach w pobliżu norweskiej latarni

morskiej Rivingen

5.IX.1967: stojąc na kotwicy w zakolu Filey Bay na wschodnim wybrzeżu Anglii, został uderzony przez manewrujący lugrotrawler „Sowa”

31.XII.1967 godz. 04.53: idąc do kraju, wszedł (kapitan Lucjan Lewandowski) na zachodnią krawędź mielizny Falsterbro-Rev., powodem były błędy w

nawigacji pierwszego oficera.

 niemal w tym samym czasie i miejscu na płyciźnie znalazł się również lugrotrawler „Raszka”

19.XI.1971: sprzedany za pośrednictwem *Navimoru* argentyńskiej firmie *Vendido a Ventura S.A.*, reprezentowanej przez firmę *Arps* z Hamburga (Hans Dieter

Arps)

22.I.1972: **Luciano Francisco** *(Vendido a Ventura S.A.; Mar del Plata)*, bandera Argentyny

tego dnia przejęty przez Argentyńczyków w Szczecinie

2009/2010: nadal wykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships

***UWAGA:*** możliwe, że skasowany znacznie wcześniej

 dalsze losy nieznane

9.) **JASTRZĄB** Świ-129, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-362

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-362, zamówiony 10.II.1954, położenie stępki 26.IV.1955, wodowany 25.X.1955, podniesienie bandery

19.III.1956

**LR 517063**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5170630;** **ON 356098** (od 1971)**; *PRS 44109;*** sygnał wywoławczy: *SPJK*

*charakterystyka w I.1959:* 183.56 BRT, 77.18 NRT, 110 ton; 31.96(rej.)×6.72×2.65 m, głębokość kadłuba 2.45 m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub stalowy,

nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 17086, rok produkcji 1954, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

10.II.1954: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni, z terminem dostawy w 1956 roku

26.IV.1955: położenie stępki

23.VIII.1955: *Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego* scedował budowany statek na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z

siedzibą w Świnoujściu

25.X.1955: wodowany jako **Jastrząb** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

19.III.1956: ukończony jako **Jastrząb** Świ-129 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

26.IX.1959 ok. godz. 18.30: z kozła rufowego na pokład spadł kucharz okrętowy, po wyjściu w morze zaistniała nagła potrzeba konsultacji medycznej i

kucharza oddano do szpitala w Brunsbuttelkoog, który zmarł w szpitalu 12 października

XII.1959: **Jastrząb** Świ-129 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1960: **Jastrząb** Szn-49 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

12.VIII.1961: zderzył się z trawlerem „Nida”

4.III.1962: wszedł na mieliznę na torze wodnym Szczecin-Świnoujście

20.IV.1963 ok. godz. 08.45: płynąc do szczecina, wszedł (kapitan Zbigniew Czapnik) na mieliznę u płd.-zach. krańca wyspy Ven w Sundzie

30.VIII.1963 godz. 02.05: idąc na łowisko w bardzo gęstej mgle, wszedł na mieliznę (kapitan Zbigniew Czapnik) w pobliżu wyspy Chełminek na Zalewie

Szczecińskim

24.I.1965 godz. 15.10: lugrotrawler „Jemioucha”, poławiający w tukę z „Jastrzębiem”, został najechany przez sowiecki trawler „Kopli” (SRT-R-9078) wypadek miał miejsce na Skagerraku, a w naprawie pomogła brygada remontowa z sowieckiej bazy kotwiczącej na akwenie

8.VI.1967 godz. 00.40: płynąc na łowisko zderzył się (kapitan Bogusław Chomentowski) na torze wodnym Szczecin-Świnoujście z norweskim statkiem „West

Bay”

15.XII.1967 godz. 12.38: cumując w duńskim porcie Frederickshaven, został uderzony przez duński statek „Reefer Base”, przyczyną był wiatr o sile 7-9 w

skali Beauforta

17.VIII.1971: sprzedany zachodnioniemieckiej firmie *Debraco Ltd.*

I.poł.IX.1971: przejęty przez spółkę-córkę *Seacrust Ltd* z Freeport na Bahamach

cumuje w Szczecinie, dokonuje się na nim drobnych napraw i zostaje przemalowany na jasne, „tropikalne” kolory

6.X.1971: **Seacrust 152** *(****właściciel:*** *Debraco Ltd.;* ***użytkownik:*** *Seacrust Ltd.; Nassau, Bahamy)*, bandera Wielkiej Brytanii

poł.X.1971: wyszedł ze Szczecina w towarzystwie sześciu bliźniaczych jednostek w rejs do Paramaribo

 rejs wiódł przez Kanał Kiloński – Brest – Wyspy Kanaryjskie – Dakar - Paramaribo

poł.XI.1971 zawinął, w towarzystwie pozostałych „Seacrust-ów” do Paramaribo

L.1973: unieruchomiony w Paramaribo

później, przeholowany w górę rzeki, porzucony w buszu, z czasem pocięte pocięty na złom

10.) **JASKÓŁKA** Świ-128, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-363

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-363, zamówiony 16.II.1954, położenie stępki 25.V.1955, wodowany 30.XI.1955, podniesienie bandery 31.I.1956

**LR 517049**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5170490;** ***PRS 44110;*** sygnał wywoławczy: *SPJE*

*charakterystyka w I.1959:* 183.30 BRT, 77.29 NRT, 110 ton; 34.45(całk.)/31.98(rej.)×6.73×~2.7 m, głębokość kadłuba 2.44 m, wysokość boczna 3.61 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 17084, rok produkcji 1954, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

10.II.1954: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni, z terminem dostawy w 1956 roku

25.V.1955: położenie stępki

23.VIII.1955: *Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego* scedował budowany statek na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z

siedzibą w Świnoujściu

30.XI.1955: wodowany jako **Jaskółka** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

31.I.1956: ukończony jako **Jaskółka** Świ-128 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

XII.1959: **Jaskółka** Świ-128 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1960: **Jaskółka** Szn-48 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

15.VII.1969 ok. godz. 07.20: z dziobowego sztagu spadł pierwszy oficer, który zmarł miesiąc później

4.IX.1971: przekazany *Gdańskiemu Urzędowi Morskiemu*

skierowany do przebudowy w *Stoczni Północnej*

I.kw.1972: statek hydrograficzny **Planeta** *(Gdański Urząd Morski; Gdańsk)*

 przejęcie statku po przebudowie

1975: statek hydrograficzny **Planeta** *(Urząd Morski w Gdyni; Gdańsk)*

18.VII.1979: uznany za zbędny

II.1980: przekazany do złomowania w *Morskiej Stoczni Remontowej* w Świnoujściu

11.) **JARZĄBEK** Świ-130, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-364 (lub S-026?)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-364 (lub S-026?), zamówiony 10.II.1954, położenie stępki 17.VI.1955, wodowany 9.I.1956, podniesienie bandery

20.IV.1956

**LR 517047**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5170472;** **ON 131681** (od 1990)**; *PRS 44111***;sygnał wywoławczy: *SPJP* (do 1973),od 1990--> *JI3433*

*charakterystyka w I.1959:* 183.77 BRT, 77.19 NRT, 110 ton; 34.35(całk.)/31.99(rej.)×6.74×~2.7 m, głębokość kadłuba 2.44 m, wysokość boczna 3.61 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 17082, rok produkcji 1954, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

*charakterystyka w 1973:* 232 BRT; dł. 37.00(całk.)/32.01(rej.)×7.53×3.30 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; silnik Mitsubishi 400 KM,

2 maszty, powierzchnia ożaglowania 360 m2; 10.2 węzłów

*charakterystyka w 1990:* 239 GT, 0 NT; 37.00(całk.)/31.00(rej.)×7.53×3.30 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład; silnik Mitsubishi 400 KM,

2 maszty, powierzchnia ożaglowania 360 m2; 10.2 węzłów

10.II.1954: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni, z terminem dostawy w 1956 roku

17.VI.1955: położenie stępki

23.VIII.1955: *Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego* scedował budowany statek na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z

siedzibą w Świnoujściu

9.I.1956: wodowany jako **Jarząbek** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

20.IV.1956: ukończony jako **Jarząbek** Świ-130 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

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

XI.1959: **Jarząbek** Świ-130 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1960: **Jarząbek** Szn-47 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

12.III.1962: zderzył się z lugrotrawlerem „Marabut”

18.XII.1969: **Jarząbek** Szn-47 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Szczecin)*

21.I.1970: **Jarząbek** Wła-200 *(Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”; Władysławowo)*

5.III.1970 godz. 17.44: na torze wodnym do portu władysławowskiego zderzył się z niezidentyfikowaną przeszkodą podwodną, doznając uszkodzenia śruby

22.IX.1972: *CHZ „Navimor”* zawarł umowę z amerykańską firmą *Seward Johnson c/o Johnson & Johnson* z siedzibą w Nowym Brunszwiku, na sprzedaż i

przebudowę na jacht żaglowo-motorowy lugrotrawlera „Jarząbek”

5.XII.1972: sprzedany *Centrali Handlu Zagranicznego „Navimor”*

 skierowany do przebudowy w *Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia”*

26.VI.1975: jacht żaglowo-motorowy **Mazurka** *(John Seward Johnson; Kingston)* bandera Kajmanów

 tego dnia nastąpiło uroczyste podniesienie bandery, matką chrzestną została Magdalena Piasecka, bratanica żony armatora

 ze Szczecina popłynął do włoskiego portu Monte Argentano, gdzie zakończono prace wyposażeniowe

1990: wycieczkowy statek pasażerski **Ocean Princess** *(Shizuoka Kanko Kisen K.K.; Shizuoka)* bandera Japonii

 przebudowany

2003: wycieczkowy statek pasażerski **Ocean Princess** *(K.K. S-Pulse Dream Ferry; Shizuoka)* bandera Japonii

 eksploatowany w charakterze statku weselnego

2021: w eksploatacji

12.) **JEMIOUCHA** Świ-131, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-365 (lub S-027?)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-365 (lub S-027?), zamówiony 10.II.1954, położenie stępki 4.VII.1955, wodowany 6.II.1956, podniesienie bandery

4.V.1956

**LR 517145**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5171452;** ***PRS 44112;*** sygnał wywoławczy: *SPJS*

*charakterystyka w I.1959:* 184.00 BRT, 77.11 NRT, 110 ton; 34.45(całk.)/31.95(rej.)×6.74×2.65 m, głębokość kadłuba 2.44 m, wysokość boczna 3.61 m;

kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 17701, rok produkcji 1954, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

10.II.1954: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni, z terminem dostawy w 1956 roku

4.VII.1955: położenie stępki

23.VIII.1955: *Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego* scedował budowany statek na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z

siedzibą w Świnoujściu

6.II.1956: wodowany jako **Jemioucha** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

4.V.1956: ukończony jako **Jemioucha** Świ-131 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

4.XI.1957: brał udział w ściągnięciu z mielizny Gunfleet, w pobliżu ujścia Tamizy, statku bazy „Kaszuby”

XII.1957: **Jemioucha** Świ-131 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

III.1958: **Jemioucha** Szn-20 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

7.XII.1959: cumując przy nabrzeżu *Szczecińskiej Stoczni Remontowej*, został najechany przez zachodnioniemiecki motorowiec „Rugard”

25.I.1960: w jednym z portów irlandzkich, zderzył się z niderlandzkim statkiem „Saturnus”

24.I.1965 godz. 15.10: poławiając na Skagerraku w tukę z „Jastrzębiem”, został najechany przez sowiecki trawler „Kopli” (SRT-R-9078)

w naprawie pomogła brygada remontowa z sowieckiej bazy kotwiczącej na akwenie

26.III.1966 godz. 16.11: w brytyjskim porcie Peterhead, zderzył się (kapitan Mieczysław Jędraszak) z duńskim trawlerem „Dorothe Nielsen (HG 219)

7.X.1967: ściągnął z kamienistej mielizny w fiordzie Karmsund lugrotrawler „Kaczor”

 potem zaholował „Kaczora” do Haugesundu

28.I.1968 godz. 23.29: wszedł na mieliznę na podejściu do portu świnoujskiego w pobliżu pławy „B”

 po paru godzinach zszedł z płycizny o własnych siłach

17.IX.1971: zgodnie z poleceniem *Ministerstwa Żeglugi* przewidziany do przekazania *Gdańskiemu Urzędowi Morskiemu*

 nie przekazany, zastąpiony przez lugrotrawler „Marabut”

19.XI.1971: sprzedany za pośrednictwem *Navimoru* argentyńskiej firmie *Vendido a Ventura S.A.*, reprezentowanej przez firmę *Arps* z Hamburga (Hans Dieter

Arps)

22.I.1972: **Luciana V.** *(Vendido a Ventura S.A.; Mar del Plata)*, bandera Argentyny

tego dnia przejęty przez Argentyńczyków w Szczecinie

† 6.IX.1989: zatonął w pobliżu Irala na rzece Riachuelo, prowincja Buenos Aires

1994: podniesiony i złomowany przez firmę *Desguace S.A.*

złomowanie odbyło się na terenie dawnej stoczni *Principe Menghi y Penco* w Avellaneda

***UWAGA:*** nadal wykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships do 2009/2010

13.) **GIL** Świ-132, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-028

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-028, zamówiony 10.II.1954, położenie stępki 15.X.1955, wodowany 3.IV.1956, podniesienie bandery 23.VI.1956

**LR 513057**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5130575;** ***PRS 44116;*** sygnał wywoławczy: *SPJW* --> od 1980/1981: *LW4206*

*charakterystyka w I.1959:* 184 BRT, 77 NRT, 110 ton; 34.45(całk.)/31.94(rej.)×6.75×~2.7 m, głębokość kadłuba 2.45 m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 20139, rok produkcji 1955, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

10.II.1954: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni, z terminem dostawy w 1956 roku

23.VIII.1955: *Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego* scedował zamówienie na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z

siedzibą w Świnoujściu

15.X.1955: położenie stępki

3.IV.1956: wodowany jako **Gil** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

23.VI.1956: ukończony jako **Gil** Świ-132 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

7.XI.1958 ok. północy: kotwicząc na redzie niderlandzkiego portu Hoegh van Holland, został najechany (kapitan Edmund Siemiński) przez norweski statek

„Bjorn Stange”

XII.1959: **Gil** Świ-132 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1960: **Gil** Szn-51 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

6.XI.1963 godz. 18.03: wszedł (kapitan Marian Krzeszczuk) na kamienistą płyciznę Orhage, przy płn.-zach. skraju Jutlandii i w pobliżu Klitmoller

 po wyrzuceniu za burtę 70 beczek soli, wypompowaniu 10 ton wody i 4 ton mazutu, lugrotrawler „Maskonor” ściągnął go na głęboką wodę

 zgodnie z poleceniem armatora został skierowany na remont awaryjny do stoczni krajowej

25.VI.1964 o północy: na zachodnim skraju toru wodnego Szczecin-Świnoujście zderzył się z zachodnioniemieckim statkiem „Jorge”, po czym wszedł na

mieliznę

15.VIII.1965 godz. 22.33: powracając z Morza Północnego, przy wejściu do portu świnoujskiego, 120 metrów od pławy „Młyny”, zderzył się (kapitan Wojciech

Bożek) z kutrem pilotowym „Pilot-52”, który zatonął, bezskuteczną akcję ratowniczą podjął statek ratowniczy „Szkwał”

 całkowitą winą za kolizję obarczono szypra „Pilota-52”

19.XI.1971: sprzedany za pośrednictwem *Navimoru* argentyńskiej firmie *Vendido a Ventura S.A.*, reprezentowanej przez firmę *Arps* z Hamburga (Hans Dieter

Arps)

22.I.1972: **Osvaldo F.** *(Vendido a Ventura S.A.; Mar del Plata)*, bandera Argentyny

tego dnia przejęty przez Argentyńczyków w Szczecinie

1995/1996: niewykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships

 dalsze losy nieznane

14.) **GRZYWACZ** Świ-133, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-029

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-029, zamówiony 10.II.1954, położenie stępki 14.X.1955, wodowany 14.IV.1956, podniesienie bandery

18.VII.1956

**LR 513689**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5136892;** **ON 4978** (od ok. 1995)**; *PRS 44117;*** sygnał wywoławczy: *SPJZ* --> od 1980/1981: LW*3986*

*charakterystyka w I.1959:* 184 BRT, 78 NRT, 110 ton; 34.5(całk.)/31.96(rej.)×6.74×~2.7 m, głębokość kadłuba 2.44 m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 20140, rok produkcji 1956, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

*charakterystyka w VI.1999:* 167 GT, 113 NT, 110 ton; 34.45(całk.)/30.33(rej.)×6.79×2.63 m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany,

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

*charakterystyka w VI.2000:* 167 GT, 113 NT, 110 ton; 34.45(całk.)/30.33(rej.)×6.79×2.63 m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany,

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

10.II.1954: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni, z terminem dostawy w 1956 roku

23.VIII.1955: *Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego* scedował zamówienie na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z

siedzibą w Świnoujściu

14.X.1955: położenie stępki

14.IV.1956: wodowany jako **Grzywacz** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

18.VII.1956: ukończony jako **Grzywacz** Świ-133 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

XII.1959: **Grzywacz** Świ-133 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1960: **Grzywacz** Szn-54 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

19.XI.1971: sprzedany za pośrednictwem *Navimoru* argentyńskiej firmie *Vendido a Ventura S.A.*, reprezentowanej przez firmę *Arps* z Hamburga (Hans Dieter

Arps)

22.I.1972: **San Pablo Apostol** *(Vendido a Ventura S.A.; Mar del Plata)*, bandera Argentyny

tego dnia przejęty przez Argentyńczyków w Szczecinie

ok.1995: **San Pablo Apostol** *(Yamari S.A.; Mar del Plata)*, bandera Argentyny

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

 dalsze losy nieznane

15.) **GŁUSZEC** Świ-134, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-030

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-030, zamówienie 10.II.1954, położenie stępki 21.XI.1955, wodowany 30.IV.1956, podniesienie bandery

28.VII.1956

**LR 513261**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5132614;** ***PRS 44115;*** sygnał wywoławczy: *SPKA*

*charakterystyka w I.1959:* 184 BRT, 77 NRT, 110 ton; 34.45(całk.)/31.98(rej.)×6.73×~2.7 m, głębokość kadłuba 2.45 m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 20147, rok produkcji 1956, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

10.II.1954: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni, z terminem dostawy w 1956 roku

23.VIII.1955: *Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego* scedował zamówienie na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z

siedzibą w Świnoujściu

21.XI.1955: położenie stępki

30.IV.1956: wodowany jako **Głuszec** dla *Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

28.VII.1956: ukończony jako **Głuszec** Świ-134 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

XII.1959: **Głuszec** Świ-134 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I. 1960: **Głuszec** Szn-52 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

23.XI.1960 godz.15.20: na Morzu Północnym zderzył się (kapitan Franciszek Bartoszak) z niebezpiecznie manewrującym statkiem „Notre Dame de Grace”

† 24.XI.1965 godz. 05.15: zatonął po wejściu na skały (kapitan Franciszek Bartoszak) w pobliżu latarni Rivingen, w odległości 7 Mm od norweskiego portu

Mandal

 załogę przejął lugrotrawler „Mysikrólik”

16.) **GAWRON** Świ-135, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-031

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-031, zamówiony 10.II.1954, położenie stępki 25.I.1956, wodowany 28.V.1956, podniesienie bandery

25.VIII.1956

**LR 512681**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5126811;** ***PRS 44114;*** sygnał wywoławczy: *SPKD*

*charakterystyka w I.1959:* 183 BRT, 77 NRT, 106 ton; 34.45(całk.)/31.96(rej.)×6.74×~2.7 m, głębokość kadłuba 3.10 m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 20148, rok produkcji 1956, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

10.II.1954: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”* z siedzibą w Gdyni, z terminem dostawy w 1956 roku

23.VIII.1955: *Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego* scedował zamówienie na *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z

siedzibą w Świnoujściu

25.I.1956: położenie stępki

28.V.1956: wodowany jako **Gawron** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

25.VIII.1956: ukończony jako **Gawron** Świ-135 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

XII.1959: **Gawron** Świ-135 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1960: **Gawron** Szn-50 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

31.III.1967 godz.13.40: z mielizny Falsterbo-Rev. ściągnął lugrotrawler „Kania”, który znalazł się na niej dzień wcześniej

† 17.II.1969 godz. 03.20: zatonął porcie szczecińskim przy Nabrzeżu Bułgarskim, na skutek otwarcia zaworu burtowego

tego samego dnia rozpoczęto przygotowania do podniesienia wraku

21.III.1969: rozpoczęto pompowanie pontonów

24.III.1969: podniesiony w asyście statków ratowniczych „Swarożyc” i „Koncha” oraz 100-tonowego dźwigu pływającego, osuszono i ustawiono przy nabrzeżu

po kilku tygodniach został przekazany do złomowania

***UWAGA:*** nadal wykazywany przez *Polski Rejestr Statków* w Rejestrze Statków Morskich 1971; nie wykluczone, iż złomowany dopiero w tym roku

17.) **GOŁĄB** Świ-136, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-032

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-032, zamówiony I.1956, położenie stępki 7.III.1956, wodowany 7.VII.1956, podniesienie bandery 28.IX.1956

**LR 513291**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5132913;** ***PRS 44113;*** sygnał wywoławczy: *SPKE*

*charakterystyka w I.1959:* 184 BRT, 78 NRT, 110 ton; 34.45(całk.)/31.98(rej.)×6.74×~2.7 m, głębokość kadłuba 2.45 m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub

stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 20865, rok produkcji 1956, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

I.1956: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

7.III.1956: położenie stępki

7.VII.1956: wodowany jako **Gołąb** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

28.IX.1956: ukończony jako **Gołąb** Świ-136 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

XII.1959: **Gołąb** Świ-136 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”;* Świ-136*)*

I.1960: **Gołąb** Szn-53 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

28.IV.1964 godz. 08.21: osiadł na mieliźnie (kapitan Franciszek Łukasik) na torze wodnym Szczecin-Świnoujście, u wyjścia z Kanału Piastowskiego, w

trakcie oczekiwania na informacje o dryfującym lodzie

19.XI.1971: sprzedany za pośrednictwem *Navimoru* argentyńskiej firmie *Vendido a Ventura S.A.*, reprezentowanej przez firmę *Arps* z Hamburga (Hans Dieter

Arps)

22.I.1972: **Andrea C.** *(Vendido a Ventura S.A.; Mar del Plata)*, bandera Argentyny

tego dnia przejęty przez Argentyńczyków w Szczecinie

† 25.VI.1977: zatonął u wejścia do portu w Quequen

18.) **RYBITWA** Świ-137, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-033

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-033, zamówiony I.1956, położenie stępki 19.III.1956, wodowany 2.VIII.1956, podniesienie bandery 31.X.1956

**LR 530268**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5302685;** **ON 356097** (od 1971)**; *PRS 44118;*** sygnał wywoławczy: *SPKK*

*charakterystyka w I.1959:* 183 BRT, 77 NRT, 106 ton; 31.96(rej.)×6.74×~2.7 m, głębokość kadłuba 2.44 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 20869, rok produkcji 1956, 300 KM, ożaglowanie pomocnicze

12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

I.1956: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

19.III.1956: położenie stępki

2.VIII.1956: wodowany jako **Rybitwa** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

31.X.1956: ukończony jako **Rybitwa** Świ-137 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

XII.1958: **Rybitwa** Świ-137 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście))*

I.1959: **Rybitwa** Szn-23 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

17.VIII.1971: sprzedany zachodnioniemieckiej firmie *Debraco Ltd.*

I.poł.IX.1971: przejęty przez spółkę-córkę *Seacrust Ltd* z Freeport na Bahamach

cumuje w Szczecinie, dokonuje się na nim drobnych napraw i przemalowania na jasne „tropikalne” kolory

6.X.1971: **Seacrust 153** *(****właściciel:*** *Debraco Ltd.;* ***użytkownik:*** *Seacrust Ltd.; Nassau, Bahamy)*, bandera Wielkiej Brytanii

poł.X.1971: wyszedł ze Szczecina w towarzystwie sześciu bliźniaczych jednostek w rejs do Paramaribo

 rejs wiódł przez Kanał Kiloński – Brest – Wyspy Kanaryjskie – Dakar - Paramaribo

poł.XI.1971 zawinął, w towarzystwie pozostałych „Seacrust-ów” do Paramaribo

L.1973: unieruchomiony w Paramaribo

później, przeholowany w górę rzeki, porzucony w buszu, z czasem pocięte pocięty na złom

19.) **RYBOŁÓW** Świ-138, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-034

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-034, zamówiony I.1956, położenie stępki 8.V.1956, wodowany 27.VIII.1956, podniesienie bandery 19.XI.1956

**LR 530269**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5302697;** **ON 3560946** (od 1971)**; *PRS 44119;*** sygnał wywoławczy: *SPKM*

*charakterystyka w I.1959:* 184 BRT, 77 NRT, 107 ton; 31.98(rej.)×6.74×~2.7 m, głębokość kadłuba 2.45 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 20866, rok produkcji 1956, 300 KM, ożaglowanie pomocnicze

12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

I.1956: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

8.V.1956: położenie stępki

27.VIII.1956: wodowany jako **Rybołów** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

19.XI.1956: ukończony jako **Rybołów** Świ-138 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

XII.1958: **Rybołów** Świ-138 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1959: **Rybołów** Szn-24 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

26.IV.1962 godz. 06.30: powracając do Szczecina, w gęstej mgle, wszedł na kamienistą mieliznę (kapitan Alojzy Skrzypkowski) na akwenie okalającym

Hornboek

 odniósł uszkodzenia kadłuba i płatów śruby

17.VIII.1971: sprzedany zachodnioniemieckiej firmie *Debraco Ltd.*

I.poł.IX.1971: przejęty przez spółkę-córkę *Seacrust Ltd* z Freeport na Bahamach

cumuje w Szczecinie, dokonuje się na nim drobnych napraw i przemalowania na jasne „tropikalne” kolory

6.X.1971: **Seacrust 151** *(****właściciel:*** *Debraco Ltd.;* ***użytkownik:*** *Seacrust Ltd.; Nassau, Bahamy)*, bandera Wielkiej Brytanii

 dowodził kapitan Józef Krzysztoforski

poł.X.1971: wyszedł ze Szczecina w towarzystwie sześciu bliźniaczych jednostek w rejs do Paramaribo

 rejs wiódł przez Kanał Kiloński – Brest – Wyspy Kanaryjskie – Dakar - Paramaribo

poł.XI.1971 zawinął, w towarzystwie pozostałych „Seacrust-ów” do Paramaribo

L.1973: unieruchomiony w Paramaribo

20.) **RASZKA** Świ-139, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-035

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-035, zamówiony I.1956, położenie stępki 12.VII.1956, wodowany 28.IX.1956, podniesienie bandery 19.XII.1956

**LR 529054**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5290545;** **ON 4967** (od ok. 1995)**; *PRS 44120;*** sygnał wywoławczy: *SPKN* --> od 1980/1981: LW*3938*

*charakterystyka w I.1959:* 184 BRT, 77 NRT, 110 ton; 31.95(rej.)×6.75×~2.7 m, głębokość kadłuba 2.45 m; kadłub stalowy, nitowano-spawany, 1 pokład,

1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 20867, rok produkcji 1953, 300 KM, ożaglowanie pomocnicze

12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

I.1956: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

12.VII.1956: położenie stępki

28.IX.1956: wodowany jako **Raszka** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

19.XII.1956: ukończony jako **Raszka** Świ-139 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

XII.1958: **Raszka** Świ-139 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1959: **Raszka** Szn-22 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

17.VII.1961 pomiędzy godz. 20.30 a 22.00: w pobliżu wyspy Fehmarn, w trakcie przechodzenia kierunku latarniowca Fehmarnbelt, w drodze do Kanału

Kilońskiego, w niewyjaśnionych okolicznościach wypadł za burtę i zaginął pierwszy oficer

1.XI.1964: podczas cumowania do statku bazy „Pułaski”, został uderzony przez kuter rybacki „Gdy-169”

31.XII.1967 godz. 04.48: idąc do kraju, wszedł (kapitan Sylwester Gregorowicz) na zachodnią krawędź mielizny Falsterbro-Rev., powodem były błędy w

nawigacji pierwszego oficera.

 niemal w tym samym czasie i miejscu na płyciźnie znalazł się również lugrotrawler „Mysikrólik”

24.III.1968 ok. godz. 14.00: w czasie połowów na Morzu Bałtyckim (kapitan Sylwester Gregorowicz), w wyniku mechanicznego uszkodzenia izolacji i zwarcia

instalacji elektrycznej, w pomieszczeniu mieszkalnym na rufie wybuchł pożar

 po zakończeniu akcji gaśniczej lugrotrawler przerwał połowy i powrócił do Szczecina

31.I.1969 godz. 01.18: podczas postoju w Aberdeen, po utracie równowagi, wypadł za burtę i utonął jeden rybak z załogi lugrotrawlera

 tej nocy na wybrzeżu Szkocji rozpętała się wichura, wiało „dziewiątką”

19.XI.1971: sprzedany za pośrednictwem *Navimoru* argentyńskiej firmie *Vendido a Ventura S.A.*, reprezentowanej przez firmę *Arps* z Hamburga (Hans Dieter

Arps)

22.I.1972: **Patricia S.** *(Vendido a Ventura S.A.; Mar del Plata)*, bandera Argentyny

tego dnia przejęty przez Argentyńczyków w Szczecinie

2009/2010: nadal wykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships

 dalsze losy nieznane

21.) **AUTUMN SUN** YH 370, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-036 (B-17/21)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-036 (B-17/21), położenie stępki 18.VII.1956, wodowany 25.X.1956, podniesienie bandery 18.III.1957

**LR 508807**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5088071****;ON 187917** --> od 1968:**ON 2102; *PRS 44121;***

sygnał wywoławczy: *SPKX* (na próbach)--> od III.1957: *MXTT* --> od1962: *SYJH* --> od 1981/1982: *SV3251*

*charakterystyka w XII.1957:* 184 BRT, 77 NRT, 110 ton; 31.97(rej.)×6.70×~2.7 m, głębokość kadłuba 2.44 m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub stalowy,

nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik VEB-Karl Liebknecht RSDV136, nr silnika 21665, rok produkcji 1957, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

*charakterystyka w VI.1959:* 188 BRT, 85 NRT; 34.44(rej.)×6.78×? m, głębokość kadłuba 2.63 m; 1 pokład; 8-cyl. silnik VEB-Karl Liebknecht, 300 KM

*charakterystyka w VI.1961:* 179 BRT, 89 NRT; 34.44(rej.)×6.78×? m, głębokość kadłuba 2.63 m; 1 pokład; 8-cyl. silnik VEB-Karl Liebknecht, 300 KM

*charakterystyka w VI.1966:* 204 BRT, 95 NRT, 175 ton; 34.44(rej.)×6.78×? m, głębokość kadłuba 2.63 m; 1 pokład; 6-cyl. silnik MAK, 510 KM

25.X.1956: wodowany jako **Autumn Sun** dla *Henry Sutton Fishing Company*  z siedzibą w Yarmouth w Wielkiej Brytanii

18.III.1957: ukończony jako **Autumn Sun** YH 370 *(Henry Sutton Fishing Company; Yarmouth),* bandera Wielkiej Brytanii

1960: **Autumn Sun** YH 370 *(****właściciel:*** *Middle East Fishing Co. Ltd.,* ***operator:*** *Percy W. Sutton; Yarmouth),* bandera Wielkiej Brytanii

1961/1962: w czasie sztormu u wybrzeży Kornwalii wezwał na pomoc statek ratowniczy z St. Ives

1962: **Delfina** *(Middle East Fishing Co. Ltd.; Pireas),* bandera Grecji

1963: **Athina II** *(****właściciel:*** *Greek Atlantic Fishing Co.,* ***operator:*** *C. Diamantis Ltd.; Pireas)*, bandera Grecji

1964: wymiana dotychczasowego silnika na 6-cyl. silnik MAK o mocy 510 KM

1966: przedłużony

I.poł.1972(?): **Athina II** *(Greek Atlantic Cod Fishing Co. Ltd; Pireas)*, bandera Grecji

1988/1989: niewykazywany przez *Lloyds Register of Shipping* w Register of Ships

 dalsze losy nieznane

22.) **RARÓG** Świ-140, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-037

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-037, zamówiony I.1956, położenie stępki 22.VIII.1956, wodowany 5.XII.1956, podniesienie bandery 2.IV.1957

**LR 529046**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5290466;** **ON 356094** (od 1971)**; *PRS 44123;*** sygnał wywoławczy: *SPKZ*

*charakterystyka w I.1959:* 184 BRT, 78 NRT, 110 ton; 31.96(rej.)×6.74×~2.7 m, głębokość kadłuba 2.45 m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub stalowy,

nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3;8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 21664, rok produkcji 1956, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

I.1956: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

22.VIII.1956: położenie stępki

5.XII.1956: wodowany jako **Raróg** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

2.IV.1957: ukończony jako **Raróg** Świ-140 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

XII.1958: **Raróg** Świ-140 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1959: **Raróg** Szn-21 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

11.IV.1961 godz. 02.53: płynąc z Gdyni do Szczecina, w pozycji N54°50’ i E017°35’ w wyniku awarii instalacji elektrycznej i blokady urządzenia sterowego

staranował i zatopił kuter rybacki „Łeb-24”

 rozbitków z „Łeb-24” uratował „Raróg” i kuter „Łeb-11”

18.XI.1961: wszedł na mieliznę w pobliżu latarni morskiej Mielno

 ściągnięty przez statek ratowniczy „Szkwał”

17.VIII.1971: sprzedany zachodnioniemieckiej firmie *Debraco Ltd.*

I.poł.IX.1971: przejęty przez spółkę-córkę *Seacrust Ltd* z Freeport na Bahamach

cumuje w Szczecinie, dokonuje się na nim drobnych napraw i przemalowania na jasne „tropikalne” kolory

6.X.1971: **Seacrust 155** *(****właściciel:*** *Debraco Ltd.;* ***użytkownik:*** *Seacrust Ltd.; Nassau, Bahamy)*, bandera Wielkiej Brytanii

poł.X.1971: wyszedł ze Szczecina w towarzystwie sześciu bliźniaczych jednostek w rejs do Paramaribo

 rejs wiódł przez Kanał Kiloński – Brest – Wyspy Kanaryjskie – Dakar - Paramaribo

poł.XI.1971 zawinął, w towarzystwie pozostałych „Seacrust-ów” do Paramaribo

L.1973: unieruchomiony w Paramaribo

później, przeholowany w górę rzeki, porzucony w buszu, z czasem pocięte pocięty na złom

23.) **ROKIETNICZKA** Świ-141, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-038

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-038, zamówiony I.1956, położenie stępki 5.X.1956, wodowany 16.II.1957, podniesienie bandery 31.V.1957

**LR 529882**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5298822;** **ON 356099** (od 1971)**; *PRS 44125;*** sygnał wywoławczy: *SPLH*

*charakterystyka w I.1959:* 184 BRT, 76 NRT, 110 ton; 31.97(rej.)×6.74×~2.7 m, głębokość kadłuba 2.45 m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub stalowy,

nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik Buckau Wolf R8DV136, nr silnika 20867, rok produkcji 1957, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

I.1956: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

5.X.1956: położenie stępki

16.II.1957: wodowany jako **Rokietniczka** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

31.V.1957: ukończony jako **Rokietniczka** Świ-141 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

XII.1959: **Rokietniczka** Świ-141 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1960: **Rokietniczka** Szn-55 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

26.VIII.1967: na łowisku Morza Północnego został uderzony kotwicą w śródokręcie prawej burty przez wschodnioniemiecki statek rybacki „Erich Bonike”

(Ros 132)

17.VIII.1971: sprzedany zachodnioniemieckiej firmie *Debraco Ltd.*

I.poł.IX.1971: przejęty przez spółkę-córkę *Seacrust Ltd* z Freeport na Bahamach

cumuje w Szczecinie, dokonuje się na nim drobnych napraw i przemalowania na jasne „tropikalne” kolory

6.X.1971: **Seacrust 156** *(****właściciel:*** *Debraco Ltd.;* ***użytkownik:*** *Seacrust Ltd.; Nassau, Bahamy)*, bandera Wielkiej Brytanii

poł.X.1971: wyszedł ze Szczecina w towarzystwie sześciu bliźniaczych jednostek w rejs do Paramaribo

 rejs wiódł przez Kanał Kiloński – Brest – Wyspy Kanaryjskie – Dakar - Paramaribo

poł.XI.1971 zawinął, w towarzystwie pozostałych „Seacrust-ów” do Paramaribo

L.1973: unieruchomiony w Paramaribo

później, przeholowany w górę rzeki, porzucony w buszu, z czasem pocięte pocięty na złom

24.) **ZIĘBA** Świ-142, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-039

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-039, zamówiony I.1956, położenie stępki 10.X.1956, wodowany 30.III.1957, podniesienie bandery 28.VI.1957

**LR 539883**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5398830****; ON 316577** (od 1969)**;** ***PRS 44124;*** sygnał wywoławczy: *SPLN* --> od 1969: *9GWC*

*charakterystyka w I.1959:* 185 BRT, 77 NRT, 110 ton; 31.98(rej.)×6.74×~2.7 m, głębokość kadłuba 2.45 m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub stalowy,

nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 6-cyl. silnik MAK MSu423, nr silnika 15719, rok produkcji 1956, 390 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

I.1956: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

10.X.1956: położenie stępki

30.III.1957: wodowany jako **Zięba** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

28.V.1957: ukończony jako **Zięba** Świ-142 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

1.IX.1958 godz. 12.15: na Morzu Północnym zderzył się (kapitan Aleksander Chrapowicki) z brytyjskim statkiem rybackim „Benny Lise” (GY 364)

XII.1958: **Zięba** Świ-142 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1959: **Zięba** Szn-25 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

12.XII.1960 godz. 08.21: w zachodnim sektorze Morza Bałtyckiego, płynąc w gęstej mgle, zderzył się (kapitan Józef Szczypior) z zachodnioniemieckim

drobnicowcem „Antha”

 skutki kolizji były poważne - wyrwa w burcie drobnicowca i zniekształcenie dziobnicy oraz płatów poszycia na lugrotrawlerze

IV.kw.1961: rozpoczęcie niewielkiej modernizacji w stoczni *Giuliano San Giusto* w Trieście w celu przystosowana do warunków tropikalnych (montaż instalacji

chłodniczej ładowni)

I.kw.1962: zakończenie modernizacji

I.poł.1962(?): **Zięba** Szn-25 *(****właściciel:*** *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”;* ***operator:*** *Polsko-Gwinejskie Towarzystwo*

*Połowów Morskich „Soguipol”; Szczecin)*

VI.1963: **Zięba** Szn-25 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

14.VII.1964 godz.18.52: na Morzu północnym, podczas przejścia w kierunku łowiska Aberdeen Bank, 80 Mm na wsch. od Aberdeen, zderzył się (kapitan

Lucjan Lewandowski) z brytyjskim lugrosejnerem (drifter-seiner) „Sirius” (BCK 111), który w wyniku odniesionych uszkodzeń zatonął, utonęło pięciu rybaków, dwóch uratowano

 jako przyczynę podano brak właściwie prowadzonej obserwacji na obu statkach w czasie wysokiego, po sztormowego rozkołysania

30.III.1965 ok. godz. 01.00: manewrując w porcie świnoujskim, zderzył się z nabrzeżem *„Odry”*

 w wyniku kolizji odniósł poważne uszkodzenia dziobnicy

20.X.1965 godz. 23.30: powracając do kraju, zderzył się (kapitan Adam Sroka) na Kattegacie ze szwedzkim motorowym kabotażowcem „Prins Knud”, który w

wyniku odniesionych uszkodzeń zatonął

 załogę szwedzkiego statku podjął sprawca zatonięcia i odstawił ją do Göteborga

19.II.1966 godz. 08.55: w cieśninie Sund, w warunkach ograniczonej widoczności, zderzył się (kapitan Adam Sroka) z sowieckim lugrotrawlerem „RR 1527”

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

18.II.1969: **Sea Hawk** *(Kaleawo Enterprises Ltd.; Tokaradi)*, bandera Ghany

† 27.V.1978: brak szczegółów dotyczących zatonięcia

25.) **AUTUMN STAR**, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-040 (B-17/25)

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-040 (B-17/25), położenie stępki 20.XII.1956, wodowany 17.V.1957, podniesienie bandery 12.VIII.1957

**LR 503129** --> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5031298; ON C16055** (od 1978/1979) --> od I.poł.1981: **ON 300297; *PRS 44121;***

sygnał wywoławczy (od 1964): *LJJR* --> od 1981: 3XAN

*charakterystyka w XII.1957:* 184 BRT, 77 NRT; 31.97(rej.)×6.74×~2.7 m, głębokość kadłuba 2.45 m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub stalowy, nitowano-

spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 8-cyl. silnik MAK MSu423, nr silnika 15719, rok produkcji 1957, 300 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

*charakterystyka w VI.1959:* 188 BRT, 85 NRT; 34.44(rej.)×6.74×? m, głębokość kadłuba 2.63 m; 1 pokład; 6-cyl. silnik MAK

*charakterystyka w VI.1965:* 197 BRT, 76 NRT; ; 34.44(rej.)×6.74×? m, głębokość kadłuba 2.63 m; 1 pokład; 6-cyl. silnik MAK

*charakterystyka w VI.1967:* 254 BRT, 128 NRT; 39.14(całk.)/35.61(rej.)× 6.74×? m, głębokość kadłuba 3.62 m; 2 pokłady; 6-cyl. silnik MAK

*charakterystyka w VI.1974:* 267 BRT, 115 NRT; 39.35(całk.)/35.56(rej.)×6.74×? m, głębokość kadłuba 3.62; 2 pokłady; 6-cyl. silnik MAK 291kW/390KM

*charakterystyka w VI.1979:* 267 BRT, 115 NRT; 39.35(całk.)/35.56(rej.)×6.74×? m, głębokość kadłuba 3.62, wysokość boczna 3.92; 2 pokłady; 16-cyl silnik

Caterpillar, 713 kW/970 KM; 11.5 węzła

17.V.1957: wodowany jako **Autumn Star** dla *Herring Industry Board* z siedzibą w Edinburgh’u w Wielkiej Brytanii

12.VIII.1957: ukończony jako **Autumn Star** *(Herring Industry Board; Yarmouth),* bandera Wielkiej Brytanii

1964: **Høststjerna** *(****właściciel:*** *Brødrene Sjøvik,* ***operator:*** *Ole Sjøvik; Molde),* bandera Norwegii

***UWAGA:*** początkowo podawano nazwę **Høststjernen**

1966: przedłużony

1973/1974: **Høststjerna** *(Ole K. Sjøvik Partrederi; Molde),* bandera Norwegii

1975: wymiana dotychczasowego silnika na 16-cyl silnik Caterpillar o mocy 746 kW/1000 KM

1981: **Soro** *(Nouvelle Soguipeche; Conakry)*, bandera Gwinei

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

dalsze losy nieznane

26.) **ŻURAW** Świ-146, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-041

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-041, zamówiony I.1956, położenie stępki 20.XII.1956, wodowany 8.VI.1957, podniesienie bandery 12.VIII.1957

**LR 539950**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5399509; ON 316583** (od 1969)**;** ***PRS 44127;*** sygnał wywoławczy: *SPLT* od 1969:--> *9GWJ*

*charakterystyka w I.1959:* 183 BRT, 76 NRT, 110 ton; 31.98(rej.)×6.74×~2.7 m, głębokość kadłuba 2.45 m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub stalowy,

nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 6-cyl. silnik MAK MSu423, nr silnika 15825, rok produkcji 1957, 390 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

I.1956: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

20.XII.1956: położenie stępki

8.VI.1957: wodowany jako **Żuraw** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

12.VIII.1957: ukończony jako **Żuraw** Świ-146 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

XII.1958: **Żuraw** Świ-146 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1959: **Żuraw** Szn-28 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

6.X.1961: **Żuraw** Szn-28 *(****właściciel:*** *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”;* ***operator:*** *Polsko-Gwinejskie Towarzystwo*

*Połowów Morskich „Soguipol”; Szczecin)*

I.poł.1962(?): **Żuraw** Szn-28 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

22.IX.1965 godz. 20.30: na redzie norweskiego portu Mandal, wywrócił się bączek roboczy, którym płynęli rybacy z „Żurawia”, powracający z kotwiczącej w

pobliżu „Raszki”, zginął jeden z nich

1.III.1966 godz. 01.40: wszedł na skały w Zatoce Lerwick (kapitan Stefan Detlaff)

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

18.II.1969: **Sea Gull** *(Kaleawo Enterprises Ltd.; Tokaradi)*, bandera Ghany

† VII.1982: brak szczegółów dotyczących zatonięcia

27.) **ZIMORODEK** Świ-147, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-042

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-042, zamówiony I.1956, położenie stępki 20.II.1957, wodowany 19.VII.1957, podniesienie bandery 30.XI.1957

**LR 539888**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5398880; ON 316579** (od 1969)**;** ***PRS 44128;*** sygnał wywoławczy: *SPME* od 1969:--> *9GWF*

*charakterystyka w I.1959:* 184 BRT, 77 NRT, 110 ton; 31.96(rej.)×6.74×~2.7 m, głębokość kadłuba 2.45 m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub stalowy,

nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 6-cyl. silnik MAK MSu423, nr silnika 15861, rok produkcji 1957, 390 KM, 2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 10 węzłów, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

I.1956: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

20.II.1957: położenie stępki

19.VII.1957: wodowany jako **Zimorodek** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

30.XI.1957: ukończony jako **Zimorodek** Świ-147 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

XII.1958: **Zimorodek** Świ-147 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1959: **Zimorodek** Szn-26 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

17.IV.1959 godz. 21.48: zderzył się (kapitan Edmund Boryna) z duńskim statkiem „Stevnsland”

28.XI.1959: podczas manewrów w brytyjskim porcie Withby, uderzył w nabrzeże uszkadzając dalby

X.1961: rozpoczęcie niewielkiej modernizacji w stoczni *Giuliano San Giusto* w Trieście w celu przystosowana do warunków tropikalnych (montaż instalacji

chłodniczej ładowni)

II.1962: zakończenie modernizacji

I.poł.1962(?): **Zimorodek** Szn-26 *(****właściciel:*** *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”;* ***operator:*** *Polsko-Gwinejskie*

*Towarzystwo Połowów Morskich „Soguipol”; Szczecin)*

VI.1963: **Zimorodek** Szn-26 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

9.II.965 ok. godz. 11.30: podczas manewrów wejściowych, w warunkach sztormowych, do duńskiego portu w Skagen, uderzył w podążający przed nim kuter

pilotowy „Peter Wiking”, uszkadzając mu prawoburtowe śródokręcie

13.X.1967 godz. 18.52: zbliżając się do redy portu świnoujskiego uderzył w zakotwiczoną szalandę „S-PRC-22”, rozcinając blachy jej poszycia

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

18.II.1969: **Sea Eagke** *(Kaleawo Enterprises Ltd.; Tokaradi)*, bandera Ghany

† 27.IV.1979: brak szczegółów dotyczących zatonięcia

28.) **ŻOŁNA** Świ-148, typ B-17, *Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-043

*Stocznia Północna* w Gdańsku, nr budowy S-043, zamówiony I.1956, położenie stępki 29.V.1957, wodowany 31.X.1957, podniesienie bandery 30.XII.1957

**LR 539911**--> od I.poł.1969: **LR (IMO) 5399119; ON 316582** (od 1969)**;** ***PRS 44129;*** sygnał wywoławczy: *SPMJ,* od 1969:--> *9GWI*

*charakterystyka w I.1959:* 183 BRT, 78 NRT, 110 ton; 31.98(rej.)×6.74×~2.7 m, głębokość kadłuba 2.45 m, wysokość boczna 3.61 m; kadłub stalowy,

nitowano-spawany, 1 pokład, 1 ładownia o pojemności 188 m3; 6-cyl. silnik MAK MSu423, nr silnika 15894, rok produkcji 1957, 390 KM,

2 maszty, ożaglowanie pomocnicze 12 m2; 1 śruba, 1 ster, 9.9 węzła, autonomiczność 22 dni; załoga 18 osób

I.1956: zamówiony przez *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

298.V.1957-: położenie stępki

31.X.1957: wodowany jako **Żołna** dla *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”* z siedzibą w Świnoujściu

30.XII.1957: ukończony jako **Żołna** Świ-148 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra”; Świnoujście)*

XII.1958: **Żołna** Świ-148 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Świnoujście)*

I.1959: **Żołna** Szn-27 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

6.X.1961: **Żołna** Szn-27 *(****właściciel:*** *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”;* ***operator:*** *Polsko-Gwinejskie Towarzystwo*

*Połowów Morskich „Soguipol”; Szczecin)*

I.poł.1962(?): **Żołna** Szn-27 *(Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”; Szczecin)*

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

18.II.1969: **Sea Dove** *(Kaleawo Enterprises Ltd.; Tokaradi)*, bandera Ghany

† 2.VI.1992: brak szczegółów dotyczących zatonięcia

***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

**Huras Bohdan** *Dalmor. Album floty*, PORTA MARE - Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa, Gdynia 2019, ISBN 978-83-620227-43-4

**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 1957-58*, Lloyd’s Register of Shipping, London 1959

*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 1964,* Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1964

*Rejestr 1965*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1965

*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 1976*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1976

*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 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 1998*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 1998

*Rejestr 2000*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2000

**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

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

<http://fow.pl/forum/viewtopic.php?f=18&t=7089>

<http://www.histarmar.com.ar/Pesqueros/0PescaIndice.htm>

<http://soviet-trawler.narod.ru/pages/poland/list_of_b11.html>