***Wykaz polskich lugrów Nr 3 (wersja 1.2)***

***Lugry zakupione w ramach pomocy UNRRA***

1.) **Antoniusz** Gdy-108, *Cochrane & Sons Ltd., Selby (Wielka Brytania),* nr budowy 956

**Official Number 145821;**sygnał wywoławczy (od I.kw.1947):*SPDG* (odebrany w 1949)

*charakterystyka w 1925:* 92 BRT, 42 NRT; 25.91(rej.)×5.64×~2.50 m, głębokość 2.74 m; kadłub stalowy, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. maszyna parowa

potrójnego rozprężania wyprodukowana przez Crabtree & Sons Ltd., 200 KM, 1 kocioł szkocki, paliwo węgiel, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz, 1 śruba; 8.5 węzła; załoga 10 osób

*charakterystyka w 1948:* 92.33 BRT, 32.93 NRT; 25.98(rej./p.p.)×5.67×~2.50 m, głębokość 2.74 m; kadłub stalowy, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. maszyna

parowa potrójnego rozprężania, 200 KM, 1 kocioł szkocki, paliwo węgiel, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz, 1 śruba; 9 węzłów; załoga

10 osób

14.III.1925: wodowany jako **Lord Hood** dla *Lowestoft Steam Herring Drifters Co. Ltd.* z siedzibą w Lowestoft

26(?).V.1925: ukończony

27.V.1925: zarejestrowany jako **Lord Hood** LT 215 *(Lowestoft Steam Herring Drifters Co. Ltd.; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

nr rejestru w Lowestoft 32/1925, Official Number 145821

15.XI.1939: wydzierżawiony, trałowiec pomocniczy **Lord Hood** FY.930 *(****właściciel:*** *Lowestoft Steam Herring Drifters Co. Ltd.;* ***użytkownik:*** *Royal Navy)*,

bandera Wielkiej Brytanii

miesięczna opłata dzierżawna wynosiła 40 funtów, 9 szylingów i 7 pensów

30.V.1940 przed godz. 24.00: wraz z dwunastoma innymi lugrami popłynął z Yarmouth do Ramsgate, w celu ewakuacji brytyjskich wojsk z Dunkierki

Skipper J.W. Lawn z *Royal Navy Reserve*

31.V.1940 godz. 15.00: przybył (wraz z innymi lugrami) do Ramsgate, skierowany do Dunkierki

31.V.1940 ok. godz. 19.00: ciężko uszkodzony przez niemieckie bombowce na podejściu do Dunkierki i opuszczony przez załogę

później odholowany do Ramsgate, po naprawie powrócił do służby

1942: bazował w Aberdeen

21.IX.1943: wydzierżawiony, trałowiec pomocniczy **Lord Hood** FY.930 *(****właściciel:*** *St. Andrew’s Steam Fishing Co. Ltd.;* ***użytkownik:*** *Royal Navy)*, bandera

Wielkiej Brytanii

zakupiony przez Basila Arthura Parkesa, który był właścicielem firmy *St. Andrew’s Steam Fishing Co. Ltd.*

VIII.1945: wycofany z eksploatacji, przeznaczony do demilitaryzacji

III.1946: skreślony z listy okrętów *Royal Navy*

12.V.1946: zwrócony, **Lord Hood** LT 215 *(St. Andrew’s Steam Fishing Co. Ltd.; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

poza eksploatacją

IV.kw.1946: w ramach pomocy oferowany Polsce przez *UNRRA*

w dokumentach nazywany **DAL ?**

20.I.1947: **Antoniusz** Gdy-108 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”,*

*spółka z o. o.; Gdynia)*

tego dnia został zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy *UNRRA* i podniósł polską banderę w Lowestoft, z powodu braku bunkru stał

unieruchomiony w tym porcie, załoga holenderska

4.IV.1947: wraz z czterema innymi lugrami *„Dalmoru”* opuścił Great Yarmouth, portem docelowym było IJmuiden

po dostarczeniu węgla z Polski, jeszcze w tym samym miesiącu wyszedł na połowy białej ryby, którą sprzedawał w Great Yarmouth

***UWAGA:*** według źródeł brytyjskich lugier operował z portu Great Yarmouth i dowodzili nim lokalni szyprowie

X.1947: w/g sprawozdania *„Dalmoru”* operował z bazy w IJmuiden poławiając białą rybę na Morzu Północnym

I.dek.I.1948: przypłynął po raz pierwszy (i chyba jedyny) do Gdańska

10.I.1948: pomierzony przez *Główny Urząd Morski*, świadectwo pomiarowe nr 104/48

16.II.1948: wpisany pod nr R Mor 61 do Rejestru Statków Handlowych Morskich *Sądu Grodzkiego* w Gdyni

V.1948: z powodu nieopłacalności eksploatacji unieruchomiony w Great Yarmouth

21.III.1949: **Lord Hood** *(St. Andrew’s Steam Fishing Co. Ltd.)*, bandera Wielkiej Brytanii

poza eksploatacją

1.VI.1949: **Lord Hood** LT 20 *(Arthur W. Eastoe, Roland C. Cook, Richard H. Colby i John Odde;**Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

tego zakupiony i dnia zarejestrowany w Lowestoft, kredytu hipotecznego na zakup statku udzielił *National Westminster Bank Ltd.* z Londynu

***UWAGA:*** *Arthur W. Eastoe, Roland C. Cook i Richard H. Colby* mieszkali w Lowestoft, natomiast *John Odde* w East Molesey

2(?).VI.1949: **Lord Hood** LT 20 *(****właściciel:*** *Arthur W. Eastoe, Roland C. Cook, Richard H. Colby i John Odde;* ***użytkownik:*** *Boston Deep Sea Fisheries;*

*Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

11.VIII.1949: wykreślony z rejestru w Gdyni

16.I.1952: hipoteka statku zamknięta

8.II.1952: **Lord Hood** LT 20 *(****właściciel:*** *Arthur Suddaby, Fred Williams, Charles L. Wilbraham, Arthur John Lewis, Basil A. Parkes i Fred Parkes;*

***użytkownik:*** *Boston Deep Sea Fisheries; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

wspólnicy mieli następujące ilości udziałów: *Arthur Suddaby* z Gorleston (8/64)*, Fred Williams* z Thornton (8/64)*, Charles L. Wilbraham* z

Carlton (8/64)*, Arthur John Lewis* z Fleetwood (8/64)*, Basil A. Parkes* z North Ferriby (16/64) oraz *Fred Parkes Snr* z Blackpool (16/64)

kon(?).1952: zdobył Prunier Herring Trophy (skipper Ernest Thompson) za połów 314 i 3/4 cran’a śledzi (połów trwał 15 godzin, a sieć z połowem była

holowana z łowiska do portu przez 22 godziny z prędkością marszową 2 węzły)

***UWAGA:*** cran to brytyjska jednostka używana w połowach śledzi na Morzu Północnym, odpowiada pojemnikowi o pojemności 37.5 galona

angielskiego, który zwykle mieści ok. 1200 nieoczyszczonych śledzi

12.II.1954: **Lord Hood** LT 20*(Pegasus Trawling Co. Ltd.; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

pocz.1954: poławiał operując z portu Westward Ho! w hrabstwie Devon

3.V.1954: zmienił port bazowy na Newlyn w hrabstwie Kornwalia

III.1955: rozpoczął połowy makreli ok. 170 Mm na zachód od Newlyn

3.IV.1956: **Lord Hood** LT 20*(Riblle Trawlers Ltd.; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

V.1959: statek ratowniczy **Lord Hood** *(Northern Shipbreakers Ltd.; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

operował z Peterhead

26.II.1960: wykreślony z rejestru w Lowestoft

zdemontowano wyposażenie i usunięto metale kolorowe

poł(?).1960: sprzedany na złom firmie *BISCO* za 700 funtów

złomowanie w Charlestown (hrabstwo Fife) zlecono spółce *Shipbreaking Industries Ltd.*

9.VIII.1960: przyholowany z Peterhead do Charlestown przez trawler „Viking Freedom” (A 585)

7.I.1961: rozpoczęto złomowanie

2.) **Apoloniusz** Gdy-109, *Goole Shipbuilding & Repairing Co. (1927) Ltd., Goole (Wielka Brytania),* nr budowy 293

**Official Number 149244; *LR 521185*** --> I.poł.1970: ***LR 5211850;*** sygnał wywoławczy (od II.poł.30-ch): *GYQM* --> I.kw.1947:*SPDH* --> I.kw.1949(?): *GYQM*

***UWAGA:*** po powrocie pod banderą brytyjską, *Lloyds Register* podaje sygnał wywoławczy dopiero w Rejestrze 1970-1971

*charakterystyka w 1931:* 116 BRT, 51 NRT; 28.13(rej.)×6.13×~2.50 m, głębokość 2.87 m; kadłub stalowy, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. maszyna parowa

potrójnego rozprężania wyprodukowana przez Wm. Burrell & Co., 300 KM, 1 kocioł szkocki wyprodukowany przez Riley Brothers (Boilerakers) Ltd., paliwo węgiel, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz, 1 śruba; 9.5 węzła; załoga 10 osób

*charakterystyka w 1948:* 115.72 BRT, 44.16 NRT; 28.13(p.p.)×6.14×~2.50 m, głębokość 2.86 m; kadłub stalowy, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. maszyna

parowa potrójnego rozprężania, 300 KM, 1 kocioł szkocki, paliwo węgiel, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz, 1 śruba; 9.5 węzła; załoga

10 osób

*charakterystyka w 1958:* 117.19 BRT, 50.14 NRT; 28.04(p.p.)×6.13×~2.50 m, głębokość 2.87 m; kadłub stalowy, 1 pokład, 1 ładownia; 6-cyl. silnik Mirrlees

National, 318 KM, paliwo olej opałowy, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz, 1 śruba; 9 węzłów; załoga 10 osób

28.VI.1930: wodowany jako **Lord Collingwood** dla *Lowestoft Steam Herring Drifters Co. Ltd.* z siedzibą w Lowestoft

12(?).IX.1930: ukończony

13.IX.1930: zarejestrowany jako **Lord Collingwood** LT 183 *(Lowestoft Steam Herring Drifters Co. Ltd.; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

nr rejestru w Lowestoft 27/1930, Official Number 149244

lata 30-te: okresowo poławiał w oparciu o porty Padstow, Milford Haven i Fleetwood

4.IX.1939: wydzierżawiony, jednostka inspekcyjna **Lord Collingwood** *(****właściciel:*** *Lowestoft Steam Herring Drifters Co. Ltd.;* ***użytkownik:*** *Royal Navy)*,

bandera Wielkiej Brytanii

służył do zwalczania kontrabandy, miesięczna opłata dzierżawna wynosiła 65 funtów, 7 szylingów i 10 pensów

IV.1940: przydzielony do *1st Mine Recovery Flotilla*

28.V.1940 godz. 15.00: wraz z trzema innymi lugrami, holownikiem „Java” i pięcioma motorówkami wypłynął z Ramsgate w celu ewakuacji brytyjskich wojsk

z Dunkierki

29.V.1940 ok. godz. 01.00: powrócił do Ramsgate z ewakuowanym wojskiem

29.V.1940 godz. 03.45: ponownie wysłany do Dunkierki, wraz z innymi okrętami asystował krążownikowi przeciwlotniczemu „Calcutta” przy załadunku

wojsk z plaży La Panne

29.V.1940 godz. 12.50: przekazał na krążownik „Calcutta” żołnierzy ewakuowanych z plaży La Panne

30.V.1940: zakończył udział w ewakuacji Dunkierki przewożąc do Ramsgate łącznie 332 żołnierzy

IX.1940: wykorzystywany do treningu w ramach programu DEMS

***UWAGA:*** DEMS = Defensively Equipped Merchant Ship (defensywnie uzbrojony statek handlowy)

I.poł.X.1940: skierowany do wypełniania różnych, drugorzędnych zadań

23.X.1940: wypłynął z ujścia Tamizy do Methil w eskorcie konwoju FN.316

opuścił konwój przed przybyciem do Methil, ponieważ nie mógł utrzymać wymaganej prędkości

21.IX.1943: wydzierżawiony, portowa jednostka pomocnicza **Lord Collingwood** *(****właściciel:*** *St. Andrew’s Steam Fishing Co. Ltd.;* ***użytkownik:*** *Royal Navy)*,

bandera Wielkiej Brytanii

zakupiony przez Basila Arthura Parkesa, który był właścicielem firmy *St. Andrew’s Steam Fishing Co. Ltd.*

II.poł.1945: wycofany z eksploatacji, przeznaczony do demilitaryzacji

13.II.1946: zwrócony, **Lord Collingwood** LT 183 *(St. Andrew’s Steam Fishing Co. Ltd.; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

poza eksploatacją

IV.kw.1946: w ramach pomocy oferowany Polsce przez *UNRRA*

w dokumentach nazywany **DAL I**

13.I.1947: **Apoloniusz** Gdy-109 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”,*

*spółka z o. o.; Gdynia)*

tego dnia został zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy *UNRRA* i podniósł polską banderę w Lowestoft, z powodu braku bunkru stał

unieruchomiony w tym porcie, załoga holenderska

III.1947: po pozbieraniu bunkru z pozostałych lugrów, wyszedł na połowy białej ryby na Morzu Północnym

połów sprzedano w Great Yarmouth, a za uzyskane fundusze zakupiono bunkier dla wszystkich lugrów

pocz.IV.1947: opuścił Great Yarmouth ponownie udając się na łowisko, po połowach portem docelowym było IJmuiden

***UWAGA:*** według źródeł brytyjskich lugier operował z portu Great Yarmouth i dowodzili nim lokalni szyprowie

8.VI.1947: przypłynął po raz pierwszy (i chyba jedyny) do Gdyni

skierowany na remont do Göteborga

20.IX.1947: wyszedł z Göteborga (szyper Leif Larsson) na połowy

załoga szwedzka, po połowach zawinął po bunkier do Mollösund, skąd przeszedł do polskiej bazy w Göteborgu

X.1947: w/g sprawozdania *„Dalmoru”* operował z bazy w Göteborgu poławiając na Bałtyku wraz z małymi trawlerami „Hilary” (Gdy-115), „January”

(Gdy-117) oraz „Walery” (Gdy-116)

poł(?).XI.1947: zmustowano szypra i szwedzką załogę

załoga sprzedawała sprzedawała ryby z połowu, tran oraz węgiel z zasobni statkowej

19.XI.1947: statek objął szyper Abraham Isaksson z trawlera „Saturn” (Gdy-122)

V.1948: z powodu nieopłacalności eksploatacji unieruchomiony w Great Yarmouth

21.III.1949: **Lord Collingwood** *(St. Andrew’s Steam Fishing Co. Ltd.)*, bandera Wielkiej Brytanii

poza eksploatacją

1.VI.1949: **Lord Collingwood** LT 34 *(Arthur W. Eastoe, Roland C. Cook, Richard H. Colby i John Odde; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

tego dnia zakupiony i zarejestrowany w Lowestoft, nr rejestru 6/1949, prawdopodobnie nie wprowadzony do eksploatacji

***UWAGA:*** *Arthur W. Eastoe, Roland C. Cook i Richard H. Colby* mieszkali w Lowestoft, natomiast *John Odde* w East Molesey

27.VII.1949: **Lord Collingwood** M 42 *(Westenborg Trawlers Ltd.; Milford Haven)*, bandera Wielkiej Brytanii

tego dnia zarejestrowany w Milford Haven, nr rejestru 4/1949

VIII.1949(?): wykreślony z rejestru w Gdyni

21.XII.1954: **Lord Collingwood** M 42 *(St. Anne’s Trawling Co. Ltd.; Milford Haven)*, bandera Wielkiej Brytanii

I.kw.1958: przebudowa i wymiana napędu w stoczni *L.B.S. Engineering Co. Ltd.* z Lowestoft

maszynę parową zastąpił 6-cyl. silnik o mocy 318 KM firmy *Mirrelees, Bickerton & Day Ltd.* ze Stockport

11.III.1958: zakończenie prób po przebudowie

26.VII.1962: z powodu przecieku do maszynowni zawinął do Fishguard w hrabstwie Pembrokeshire, na pomoc wezwano lokalną straż pożarną

o godz. 09.30 wypłynął do Milford Haven z pompą na pokładzie i obsługującym ją strażakiem

9.XI.1964: poławiając w rejonie latarni Tuskar Rock (skippper Ted Bowles) wyłowił w sieci minę morską, którą z powrotem wyrzucono do morza

20.X.1966: doznał lekkich uszkodzeń w wyniku pożaru

17.VII.1969: **Lord Collingwood** M 42*(Norrard Trawlers Ltd.; Milford Haven)*, bandera Wielkiej Brytanii

V.1970: sprzedany na złom firmie *Hughes Bolckow Ltd.* z Blyth

3.VI.1970: wraz z trawlerem „Ascona” (LT 108) wyszedł z Milford Haven z portem docelowym Blyth

8.VI.1970: przybył do Blyth w celu złomowania

26.I.1972: wykreślony z rejestru w Milford Haven

3.) **Arkadiusz** Gdy-110, *Cochrane & Sons Ltd., Selby (Wielka Brytania),* nr budowy 955

**Official Number 145818;**sygnał wywoławczy (od I.kw.1947):*SPDI* (odebrany w 1949)

*charakterystyka w 1925:* 92 BRT, 41 NRT; 28.04(rej.)×5.64×~2.50 m, głębokość 2.74 m; kadłub stalowy, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. maszyna parowa

potrójnego rozprężania wyprodukowana przez Crabtree & Sons Ltd., 200 KM, 1 kocioł szkocki wyprodukowany przez Riley Brothers (Boilerakers) Ltd., paliwo węgiel, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz, 1 śruba; 8.5 węzła; załoga 10 osób

*charakterystyka w 1948:* 92.38 BRT, 32.73 NRT; 25.98(rej./p.p.)×5.67×~2.50 m, głębokość 2.74 m; kadłub stalowy, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. maszyna

parowa potrójnego rozprężania, 200 KM, 1 kocioł szkocki, paliwo węgiel, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz, 1 śruba; 9 węzłów; załoga

10 osób

25.II.1925: wodowany jako **Lord Barham** dla *Lowestoft Steam Herring Drifters Co. Ltd.* z siedzibą w Lowestoft

11.V.1925: ukończony

12.V.1925: zarejestrowany jako **Lord Barham** LT 211 *(Lowestoft Steam Herring Drifters Co. Ltd.; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

nr rejestru w Lowestoft 29/1925, Official Number 145818

lata 30-te: okresowo poławiał w oparciu o porty Padstow, Milford Haven i Fleetwood

15.XI.1939: wydzierżawiony, trałowiec pomocniczy **Lord Barham** FY.929 *(****właściciel:*** *Lowestoft Steam Herring Drifters Co. Ltd.;* ***użytkownik:*** *Royal Navy)*,

bandera Wielkiej Brytanii

miesięczna opłata dzierżawna wynosiła 40 funtów, 9 szylingów i 7 pensów

30.V.1940 przed godz. 24.00: wraz z dwunastoma innymi lugrami popłynął z Yarmouth do Ramsgate, w celu ewakuacji brytyjskich wojsk z Dunkierki

Tempy-Skipper J. Masterton z *Royal Navy Reserve*

31.V.1940 godz. 15.00: przybył (wraz z innymi lugrami) do Ramsgate, skierowany do Dunkierki

zakończył udział w ewakuacji Dunkierki przewożąc do Ramsgate łącznie 388 żołnierzy

21.IX.1943: wydzierżawiony, trałowiec pomocniczy **Lord Barham** FY.929 *(****właściciel:*** *St. Andrew’s Steam Fishing Co. Ltd.;* ***użytkownik:*** *Royal Navy)*,

bandera Wielkiej Brytanii

zakupiony przez Basila Arthura Parkesa, który był właścicielem firmy *St. Andrew’s Steam Fishing Co. Ltd.*

XII.1944: skierowany do wypełniania różnych, drugorzędnych zadań

24.V.1946: zwrócony, **Lord Barham** LT 215 *(St. Andrew’s Steam Fishing Co. Ltd.; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

poza eksploatacją

IV.kw.1946: w ramach pomocy oferowany Polsce przez *UNRRA*

w dokumentach nazywany **DAL ?**

26.XII.1946: wykreślony z rejestru w Lowestoft

20.I.1947: **Arkadiusz** Gdy-110 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”,*

*spółka z o. o.; Gdynia)*

tego dnia został zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy *UNRRA* i podniósł polską banderę w Lowestoft, z powodu braku bunkru stał

unieruchomiony w tym porcie, załoga holenderska

4.IV.1947: wraz z czterema innymi lugrami *„Dalmoru”* opuścił Great Yarmouth, portem docelowym było IJmuiden

po dostarczeniu węgla z Polski, jeszcze w tym samym miesiącu wyszedł na połowy białej ryby, którą sprzedawał w Great Yarmouth

***UWAGA:*** według źródeł brytyjskich lugier operował z portu Great Yarmouth i dowodzili nim lokalni szyprowie

VI.1947: przypłynął po raz pierwszy do Gdańska

X.1947: w/g sprawozdania *„Dalmoru”* operował z bazy w IJmuiden poławiając białą rybę na Morzu Północnym

10.I.1948: pomierzony przez *Główny Urząd Morski*, świadectwo pomiarowe nr 105/48

16.II.1948: wpisany pod nr R Mor 62 do Rejestru Statków Handlowych Morskich *Sądu Grodzkiego* w Gdyni

V.1948: z powodu nieopłacalności eksploatacji unieruchomiony w Great Yarmouth

21.III.1949: **Lord Barham** *(St. Andrew’s Steam Fishing Co. Ltd.)*, bandera Wielkiej Brytanii

poza eksploatacją

30.V.1949: **Lord Barham** LT 55 *(Arthur W. Eastoe, Roland C. Cook, Richard H. Colby i John Odde; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

tego dnia zakupiony przez *Arthura W. Eastoe, Rolanda C. Cook’a i Richarda H. Colby* z Lowestoft oraz *Johna Odde* z East Molesey i

zarejestrowany w Lowestoft

***UWAGA:*** *Arthur W. Eastoe, Roland C. Cook i Richard H. Colby* mieszkali w Lowestoft, natomiast *John Odde* w East Molesey

VIII.1949(?): wykreślony z rejestru w Gdyni

23.VIII.1955: **Lord Barham** LT 55 *(Arthur W. Eastoe i Roland C. Cook; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

II.kw.1960: sprzedany na złom holenderskiej firmie *H.P. Heuvelmen NV* z Krimpen aan den Ijssel

13.VI.1960: wykreślony z rejestru w Lowestoft

2.VII.1960: przybył do Krimpen aan den Ijssel

rozebrany na złom

4.) **Eugeniusz** Gdy-111, *Goole Shipbuilding & Repairing Co. (1927) Ltd., Goole (Wielka Brytania),* nr budowy 280

**Official Number 149211; *LR 521209*** --> I.poł.1970: ***LR 5212098;*** sygnał wywoławczy (od II.poł.30-ch): *GYQL* --> I.kw.1947:*SPDJ* --> I.kw.1949(?): *GYQL*

***UWAGA:*** po powrocie pod banderą brytyjską, *Lloyds Register* podaje sygnał wywoławczy dopiero w Rejestrze 1970-1971

*charakterystyka w 1931:* 104.47 BRT, 44.87 NRT; 26.82(rej.)×5.82×~2.50 m, głębokość 2.74 m; kadłub stalowy, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. maszyna

parowa potrójnego rozprężania wyprodukowana przez C.D. Holmes & Co. Ltd., 265 KM, 1 kocioł szkocki, paliwo węgiel, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz, 1 śruba; 9.5 węzła; załoga 10 osób

*charakterystyka w 1948:* 104.47 BRT, 44.83 NRT; 26.82(p.p.)×5.82×~2.50 m, głębokość 2.74 m; kadłub stalowy, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. maszyna

parowa potrójnego rozprężania, 265 KM, 1 kocioł szkocki, paliwo węgiel, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz, 1 śruba; 9.5 węzła; załoga

10 osób

*charakterystyka w 1960:* 107.21 BRT, 43.71 NRT; 28.04(p.p.)×6.13×~2.50 m, głębokość 2.87 m; kadłub stalowy, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. silnik A.K.

Diesels, 300 KM, paliwo olej opałowy, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz, 1 śruba; 9 węzłów; załoga 10 osób

20.VI.1928: wodowany jako **Lord Rodney** dla *Lowestoft Steam Herring Drifters Co. Ltd.* z siedzibą w Lowestoft

18(?).VII.1928: ukończony

19.VII.1928: zarejestrowany jako **Lord Rodney** LT 390 *(Lowestoft Steam Herring Drifters Co. Ltd.; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

nr rejestru w Lowestoft 15/1928, Official Number 149211

9.VIII.1932: Szyper Arthur James Lamer został w Bangor ukarany mandatem w wysokości 10 funtów za połowy na w rejonie wyspy Anglesey

lata 30-te: okresowo poławiał w oparciu o porty Padstow, Milford Haven i Fleetwood

4.IX.1939: wydzierżawiony, jednostka inspekcyjna **Lord Rodney** *(****właściciel:*** *Lowestoft Steam Herring Drifters Co. Ltd.;* ***użytkownik:*** *Royal Navy)*,

bandera Wielkiej Brytanii

służył do zwalczania kontrabandy, miesięczna opłata dzierżawna wynosiła 32 funtów, 18 szylingów i 2 pensy

II.1940: wydzierżawiony, pomocniczy trałowiec **Lord Rodney** FY.877 *(****właściciel:*** *Lowestoft Steam Herring Drifters Co. Ltd.;* ***użytkownik:*** *Royal Navy)*,

bandera Wielkiej Brytanii

przydzielony do *1st Mine Recovery Flotilla*

28.V.1940 godz. 15.00: wraz z trzema innymi lugrami, holownikiem „Java” i pięcioma motorówkami wypłynął z Ramsgate w celu ewakuacji brytyjskich wojsk

z Dunkierki

Master Robert Durant

29.V.1940 ok. godz. 01.00: powrócił do Ramsgate z ewakuowanym wojskiem

29.V.1940 godz. 03.45: ponownie wysłany do Dunkierki, wraz z innymi okrętami asystował krążownikowi przeciwlotniczemu „Calcutta” przy załadunku

wojsk z plaży La Panne

29.V.1940 godz. 04.30: przekazał na krążownik „Calcutta” żołnierzy ewakuowanych z plaży La Panne

29.V.1940 godz. 10.00: ewakuuje żołnierzy z nabrzeża w Dunkierce

29.V.1940 godz. 12.30: ponownie przekazał na krążownik „Calcutta” żołnierzy ewakuowanych z Dunkierki

29.V.1940 godz. 17.00: opuścił Dunkierkę z żołnierzami na pokładzie kierując się do Ramsgate

I.1942: bazował w Lowestoft

21.IX.1943: wydzierżawiony, pomocniczy trałowiec **Lord Rodney** *(****właściciel:*** *St. Andrew’s Steam Fishing Co. Ltd.;* ***użytkownik:*** *Royal Navy)*, bandera

Wielkiej Brytanii

zakupiony przez Basila Arthura Parkesa, który był właścicielem firmy *St. Andrew’s Steam Fishing Co. Ltd.*

X.1943: przekazany do *War Department*

pływał w dyspozycji *Royal Army Service Corps*

po 9.II.1946: zwrócony, **Lord Rodney** LT 390 *(St. Andrew’s Steam Fishing Co. Ltd.; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

poza eksploatacją

IV.kw.1946: w ramach pomocy oferowany Polsce przez *UNRRA*

w dokumentach nazywany **DAL ?**

20.I.1947: **Eugeniusz** Gdy-111 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”,*

*spółka z o. o.; Gdynia)*

tego dnia został zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy *UNRRA* i podniósł polską banderę w Lowestoft, z powodu braku bunkru stał

unieruchomiony w tym porcie, załoga holenderska

4.IV.1947: wraz z czterema innymi lugrami *„Dalmoru”* opuścił Great Yarmouth, portem docelowym było IJmuiden

po dostarczeniu węgla z Polski, jeszcze w tym samym miesiącu wyszedł na połowy białej ryby, którą sprzedawał w Great Yarmouth

***UWAGA:*** według źródeł brytyjskich lugier operował z portu Great Yarmouth

VI.1947: przypłynął po raz pierwszy (i chyba jedyny) do Gdyni

X.1947: w/g sprawozdania *„Dalmoru”* operował z bazy w IJmuiden poławiając białą rybę na Morzu Północnym

V.1948: z powodu nieopłacalności eksploatacji unieruchomiony w Great Yarmouth

21.III.1949: **Lord Rodney** *(St. Andrew’s Steam Fishing Co. Ltd.)*, bandera Wielkiej Brytanii

poza eksploatacją

1.VI.1949: zakupiony przez *Arthura W. Eastoe, Rolanda C. Cooka i Richarda H. Colby* z Lowestoft oraz *Johna Odde* z East Molesey

kredytu hipotecznego na zakup statku udzielił *National Westminster Bank Ltd.* z Londynu

9.VI.1949: **Lord Rodney** LT 79 *(Arthur W. Eastoe, Roland C. Cook, Richard H. Colby i John Odde;**Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

tego dnia zarejestrowany w Lowestoft

VIII.1949(?): wykreślony z rejestru w Gdyni

I.poł.I.1951: hipoteka statku zamknięta

24.I.1951: **Lord Rodney** LT 79 *(Roland C. Cook, Samuel Broadley i George Catchpole; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

lata 50-te: okresowo poławiał w oparciu o port we Fleetwood

30.IV.1959: sprzedany firmie *Craigwood Ltd.* z siedzibą w Aberdeen

skierowany do przebudowy na motorowiec w stoczni *L.B.S. Engineering Co. Ltd.* z Lowestoft

12.V.1959: **Lord Rodney** A 50 *(Craigwood Ltd.; Aberdeen)*, bandera Wielkiej Brytanii

tego dnia zarejestrowany w Aberdeen

poł.1959: wymiana maszyny parowej na 3-cyl. silnik o mocy 300 KM firmy *A.K. Diesels* z Lowestoft

31.VII.1959: pomierzony w Great Yarmouth po zakończonej przebudowie

26.VII.1966: **Lord Rodney** A 50 *(Hubert Jones; Aberdeen)*, bandera Wielkiej Brytanii

17.VII.1969: **Lord Rodney** A 50*(Thomas J. Griffiths i Nellie M. Porter; Aberdeem)*, bandera Wielkiej Brytanii

II.poł.1969: w porcie Swansea zderzył się z holenderskim statkiem „Paul Westers”

15.II.1972: **Lord Rodney** A 50*(Giuseppe Antoniazzi; Aberdeem)*, bandera Wielkiej Brytanii

23.VIII.1974: **Lord Rodney** A 50*(Bronislaw Ltd.; Aberdeem)*, bandera Wielkiej Brytanii

II.1975: przeholował z Milford Haven do Swansea lugier „Deelux” (YH84)

26.III.1975: **Lord Rodney** A 50*(Linke Trawling Co. Ltd.; Aberdeem)*, bandera Wielkiej Brytanii

II.poł.1975: sprzedany na złom firmie *Thomas W. Ward Ltd.* z Shefield

XI.1975: przybył do Briton Ferry w celu złomowania

8.XII.1975: zakończono złomowanie

7.I.1976: wykreślony z rejestru w Aberdeen

5.) **Eustachiusz** Gdy-112, *Colby Brothers Ltd., Oulton Broad, Lowestoft (Wielka Brytania),* typ Admiralty steel drifter, nr budowy 101

**Admiralty Number 4167; Official Number 139889;**sygnał wywoławczy (od I.kw.1947):*SPDK* (odebrany w 1949)

*charakterystyka w 1919:* 95 BRT, 41 NRT; 26.21(rej.)×5.64×~2.50 m, głębokość 2.68 m; kadłub stalowy, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. maszyna parowa

potrójnego rozprężania wyprodukowana przez Pollit & Wigzell Ltd., 270 KM, 1 kocioł szkocki wyprodukowany przez A.Dodman & Co. Ltd., paliwo węgiel, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz, 1 śruba; 9 węzłów; załoga 10 osób

*charakterystyka w 1948:* 95.17 BRT, 40.38 NRT; 26.21(rej.)×5.64×~2.50 m, głębokość 2.83 m; kadłub stalowy, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. maszyna parowa

potrójnego rozprężania, 270 KM, 1 kocioł szkocki, paliwo węgiel, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz, 1 śruba; 9 węzłów; załoga 10 osób

I.poł.1919: wodowany jako pomocniczy patrolowiec **Gulf Stream** dla *Royal Navy*

24.VIII.1919: przekazany do *Ministry of Agriculture & Fisheries*

przeznaczony do ukończenia jako statek rybacki i umieszczony na liście jednostek przeznaczonych do sprzedaży

10.IX.1919: ukończony jako lugier rybacki **Gulf Stream** *(Ministry of Agriculture & Fisheries)*, bandera Wielkiej Brytanii

3.X.1919: zarejestrowany jako **Gulf Stream** LT 601 *(Ministry of Agriculture & Fisheries; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

tego dnia zarejestrowany w Lowestoft

II.poł.VIII.1920: **Gulf Stream** LT 601 *(James Ballard i R.L. Dawson; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

25.VIII.1920: **Gulf Stream** SN 42 *(James Ballard i R.L. Dawson; North Shields)*, bandera Wielkiej Brytanii

nr rejestru w North Shields 7/1920, Official Number 139889

31.XII.1920: wykreślony z rejestru w Lowestoft

22.I.1921: **Gulf Stream** SN 42 *(R.L. Dawson; North Shields)*, bandera Wielkiej Brytanii

I.poł.1921: **Gulf Stream** *(John H. Sheldon; Plymouth)*, bandera Wielkiej Brytanii

nie wykorzystywany w charakterze statku rybackiego

20.IX.1921: wykreślony z rejestru w North Shields

1922/1923: **Gulf Stream** *(****właściciel:*** *John H. Sheldon;* ***użytkownik:*** *J. Williams & G. Pease; London)*, bandera Wielkiej Brytanii

IV.kw.1924: zakupiony przez *J.D. Irvina* i *T.T. Irvina* z North Shields

19.XII.1924: **Gulf Stream** SN 21 *(Joseph D. Irvin* *&* *T.T. Irvin; North Shields)*, bandera Wielkiej Brytanii

w tym dniu ponownie zarejestrowany w North Shields

27.V.1925: **Jenny Irvin** SN 21 *(Joseph D. Irvin* *&* *T.T. Irvin; North Shields)*, bandera Wielkiej Brytanii

1931: **Jenny Irvin** SN 21 *(R. Irvin* *&* *Sons Ltd.; North Shields)*, bandera Wielkiej Brytanii

29.XI.1939: wydzierżawiony trałowiec pomocniczy **Jenny Irvin** FY.980 *(****właściciel:*** *R. Irvin* *&* *Sons Ltd.;* ***użytkownik:*** *Royal Navy)*, bandera Wielkiej Brytanii

bazował w Dundee, miesięczna opłata dzierżawna wynosiła 36 funtów i 16 szylingów

1.XII.1943: jednostka pomocnicza **Jenny Irvin** FY.980 *(****właściciel:*** *R. Irvin* *&* *Sons Ltd.;* ***użytkownik:*** *Ministry of Aircraft Production)*, bandera Wielkiej

Brytanii

przed 1.I.1944: jednostka pomocnicza **Jenny Irvin** FY.980 *(****właściciel:*** *Wellvalle Trawlers Ltd.;* ***użytkownik:*** *Ministry of Aircraft Production)*, bandera

Wielkiej Brytanii

poł(?).1946: zwrócony, **Jenny Irvin** SN 21 *(Wellvalle Trawlers Ltd.; North Shields)*, bandera Wielkiej Brytanii

poza eksploatacją

IV.kw.1946: w ramach pomocy oferowany Polsce przez *UNRRA*

w dokumentach nazywany **DAL ?**

30.I.1947: **Eustachiusz** Gdy-112 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich*

*„Dalmor”, spółka z o. o.; Gdynia)*

tego dnia został zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy *UNRRA* i podniósł polską banderę w Lowestoft, z powodu braku bunkru stał

unieruchomiony w tym porcie, załoga holenderska

4.IV.1947: wraz z czterema innymi lugrami *„Dalmoru”* opuścił Great Yarmouth, portem docelowym było IJmuiden

po dostarczeniu węgla z Polski, jeszcze w tym samym miesiącu wyszedł na połowy białej ryby, którą sprzedawał w Great Yarmouth

***UWAGA:*** według źródeł brytyjskich lugier operował z portu Great Yarmouth i dowodzili nim lokalni szyprowie

VI.1947: przypłynął po raz pierwszy (i chyba jedyny) do Gdańska

X.1947: w/g sprawozdania *„Dalmoru”* operował z bazy w IJmuiden poławiając białą rybę na Morzu Północnym

V.1948: z powodu nieopłacalności eksploatacji unieruchomiony w Great Yarmouth

21.III.1949: **Jenny Irvin** *(Wellvalle Trawlers Ltd.)*, bandera Wielkiej Brytanii

poza eksploatacją

1.VI.1949: zakupiony przez *Arthura W. Eastoe, Rolanda C. Cook’a i Richarda H. Colby* z Lowestoft oraz *Johna Odde* z East Molesey

3.VI.1949: **Jenny Irvin** LT 57 *(Arthur W. Eastoe, Roland C. Cook, Richard H. Colby i John Odde;**Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

tego dnia zarejestrowany w Lowestoft

VIII.1949(?): wykreślony z rejestru w Gdyni

I.kw.1955: sprzedany na złom do Belgii

27.II.1955: wyszedł z Lowestoft, kierując się do Antwerpii

3.III.1955: przybył do Antwerpii w celu złomowania

16.III.1955: wykreślony z rejestru w Lowestoft

złomowany w tym samym roku

6.) **Euzebiusz** Gdy-113, *Alexander Hall & Co., Aberdeen, Yard Footdee (Wielka Brytania),* typ Admiralty steel drifter, nr budowy 564

**Admiralty Number 4123; Official Number 132181;**sygnał wywoławczy (od I.kw.1947):*SPDL* (odebrany w 1949)

*charakterystyka w 1919:* 96 BRT, 41 NRT; 26.27(rej.)×5.64×~2.50 m, głębokość 2.80 m; kadłub stalowy, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. maszyna parowa

potrójnego rozprężania wyprodukowana przez Alexander Hall & Co., 270 KM, 1 kocioł, paliwo węgiel, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz, 1 śruba; 9 węzłów; załoga 10 osób

*charakterystyka w 1948:* 95.45 BRT, 40.70 NRT; 26.27(rej.)×5.64×~2.50 m, głębokość 2.82 m; kadłub stalowy, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. maszyna parowa

potrójnego rozprężania, 270 KM, 1 kocioł szkocki, paliwo węgiel, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz, 1 śruba; 9 węzłów; załoga 10 osób

II.poł.1918: wodowany jako pomocniczy patrolowiec **Thunderclap** dla *Royal Navy*

I.poł.1919: przekazany do *Fishery Board for Scotland*

przeznaczony do ukończenia jako statek rybacki i umieszczony na liście jednostek przeznaczonych do sprzedaży

2.VI.1919: ukończony jako lugier rybacki **Thunderclap** *(Fishery Board for Scotland)*, bandera Wielkiej Brytanii

wkrótce zakupiony przez *George’a Kett’a* zamieszkałego w Rome Villa, East Church Street, Buckie, Moray, Scotland

9.VI.1919: **Zena & Ella** BCK 321 *(George Kett; Buckie)*, bandera Wielkiej Brytanii

tego dnia zarejestrowany w Buckie, hrabstwo Moray w Szkocji

1923: **Mace** KY 224 *(Martin Gardner Snr; Kirkcaldy)*, bandera Wielkiej Brytanii

1934: **Mace** KY 224 *(Annie D. Gardner; Kirkcaldy)*, bandera Wielkiej Brytanii

27.VIII.1939: wydzierżawiony, pomocnicza jednostka portowa **Mace** *(****właściciel:*** *Annie D. Gardner;* ***użytkownik:*** *Royal Navy)*, bandera Wielkiej Brytanii

1940: pomocnicza jednostka portowa **Mace** *(****właściciel:*** *Agnes T. Gardner;* ***użytkownik:*** *Royal Navy)*, bandera Wielkiej Brytanii

1945/1946: pomocnicza jednostka portowa **Mace** *(****właściciel:*** *Fred Parkes Snr;* ***użytkownik:*** *Royal Navy)*, bandera Wielkiej Brytanii

20.II.1946: zwrócony, **Mace** KY 224 *(Fred Parkes Snr; Kirkcaldy)*, bandera Wielkiej Brytanii

prawdopodobnie nie był eksploatowany

IV.kw.1946: w ramach pomocy oferowany Polsce przez *UNRRA*

w dokumentach nazywany **DAL V**

13.I.1947: **Euzebiusz** Gdy-113 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”,*

*spółka z o. o.; Gdynia)*

tego dnia został zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy *UNRRA* i podniósł polską banderę w Lowestoft, załoga holenderska

I.kw.1947: wyszedł z Lowestoft do IJmuiden, gdzie oczekiwał na transport bunkru z Polski

III./IV.1947: wyszedł z IJmuiden na połowy białej ryby, którą sprzedawał w Great Yarmouth

***UWAGA:*** w III.1947 w IJmuiden powstała polska stacja bunkrowa, węgiel dostarczono z Polski jeszcze w tym samym miesiącu

VI.1947: przypłynął po raz pierwszy (i chyba jedyny) do Gdańska

X.1947: w/g sprawozdania *„Dalmoru”* operował z bazy w IJmuiden poławiając białą rybę na Morzu Północnym

V.1948: z powodu nieopłacalności eksploatacji unieruchomiony w Great Yarmouth

21.III.1949: **Mace** *(Fred Parkes Snr)*, bandera Wielkiej Brytanii

poza eksploatacją

1.VI.1949: zakupiony przez *Arthura W. Eastoe, Rolanda C. Cook’a i Richarda H. Colby* z Lowestoft oraz *Johna Odde* z East Molesey

3.VI.1949: **Mace** LT 35 *(Arthur W. Eastoe, Roland C. Cook, Richard H. Colby i John Odde; Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

tego dnia zarejestrowany w Lowestoft

VIII.1949(?): wykreślony z rejestru w Gdyni

I.kw.1955: sprzedany na złom do Belgii

27.II.1955: wyszedł z Lowestoft, kierując się do Antwerpii

III.1955(?): wykreślony z rejestru w Lowestoft

złomowany w tym samym roku

7.) **Silweriusz** Gdy-114, *Alexander Hall & Co., Aberdeen, Yard Footdee (Wielka Brytania),* typ Admiralty steel drifter, nr budowy 574

**Admiralty Number 4133; Official Number 137618;** sygnał wywoławczy (od I.kw.1947):*SPDM* (odebrany w 1949)

*charakterystyka w 1919:* 96.45 BRT, 40.70 NRT; 26.27(rej.)×5.64×~2.50 m, głębokość 2.82 m; kadłub stalowy, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. maszyna parowa

potrójnego rozprężania wyprodukowana przez Alexander Hall & Co., 270 KM, 1 kocioł szkocki, paliwo węgiel, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz, 1 śruba; 9 węzłów; załoga 10 osób

*charakterystyka w 1948:* 96.45 BRT, 40.70 NRT; 26.27(rej.)×5.64×~2.50 m, głębokość 2.82 m; kadłub stalowy, 1 pokład, 1 ładownia; 3-cyl. maszyna parowa

potrójnego rozprężania, 270 KM, 1 kocioł szkocki, paliwo węgiel, 2 maszty, pomocnicze ożaglowanie typu kecz, 1 śruba; 9 węzłów; załoga 10 osób

II.poł.1919: wodowany jako pomocniczy patrolowiec **Pampero** dla *Royal Navy*

X.1919: w trakcie wyposażania zakupiony przez *Arthura Jamesa Larner’a* z Caister on Sea

1.XI.1919: ukończony jako lugier rybacki **Pampero** *(Arthur James Larner)*, bandera Wielkiej Brytanii

15.XI.1919: zarejestrowany jako **Edalba** YH 218 *(Arthur James Larner; Yarmouth)*, bandera Wielkiej Brytanii

tego dnia zarejestrowany w Yarmouth

26.XI.1919: **Edalba** YH 218 *(Edward A. Baker i Arthur J. Larner; Yarmouth)*, bandera Wielkiej Brytanii

do *Edwarda A. Baker’a* z Great Yarmouth należąło 3/4 udziałów, a do *Arthura J. Larner’a* z Caister on Sea 1/4 udziałów

statek sezonowo poławiał z Fleetwood

20.V.1922: **Edalba** YH 218 *(Edward A. Baker; Yarmouth)*, bandera Wielkiej Brytanii

21.IX.1922: zakupiony przez *Martina Gardner’a, H. Gardner’a* i *Davida Cairsters’a* z Cellardyke oraz *W. Wilson’a* z North Shields

16.X.1922: wykreślony z rejestru w Yarmouth

II.poł.X.1922: **Acorn** KY 194 *(Martin Gardner, H. Gardner,* *David Cairsters i* *W. Wilson; Kirkcaldy)*, bandera Wielkiej Brytanii

I.poł.1939: **Acorn** KY 194 *(Agnes & Thomas Gardner; Kirkcaldy)*, bandera Wielkiej Brytanii

23.XI.1939: wydzierżawiony, portowa jednostka pomocnicza **Acorn** *(****właściciel:*** *Agnes & Thomas Gardner;* ***użytkownik:*** *Royal Navy)*, bandera Wielkiej

Brytanii

miesięczna opłata dzierżawna wynosiła 32 funtów

***UWAGA:*** J.J. Colledge podaje, że został wydzierżawiony we IX.1940

1944: portowa jednostka pomocnicza **Acorn** *(****właściciel:*** *North Shore Fishing Co. Ltd.;* ***użytkownik:*** *Royal Navy)*, bandera Wielkiej Brytanii

VII.1946: zwrócony, **Acorn** KY 133 *(North Shore Fishing Co. Ltd.; Kirkcaldy)*, bandera Wielkiej Brytanii

poza eksploatacją

IV.kw.1946: w ramach pomocy oferowany Polsce przez *UNRRA*

w dokumentach nazywany **DAL ?**

30.I.1947: zakupiony przez Polskę, w ramach pomocy *UNRRA*

25.II.1947: **Silweriusz** Gdy-114 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich*

*„Dalmor”, spółka z o. o.; Gdynia)*

tego dnia został przejęty przez Polskę i podniósł polską banderę w Hull, z powodu braku bunkru stał unieruchomiony w Lowestoft, załoga holenderska

4.IV.1947: wraz z czterema innymi lugrami *„Dalmoru”* opuścił Great Yarmouth, portem docelowym było IJmuiden

po dostarczeniu węgla z Polski, jeszcze w tym samym miesiącu wyszedł na połowy białej ryby, którą sprzedawał w Great Yarmouth

***UWAGA:*** według źródeł brytyjskich lugier operował z portu Great Yarmouth i dowodzili nim lokalni szyprowie

VIII.1947: **Sylweriusz** Gdy-114 *(****właściciel:*** *Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego;* ***użytkownik:*** *Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich*

*„Dalmor”, spółka z o. o.; Gdynia)*

26.VIII.1947: przypłynął po raz pierwszy (i chyba jedyny) do Gdańska

X.1947: w/g sprawozdania *„Dalmoru”* operował z bazy w IJmuiden poławiając białą rybę na Morzu Północnym

później operował również z Ostendy

V.1948: z powodu nieopłacalności eksploatacji unieruchomiony w Great Yarmouth

21.III.1949: **Acorn** *(North Shore Fishing Co. Ltd.)*, bandera Wielkiej Brytanii

poza eksploatacją

23.V.1949: zakupiony przez *Arthura W. Eastoe, Rolanda C. Cook’a i Richarda H. Colby* z Lowestoft oraz *Johna Odde* z East Molesey

27.VII.1949: **Acorn** LT 31 *(Arthur W. Eastoe, Roland C. Cook, Richard H. Colby i John Odde;**Lowestoft)*, bandera Wielkiej Brytanii

tego dnia zarejestrowany w Lowestoft

VIII.1949(?): wykreślony z rejestru w Gdyni

I.poł.1952: sezonowo poławiał z Fleetwood

7.IX.1954: sprzedany *Percy’emu Williamowi Sutton’owi* z Great Yarmouth

16.IX.1954: zakupiony przez *Mercury Fisheries Co. Ltd* z Halifaxu w Kanadzie

***UWAGA:*** w imieniu strony Kanadyjskiej umowę podpisał Paul Stockhammer z Londynu

21.IX.1954: zarejestrowany w Halifaxie (Kanada)

23.IX.1954: wyszedł z Lowestoft, kierując się do Kanady (szyper Ivan Down)

płynął w towarzystwie trawlera „Boston Swift” (H 11), w trakcie podróży zawinął do Stornoway po bunkier

13.X.1954: przybył do Halifaxu

1975: złomowany w Halifaxie