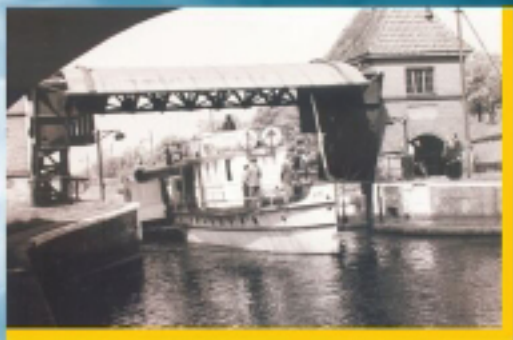


Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Marek A. Michalski

*Statki parowe na polskich
wodach śródlądowych*



Bocznokołowe tom I

Wrocław 2009

Marek A. Michalski

Parowce na polskich wodach śródlądowych

Część I – statki bocznołowe

**Fundacja Otwartego Muzeum Techniki
Wrocław 2005**

Spis treści

Wstęp	
Spis skrótów	
Wprowadzenie	
Spis alfabetyczny	
Katalog statków	
Podsumowanie grupy bocznokołowców	
Źródła	
Niemiecko-polski słowniczek nazw geograficznych	
Słowniczek zrusyfikowanych nazw geograficznych	

Wstęp

W książce omówiono okres zaczynający się w roku 1827, kiedy na polskie wody śródlądowe trafiły pierwsze statki o napędzie parowym (XIAŻĘ XAWERY i VICTORY), wyposażone w pędnik kołowy, umieszczony na zewnątrz burt po obu stronach kadłuba (bocznokołowce). Epoka wprowadzania do polskiej żeglugi śródlądowej statków o napędzie parowym zakończyła się w roku 1954, wraz z wejściem do eksploatacji holowników z pędnikiem śrubowym BOGUMIŁ i BOGUSŁAW, zbudowanych przez stocznnię kozielską, a stanowiących przedłużenie serii „małych holendrów”. Statki wybudowane do 1954 roku użytkowane były jeszcze przez wiele lat, bądź wyposażone w maszynę parową, bądź przebudowane na napęd spalinowy. Niektóre z nich pozostają w służbie dotychczas (2005).

W Polsce zakończenie tej epoki zostało sztucznie przyspieszone w wyniku bezdusznego stanowiska ówczesnego monopolisty na rynku instytucji klasyfikacyjnych – Polskiego Rejestru Statków, który przestał przedłużać klasę statkom o kadłubach nitowanych. Zmuszało to armatorów do przedwczesnych kasacji, co pozbawiło nasz kraj statków o wartości muzealnej, a tym samym wpłynęło naubożenie polskiej kultury materialnej. W pracy omawiane są też te statki o napędzie spalinowym, które weszły do ruchu w okresie od 1890 do 1954 roku. Ta grupa początkowo stanowiła mniejszą grupę, zwiększającą się w czasie, jednak nie na tyle, by warto pisać dla niej odrębne opracowanie. I chociaż przepisy prawne nazywają statkiem każdą jednostkę pływającą (np. kajak), autor ogranicza się tylko do jednostek z napędem mechanicznym i to tylko tych, których bądź powierzchnia wynosi $L \times B > 20 \text{ m}^2$, bądź długość jest $L > 10 \text{ m}$. W pracy nie uwzględniono jednostek mniejszych ani napędzanych silnikami przyczepnymi.

Dalsze ograniczenie, wynikające z tytułu pracy, to wody śródlądowe. Polskie przepisy wyraźnie rozgraniczają wody morskie od wód śródlądowych. Pierwszymi zarządzają Urzędy Morskie, drugimi Urzędy Żeglugi Śródlądowej, pierwsze podlegają jurysdykcji Izb Morskich, drugie sądów powszechnych. W większości krajów europejskich żegluga przybrzeżna zaliczana jest do żeglugi śródlądowej, jednak pozostaniemy przy podziale obowiązującym w Polsce. Podjęcie takiego stanowiska ułatwił fakt opisanie już wcześniej polskich statków przybrzeżnych przez Jerzego Micińskiego i Stefana Kolickiego w książce *Pod polską banderą*. Dla statków strictly śródlądowych niniejsze opracowanie stanowi natomiast pozycję dziewiczą (książka Witolda Arkuszewskiego omawiała jedynie statki wiślane, pomijając inne akweny).

W opracowaniu pomija się więc takie statki, które w rejestrze PRS nazywane są „śródlądowymi”, jak: s/y DAR POMORZA i s/s SOŁDEK, rybackie łodzie motorowe z całego polskiego wybrzeża, pasażerskie statki przybrzeżne i statki obsługujące porty morskie. W pracy nie omówiono śródlądowych okrętów wojennych: monitorów, kanonierek, kutrów uzbrojonych i trałowców, którym poświęcono już wiele publikacji, ani statków budowanych przez polskie stocznie dla zagranicznego odbiorcy.

Obszar, którego dotyczy omawiany temat, określony został dosyć karkołomnie, zgodnie jednak z meandrami polskiej historii. A więc w okresie:

- 1827–1939 brano pod uwagę te tereny, które w latach 1918–1939 tworzyły II Rzeczpospolitą wraz z Wolnym Miastem Gdańskiem;
- 1939–1945 obejmuje tylko tereny okupacji niemieckiej (tereny włączone do III Rzeszy i tzw. Generalne Gubernatorstwo), gdyż na pozostałych terenach nie zachowały się materiały archiwalne, umożliwiające na wykorzystanie ich w pracy,
- Od 1945 roku wzięto pod uwagę tereny, którymi Polska władza w wyniku międzynarodowych ustaleń, podjętych na Konferencji Jałtańskiej. Z tego powodu uwzględniono w pracy także statki pływające w latach 1945–1949 po Odrze pod sowiecką banderą (pominięto te z nich, co do których nie ma pewności, że pływały po Odrze).

Odstępstwo od tej zasady stanowią statki walczące pod polską banderą poza granicami kraju, które także stanowią część polskiej historii (wojna bolszewicka 1920).

W opracowaniu występuje wiele skrótów, zarówno polskich, jak i obcojęzycznych, które dla ułatwienia zrozumienia tekstu zostały zebrane i objaśnione w wykazie skrótów.

Statki pływające w omawianym okresie po polskich drogach wodnych pochodziły z 12 krajów, miały więc początkowo nazwy pochodzące z krajów posługujących się różnymi językami (polskie, niemieckie, rosyjskie, holenderskie, francuskie, angielskie, z USA, austriackie, belgijskie, czeskie, fińskie, szwajcarskie). Gęsikowski mija się z prawdą pisząc, że w okresie międzywojennym sprowadzano statki z Francji. W tym okresie nie sprowadzono z Francji ani jednego statku. Import statków francuskich to tylko połowa dziewiętnastego wieku.

Źródłem wielu pomyłek był fakt, że tę samą nazwę nosiły kolejno różne statki, a zdarzało się też, że nosiły ją równocześnie. Drugim źródłem nieporozumień było stosowanie przez niektórych autorów, a także i praktyków, niedopuszczalnych uproszczeń, a przecież należy pamiętać, że:

- BATORY to inny statek niż STEFAN BATORY,
- CHODKIEWICZ to nie HETMAN CHODKIEWICZ,
- CHOPIN, FRYDERYK CHOPIN czy SZOPEN to niekoniecznie ten sam statek,
- DĄBROWSKI to inny statek niż JAROSŁAW DĄBROWSKI,
- KONARSKI, STANISŁAW KONARSKI i SZYMON KONARSKI to w rzeczywistości dwa statki,
- LUBECKI to nie MINISTER LUBECKI, a ten drugi to nie MINISTER,
- NOWOTKO to nie MARCELI NOWOTKO,
- WARYŃSKI to nie LUDWIK WARYŃSKI,
- ŻÓŁKIEWSKI to co innego, niż HETMAN ŻÓŁKIEWSKI itd.

Błędów takich nie uniknęli także armatorzy, np. statek Moniuszko w niektórych latach, miał na tamborach napis MONIUSZKO, a w innych ST. MONIUSZKO, podobnie napis na burcie mazurskiego śrubowca w jednych latach był KOPERNIK w innych – M. KOPERNIK. Dziś trudno już ustalić, która z tych nazw była prawidłowa, a która nie. Polski Rejestr Statków, który powinien być wzorem standardyzacji, w swoich rejestrach pisał np. MARCHLEWSKI zamiast JULIAN MARCHLEWSKI, ŚWIERCZEWSKI zamiast GEN. ŚWIERCZEWSKI, zamieszczając opis statku pod niewłaściwą literą alfabetu. Tak więc PRS nie sprawdził się jako placówka normatywna w zakresie nazewnictwa.

Przy omawianiu dawnych statków rosyjskich zachodziła konieczność transliteracji z grażdanki (cyrylicy) na alfabet łaciński. Zadanie to zostało wykonane zgodnie z Polską Normą, co jednak brzmi dla naszego ucha dość sztucznie np. wyraz PECHOTINEC należy wymawiać jako „piechocinieć”, a KOKETKA to przecież „kokietka”.

Nie wszystkie krajowe publikacje o statkach są w pełni wiarygodne. Przykładem są artykuły zamieszczone w czasopiśmie „Wodniak Bydgoski”. Są to na ogół wspomnienia spisywane po wielu latach, których autorom myślą się stocznice, lata budowy, a nawet kraje pochodzenia statków. Teksty te zawierają często szczegółowe parametry jednostek, szkoda tylko, że niejednokrotnie błędnie podane.

Informacje zawarte w tym opracowaniu, a dotyczące poszczególnych statków są bardzo zróżnicowane, o niektórych zebrano dużo wiadomości, o innych mniej, a jeszcze inne znane są tylko z nazwy. Porównawcze dane statystyczne dotyczą oczywiście tylko tych statków, które mają pełniejszy zestaw informacji. Dlatego też autor zwraca się z prośbą do PT. Czytelników o nadsyłanie uwag i uzupełnień, które pozwoliłyby na przygotowanie II poprawionego wydania.

Adres autora: Marek Michalski, ul. Ks. Witolda 1^B m. 9, 70-063 Szczecin.

Całość niniejszego opracowania podzielona została na pięć części opisujących:

- I. bocznokołowce – od roku 1827,
- II. holowniki ciągnowe (łańcuchowe lub linowe) – od roku 1872,
- III. tylnokołowce – od roku 1876,
- IV. śrubowce – od roku 1851.
- V. statki o których tak mało wiadomo, że nie można przydzielić ich do żadnej z pozostałych części.

Części I–IV mają podobny układ, a mianowicie dzielą się na:

1. Alfabetyczny spis statków

Alfabetyczny spis statków wymienia pierwszą nazwę pogrubionym drukiem (hasło), chronologicznie wszystkie dalsze nazwy oraz stronę karty danego statku. Kolejne nazwy mają jedynie odsyłacz do hasła. Nieprawdziwe nazwy, ale potocznie stosowane, mają odsyłacz do hasła kursywą. Również kursywą oznaczono powtarzalne nazwy, ale zamieszczone w innych rozdziałach. Ze względu na wielokrotne stosowanie tych samych nazw, obok nazwy podany jest rocznik zakończenia budowy statku po to, by móc odróżnić statki np. MAZUR₁₈₈₅, MAZUR₁₈₉₅ i MAZUR₁₉₁₂. Czas budowy statku mógł trwać kilka lat, gdyż np. wybuch I wojny światowej spowodował, że budowa niektórych statków przeciągnęła się do 10 lat. Jeśli dokładna data nie jest znana, to ostatnia cyfra może być zastąpiona przez *x*, np. _{194x} oznacza, że statek został zbudowany w latach czterdziestych dwudziestego wieku. Jeśli koniec budowy statku miał miejsce na jesieni, to często jego eksploatacja zaczynała się dopiero w następnym roku, co można zauważyć w przebiegu służby. Jeśli pierwsza nazwa statku nie jest znana, to hasłem staje się kolejna znana nazwa, natomiast tę nieznaną oznaczono przez *X*. Nieznane nazwy w środku okresu eksploatacji oznaczono symbolem *Y* (w większości przypadków dotyczy to nazw z okresów okupacji, z I i II wojny światowej). Jeżeli nieznana jest nazwa lub nazwy w końcowym okresie eksploatacji (w wyniku sprzedaży statku lub zagrabienia go przez inne państwo, np. w czasie działań wojennych, wskutek nałożenia kontrybucji), to zostało to oznaczone przez *Z*.

Jeżeli statek pozostawał nieczynny przez dłuższy okres (wrak leżący na dnie, wrak oczekujący na miejsce na pochylni, statek w długotrwałej przebudowie), to nazwa jego podana jest w nawiasie kwadratowym.

Jeśli nazwa statku nie została wymalowana na jego burcie pomimo oficjalnego nadania lub powszechnego stosowania, to podaje się ją w nawiasie okrągłym.

Jeśli statek wycofany już został z eksploatacji, ale jego kadłub użytkowany jest nadal jako koczarka, przystań, magazyn lub barka beznapedowa, to jego nazwa podana jest minuskułą w nawiasie kwadratowym.

Jeżeli według autora dwie cząstkowe historie statków tworzą wspólną całość, to autor wstawia w miejscu połączenia tych dwóch części symbol (H) (hipoteza). Dotyczy to np. powiązania historii statku SUPIŃSKI do roku 1928 z historią statku DUNAJEC od roku 1928.

2. Katalog statków

W części stanowiącej kartotekę statków występują:

- 2.1. Tytuł zawierający chronologicznie ustawione kolejne nazwy statku,
- 2.2. Charakterystyka techniczna zawierająca:
 - przeznaczenie statku np. pasażerski, holownik, parowiec, motorowiec itp. statki zabierające pasażerów (dopuszczalna liczba);
 - rok oddania do eksploatacji, stocznia (miasto i skrócona nazwa), nr produkcyjny;
 - wymiary:
 - długość całkowita L (często z materiałów źródłowych nie wiadomo jaka długość została opublikowana, również często różne publikacje podają wartości różniące się między sobą);
 - szerokość kadłuba B_k , a dla bocznokołowców – ponadto szerokość statku w tamborach B_c ;
 - zanurzenie statku T pustego i z pełnym obciążeniem (niestety wiele materiałów źródłowych zawiera tylko jedną liczbę)
 - rodzaj jednostki napędowej:
 - dla parowców:
 - krotność rozprężania pary,
 - moc [KM],
 - średnice cylindrów \times skok [mm],
 - producent maszyn: nazwa, miasto, rok, nr fabryczny;
 - liczba kotłów i ich ustawienie (obok siebie, tandem), ciśnienie robocze [atn], powierzchnia ogrzewalna [m²], nazwa producenta, miasto, rok, nr fabryczny;
 - dla motorowców:
 - liczba i rodzaj silników spalinowych liczba cylindrów, ich średnica \times skok [mm], marka i model silnika, rok produkcji; dla parowców i motorowców – ułamek: w liczniku obroty wału silnika, w mianowniku liczba obrotów na wale pędnika [obr./min.].
 - rodzaj pędnika: tylnokołowiec o dwóch kołach zblokowanych lub przyburtowych, 1 koło, 1 śruba, 2 śruby.

Wszystkie dane odnoszą się do stanu statku w momencie opuszczania stoczni produkcyjnej. Jeśli w trakcie eksploatacji statku nastąpiła jego przebudowa, która zmieniała przeznaczenie statku, wymiary lub parametry jednostki napędowej, to zmiany te naniesione zostały w punkcie 2.3 – przebieg służby.

Obecnie w Polsce obowiązuje układ jednostek SI. Ponieważ jednak w omawianym okresie nie mierzono mocy w kW, lecz w KM, nadciśnienia nie w Pascalach, lecz w atmosferach technicznych, autor uważał, że jednostki należy pozostawić zgodne z omawianą epoką.

2.3. Przebieg służby

Kolejno:

- lata od–do,
- nazwa statku obowiązująca w wymienionych latach,
- nazwa armatora, ew. linia na której kursował statek, przebudowy powodujące zmiany przeznaczenia, przedłużenia, poszerzenia, zmiany jednostki napędowej, inne ważne zmiany.

Kolumnę tę kończy uwaga o wycofaniu z eksploatacji, o ew. innym wykorzystaniu kadłuba, o złomowaniu, a także o braku wiadomości o dalszych losach statku.

2.4. Podsumowanie historii statku zawiera:

- liczbę lat służby – ogółem i w podziale na polską banderę i inne bandery;
- porty macierzyste;
- długość służby pod poszczególnymi nazwami,
- podział służby na lata w żegludze osobowej, towarowej, w administracji wodnej, w wojsku, u armatorów przemysłowych, innych armatorów.

Jeżeli kogoś zadziwiłaby liczba lat niemieckiej okupacji np. 9, to jest to suma lat z obu wojen światowych. Podobnie liczba lat służby pod polską banderą stanowi sumę lat z okresu międzywojennego i po II wojnie światowej.

Podsumowania może nie być, jeśli brakuje danych liczbowych albo gdy statek nosił jedną banderę, miał jednego armatora i jeden port macierzysty.

2.5. Źródła

Wymienione są tu:

- publikacje omawiające statek,
- wymiana informacji między osobami zajmującymi się historią statków.
- statki, które autor poznał się osobiście, mają to zaznaczone.

Dyskutowane są także rozbieżności w poglądach poszczególnych osób. Statki po których pozostało niewiele informacji mogą mieć opis nie zawierający wszystkich paragrafów lub tekst ciągły (bez paragrafów).

Nazwy statków zapisane zostały według pisowni obowiązującej w określonych latach, a więc w wersji sprzed roku 1936 i w wersji po roku 1936. Dlatego mogą występować np. EMILJA i EMILIA, MARJA i MARIA, KURJER i KURIER.

Nazwy geograficzne mają zapis zgodny z epoką, której dotyczą, a więc Sopoty i Sopot, Łożyska i Przegalina, Bonzak i Sobieszewo, Zalew Świeży i Zalew Wiślany, Lec, Łuczany i Giżycko, Węgobork i Węgorzewo. Ten sam odcinek rzeki od Serocka do Modlina przed rokiem 1962 nazywany jest Bugiem, a od roku 1963 – Narwią.

Autor zamieścił w zestawieniu wszystkie statki, które podawali respondenci w swoich listach, nawet jeśli sam nie wierzy w ich istnienie np. KRAKÓW₁₈₈₄ i WARSZAWA₁₈₈₄, gdyż brak wiary autora nie jest żadnym dowodem, natomiast opuścił wszystkie statki rosyjskie z Novogeorgewska nad Dnieprem, które Arkuszewski zlokalizował w Modlinie, co skrętnie później powtarzali inni autorzy. Odrzucone więc zostały statki: BISTRIJ, DRUG, GOŁUBČIK, GONEC₁₈₈₃, KURER₁₈₈₅, NOVOGEORGEVSK₁₈₈₁, NOVOGEORGEVSK₁₈₉₆, PČELKA, SAMOLET, SARGA a wraz z nimi nazwiska ich armatorów: Michaił Alpin, F. Chłodinin, Ivan Fedorov, Gavrił, Gintov, Andrej i Ivan Komarov, Igor Nejdenov, A. Popov, Nikolai Popov, Savelli, Ivan Selevnov, Josif Semionovič, V. Švedov, Ščavščukov, Andrej Ščekotišin, Igor Trefiłow, Životovskij. Chwała za to Waldemarowi Danielewiczowi, który wpadł na trop, znalazł te statki na dolnym Dnieprze i zlikwidował fałszywe powiązanie ich z Wisłą.

3. Podsumowanie

Końcowe omówienie zgromadzonych danych, zwłaszcza statystyczne.

*

Na końcu książki zamieszczono słowniczki geograficzne:

-
- niemiecko-polski, ponieważ źródła niemieckie podają nazwy w niemieckiej wersji językowej i konieczne jest kojarzenie nazw różniących się w obu językach.
 - zrusyfikowanych nazw polskich miejscowości.

Władze rosyjskie starały się uhonorować osoby najbardziej zasłużone w spacyfikowaniu Powstania Styczniowego (jednocześnie były to osoby znienawidzone przez Polaków), przez nadanie polskim miastom nazw związanych z nazwiskami bądź imionami ciemżycieli. Ponieważ były to nazwy obowiązujące do końca okresu zaborów, należy mieć możliwość znalezienia ich polskich odpowiedników. Również po II wojnie światowej Związek Sowiecki wprowadził nowe nazewnictwo miast i rzek na zajętych przez siebie obszarze byłych Prus Wschodnich. Te nowe nazwy całkowicie odrzucające tradycję nazewnictwa Prusów, Litwinów, Polaków i Niemców wprowadziły nowe „sufitowe” określenia, które zawarto w słowniczku.

I jeszcze drobne wyjaśnienia organizacyjne. Ze względu na dużą objętość, opracowanie podzielono na trzy tomy. Rozdział 5 powinien zamykać całość pracy, przesunięto go jednak do tomu II, ze względu na jego szczupłość w porównaniu z tomami I i III.

Wykaz skrótów

(?)	hipoteza postawiona przez autora
AG	Aktien Gesellschaft = spółka akcyjna
a O.	an der Oder = nad Odrą
atn	atmosfera techniczna nadciśnienia
a W.	an der Warthe = nad Wartą
BM	Barka motorowa
BP	Barka parowa
BSAG	Bromberger Schleppschiffahrts A.G. (armator bydgoski 1892–1920 i 1939–1945)
CK	cesarsko-królewska (Austria, dawniej mówiono Austro-Węgry)
Co	Compagne, Companie, kompania
C.W.	Caesar Wollheim – właściciel stoczni i armator odrzański (przed 1945)
CZ	Centralny Zarząd – administracyjna nadbudowa dla polskich przedsiębiorstw państwowych, w latach 1945–1969
ČPSO	Československa Plavebni Akc. Společnost Oderská, Praha (armator w Czechosłowacji)
ckm	ciężki karabin maszynowy
D...	dozorowiec (Flotylla Pińska 1920)
DBR	Deutsche Binnenreederei (armator w NRD od 1957)
DOS	Deutsche Oderschiffahrt, Berlin (niemiecki armator odrzański w sowieckiej strefie okupacyjnej 1949–1953)
DSU	Deutsche Schiffahrtsund Umschlagsbetriebszentrale (armator w NRD 1953–1956)
FECH	Feldeisenbahnchef des Großen Generalstabs (Schiffahrtsgruppe) – szef kolei polowych wielkiego sztabu generalnego (grupa statków) – niemiecka organizacja zmobilizowanych statków, w czasie I wojny światowej
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung = spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
H...	holownik (Flotylla Pińska 1920)
HADAG	Hafen-Dampfschiffahrt A.G., Hamburg (armator niemiecki 1884–1945)
HM	symbol śródlądowego holownika motorowego
HP	symbol śródlądowego holownika parowego
IŻŚ	Inspektorat Żegluga Śródlądowej (administracja żegluga (1961–2001)
jr	junior – jeśli ojciec i syn mają to samo imię, oznacza to młodszego (syna)
K...	statek komunikacyjny (łącznikowy) (Flotylla Pińska 1920)
KG	Kommanditgesellschaft = spółka komandytowa
km	karabin maszynowy lub kilometr
KuK	Kaiserliche und Königlische = cesarsko-królewska (Austria)
LB	Lloyd Bydgoski S.A. (armator 1920–1939 i 1946–1948)

LOK	Liga Obrony Kraju – paramilitarna organizacja w PRL
Mar. Woj.	Polska Marynarka Wojenna
m/s	motor ship = statek motorowy (symbol dotyczy tylko floty morskiej)
NBSG	Neue Berliner Schnelldampfer Gesellschaft (armator – początek XX wieku)
ODGW	Okręgowa Dyrekcja Gospodarki Wodnej (administracja wodna (1983–1999))
OZW	Okręgowy Zarząd Wodny (administracja wodno-żegluga 1964–1983)
ÖNWDG	Österreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien / Dresden (armator austriacki w XIX i początku XX wieku)
opl	obrona przeciwlotnicza
P..	statek pancerny (Flotylla Pińska 1920)
PBH	Przedsiębiorstwo Budownictwa Hydrotechnicznego (tylko Odra)
PBW	Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego (reszta Polski bez Odry)
PBWI	Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodno-Inżynierskiego (Giżycko i Kraków)
plot	(armata) przeciwlotnicza, (km) przeciwlotniczy
POLBAL	Polsko-Bałtyckie Towarzystwo Handlowe i Transportowe (armator 1921–1926)
PP	przedsiębiorstwo państwowe (od 1951)
PRS	Polski Rejestr Statków – instytucja klasyfikacyjna
PZW	Państwowy Zarząd Wodny (administracja wodno-żegluga 1933–1939 i 1945–1950)
PŻP	Polska Żegluga Państwowa (armator 1919–1921)
RDW	Rejon Dróg Wodnych (administracja wodno-żegluga 1951–1963)
RZGW	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej (administracja wodna po 2000)
S...	statek sanitarny (Flotylla Pińska 1920)
S.A.	spółka akcyjna
SBDG	Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Dresden (armator niemiecki na Łabie)
SDCBL	Schlesische Dampfer Compagnie – Berliner Lloyd (armator 1917–1945)
SM	symbol śródlądowego statku (nie holownika) o napędzie motorowym
SOAG	Sowietische Staatliche Oderschiffahrts A.G. = Sowiecka Żegluga Państwowa na Odrze S.A. (Sowiecka Strefa Okupacyjna 1945–1949)
SP	symbol śródlądowego statku parowego, a obecnie pasażerskiego
SPJD	statek pasażerski jeziorowy – duży
SPJK	statek pasażerski jeziorowo-kanałowy
Sp.z o.o.	spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
S-wie	synowie
SŻPnaRzSK	Spółka Żegluga Parowej na Rzekach Spławnych Królestwa (armator 1850–1871)
s/s	steam ship = statek parowy (symbol dotyczy tylko floty morskiej)
T...	transportowiec (Flotylla Pińska 1920)
TGB	Transport-Genossenschaft, Berlin (Spółdzielnia Transportowa w Berlinie od 1898)
TZZP	Towarzystwo Zjednoczonej Żegluga Polskiej w Warszawie (armator 1922–1924)
TŻP	Towarzystwo „Żegluga Polska” w Krakowie (armator 1917–1939)
UŻŚ	Urząd Żegluga Śródlądowej (administracja żegluga od 2001)
VEB	Volks Eigenes Betrieb = przedsiębiorstwo będące własnością ludu (NRD 1950–1991)

WATHiŻ	Warszawskie Akcyjne Towarzystwo Handlu i Żeglugi (armator 1912–1921)
WK	Wydawnictwo Komunikacyjne, Warszawa
WM	Wolne Miasto Gdańsk (1921–1939)
WP	Wojsko Polskie
WSM	Wyższa Szkoła Morska w Gdyni i w Szczecinie (obecnie Akademia Morska)
w.t.	wyrzutnia torpedowa
WTTiŻ	Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi (armator 1921–1924)
WTW	Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie
W-wa	Warszawa
ZDW	Zarząd Dróg Wodnych (administracja wodno-żeglugowa 1927–1932)
ZRz...	Zarząd Rzeki... (administracja wodno-żeglugowa 1921–1927)
ZWTTiŻP	Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej (armator 1924–1927)
ŻB	Żegluga Bydgoska (armator dotychczas działający)
ŻW	Żegluga Warszawska (armator do 1996)
∅	średnica cylindra
2×75 mm	2 armaty kalibru 75 mm

Wprowadzenie

Bocznokołowce to najstarsza grupa statków z napędem mechanicznym, która weszła do eksploatacji zarówno w świecie, jak i na polskich wodach żeglownych. Statki te miały koła napędowe ułożyskowane na zewnątrz burt, mniej więcej w połowie długości statku. Początkowo były to koła o sztywno zamocowanych łopatach, niczym nie osłonięte. Najstarsze osłony, zwane kozuchami, chroniły pokład od kropel poruszających się prostopadle do płaszczyzny obrotu kół. W dalszym rozwoju koła osłonięte zostały tamborami, a więc osłonami pozwalającymi na całkowite wyeliminowanie pryskania na pokład przez obracające się koła. Tambory pełniły rolę podobną do błotników w pojazdach drogowych.

Dalszy rozwój konstrukcji spowodował obudowanie tamborów dodatkowymi pomieszczeniami poza obrysem kadłuba. W starszych statkach pasażerskich a także w holownikach występowała jednostronna zabudowa tamborów (albo od strony dziobu, albo od strony rufy). Później w statkach pasażerskich zaczęto stosować zabudowę obustronną, przy czym długość tych pomieszczeń zwiększała się z czasem. Mieściły się tam: kasa, kajuta kontrolera, WC, kuchnia, bufet a nawet radiowęzeł (BAŁTYK) Tambory i ich zabudowa opierały się na wysięgnikach przytwierdzonych do górnych podłużnic kadłuba statku. Początkowo sam tambor był stalowy a zabudowa drewniana. Po II Wojnie Światowej drewniane przybudówki tamborowe zastępowano stalowymi. Tambory mogły być zlokalizowane bądź w połowie wysokości kadłuba, bądź na poziomie pokładu. Największa liczba bocznokołowych statków wiślanych, zbudowanych nad Wisłą lub pochodzących ze stoczni Schichaua w Elblągu, miała tambory w połowie wysokości kadłuba. Tambory te przebudowywano w czasie napraw tak, by ich dolna krawędź kończyła się na wysokości głównego pokładu. Taka zmiana ułatwiała obsługę techniczną pędników.

Statki budowane od lat sześćdziesiątych dziewiętnastego wieku wyposażone były w koła łopatkowe systemu Morgana. Koła te miały łopatki sterowane mimośrodowo w taki sposób, by w czasie zanurzenia zajmowały one prawie pionowe położenie. Na początku XX wieku większość statków miała stalowe łopatki kół napędowych, jedynie statki pochodzące z Rosji miały łopatki dębowe. System Morgana pozwolił na poprawienie sprawności napędu przy równoczesnym zmniejszeniu średnicy kół napędowych. Zanurzenie kół w bocznokołowcach zawsze było nieco mniejsze od zanurzenia kadłuba. Wielką zaletą bocznokołowców było to, że koła łopatkowe zamocowane były na końcach wału głównego maszyny parowej, co znacznie upraszczało konstrukcję.

Boczna osłona tamboru, czyli lustro tamborowe, zawsze była miejscem umieszczenia nazwy statku. Statki wiślane miały ponadto w lustrze duży otwór, przez który można było wykonywać prace konserwacyjne. Otwór ten w czasach tzw. „gospodarki planowej” był miejscem realizowania się domorosłych artystów, którzy za pieniądze podatników udziwniali kształt otworu, zmieniając go na promienie słoneczne (TRAUGUTT) lub dzieląc na kawałki o przeróżnych kształtach (KILIŃSKI, GEN. ŚWIERCZEWSKI i inne). Takie przeróbki niczemu nie służyły, natomiast utrudniały wykonywanie prac obsługowych.

Spośród około 300 bocznokołowców pływających po polskich drogach wodnych, 96% stanowiły statki zbudowane z napędem parowym, zarówno dwa pierwsze statki sprowadzone z Anglii w roku 1827 – VICTORY i XIAŻĘ XAWERY, jak i ostatni statek, którego budowę dokończono w Płocku w roku 1946 – OLSZTYN. Tylko 11 statków było zbudowanych z napędem spalinowym: seria 3 nafciaków – zbudowanych we Włocławku w latach 1911–1912 z silnikiem Nobel: MADZIAR, POLAK i MAZUR, a ponadto MICHAŁ OGIŃSKI_x z Grodna, RZEPICHA z Krakowa, 2 krypy motorowe KOTWICA I i II, zbudowane w Krakowie ZOSIA₁₉₂₆, OLZA₁₉₃₈ i CIESZYN₁₉₃₈ oraz warszawski SŁOWACKI_x. Dalsze cztery statki przebudowano z napędu parowego na spalinowy, były to statki pasażersko-towarowe: ŚWIATOWID ex NIXE₁₈₉₅, KSIĄŻE JÓZEF ex KUJAWIAK₁₈₈₃ i holowniki JAWORZNO ex KATOWICE_x i WILGA ex ROBOTNIK_x. Jedna przebudowa dokonana została przed wojną, a trzy bezpośrednio po zakończeniu II WŚ.

Większość statków parowych miała tylko jeden kocioł. Dwa kotły (i dwa kominy) miały jedynie: FREDRO ex KAISER WILHELM₁₈₈₂ – kotły równoległe, LAUENBURG₁₈₇₆ (według hipotezy późniejszy ORION), VORWÄRTS₁₈₉₉ (według hipotezy późniejszy SATURN) i OPOLE ex C.W. V₁₈₉₈. Trzy ostatnio wymienione statki miały kotły ustawione posobnie. Na statkach z jednym kotłem istnieją dwie konfiguracje: kocioł przed maszyną (większość statków pasażerskich, pochodzących ze stoczni wiślanych lub z Elbląga), lub maszyna przed kotłem (statki pochodzące z innych rzek i holowniki). Widoczne to jest w sylwetce statku.

Początkowo bocznokołowce były statkami z otwartym pokładem głównym. Konieczność poprawy komfortu podróżowania spowodowała, iż zaczęto budować na pokładach werandy. Były one jednak bardzo wąskie, gdyż od strony burt musiały pozostać swobodne ciągi nawigacyjno-komunikacyjne, np. KRAKÓW₁₉₀₃, WAWEL₁₉₀₄. W późniejszych konstrukcjach werandy mogły być szersze nie tylko dlatego, że budowano szersze kadłuby, ale ciąg nawigacyjno-komunikacyjny przebiegał tylko częściowo po kadłubie, a częściowo po nawisie, opartym o wsporniki wystające z kadłuba poza burłę, np. POLSKA₁₉₂₁, FRANCJA₁₉₂₁. Na dachach werand zlokalizowano pokłady słoneczne, tworzące jeden ciąg od werandy dziobowej, przez mostek kapitański do werandy rufowej. Likwidacja ciągów nawigacyjnych, którą Niemcy zapoczątkowali w czasie przebudowy statku BAŁTYK w 1943 roku tworząc kryte korytarze przyburtowe, okazała się rozwiązaniem nieudanym. Podczas ruchu po płytkich wodach wiślanych statek od czasu do czasu wchodzi na mieliznę, z której załoga ściąga go stosując bumsztakowanie. Przy zabudowanym korytarzu nie ma żadnych możliwości wykonania tego zabiegu. W latach pięćdziesiątych z pokładu BAŁTYKA trzeba było usunąć tę przeróbkę.

Stanowisko sternika umieszczone było na statkach pasażerskich w XIX wieku na rufie. Sternik stał na podeście, by mieć widoczność ponad głowami pasażerów. Tylko na holownikach stanowisko sternika było między tamborami, gdyż pozycja na rufie byłaby niebezpieczna ze względu na ruchy liny holowniczej. Dopiero od roku 1900 stanowisko sternika na statkach pasażerskich usytuowano na pomoście łączącym tambory.

Od lat 1890 kadłuby wiślanych bocznokołowców pasażerskich wyposażane były w okna kwadratowe, na początku lat 1920 zapoczątkowana została na Wiśle moda na kwadratowe okna bliźniacze (stosowana na Łabie od co najmniej 30 lat), w drugiej połowie lat dwudziestych XX wieku nastąpił nawrót do bulai, stosowanych cały czas jedynie w holownikach. Wszystkie przebudowy statków po II wojnie światowej związane były z wymianą okien kwadratowych na bulaje i zmniejszeniem ich liczby.

W omówieniu statków bocznołowych znalazły się dwa pływające po wodach przybrzeżnych: HANKA i MONIKA. Oba te statki były pod względem konstrukcji typowymi statkami śródlądowymi, a ponadto ZAGŁOBA (późniejsza HANKA) przez 8 lat miał Toruń jako port macierzysty. Gdański bocznołowiec PAUL BENEKE, charakteryzujący się cechami morskimi, nie jest omawiany w tym opracowaniu.

Tadeusz Tillinger w swoich opracowaniach podaje, że w okresie przed II wojną światową pływało w Polsce 6 statków o drewnianych kadłubach. Autor znalazł tylko dwa: krakowska RZEPICHA i na Polesiu STRUMIEŃ (został zniszczony już w 1920 roku). Większość statków w okresie międzywojennym miała stalowe poszycie dna i burt, natomiast pokład drewniany. Nowsze jednostki miały już pokłady stalowe.

Pomimo, że w latach 1945–1949 istniało sowieckie przedsiębiorstwo SOAG, a w latach 1949–1953 sowiecko-niemieckie przedsiębiorstwo DOS, oba mające w nazwie Odrę, to autor wątpi, czy cztery statki tych armatorów pływały po Odrze. Dotyczy to statków DESNA ex FRIEDE und EINTRACHT₁₈₉₅, DON ex KONDOR₁₈₉₆, LENA ex WEIHE₁₉₀₂, WISŁA ex BÖHMEN₁₉₀₈. Były to dwukotłowe bocznołowce, o szerokości w tamborach wynoszącej od 13,84 do 15,55 m, co wyklucza ich ruch po drodze wodnej łączącej Odrę z Łabą. Statki te były historycznie związane wyłącznie z Łabą.

Spis alfabetyczny

A

- ABDANK → ANKLAM ¹⁸⁶²
A. LANNA 4 ¹⁹⁰¹
 ADLER → SIENKIEWICZ ¹⁹⁰¹
Adler *patrz także cz. IV – śrubowce*
 ADMIRAŁ DICKMAN → GRAF TOTLEBEN ¹⁸⁸⁶
 ADMIRAŁ NEPENIN → MOŁNIA ¹⁸⁹⁴
 ADMIRAŁ SIERPINEK → TATIANA ^x
AGAHELL ¹⁹⁰⁷
ALA ^x
 ALBATROS → ELISE lub JENNY ¹⁸⁹⁵
Albatros *patrz także cz. IV – śrubowce*
 ALBERT → THORN ¹⁸⁸⁵
 ALBERT NEUMANN → NR III ¹⁸⁸⁵
ALEXANDRA ¹⁸⁴⁴ ANNA > BRUNO > (GORZÓW)
Aleksandria *patrz Nowa Aleksandria lub Inżynier*
 [Alicja] → GARMONIA ¹⁸⁸⁸
 [Alina] → BAŁTYK ¹⁹²⁹
ALLENSTEIN ¹⁹⁴⁶ > (OLSZTYN)
ALMERIE ¹⁸⁸¹ ALTWARP → ANKLAM ¹⁸⁶²
ANDRZEJ ¹⁸⁵⁷
ANDRZEJ ¹⁸⁹²
ANDRZEJ HR. POTOCKI ¹⁹¹⁰
ANDRZEJ ZAMOYSKI ¹⁹¹³ > ZENITH > SAN
 ANGARA → BEROLINA ¹⁹⁰⁰
 [Aniela] → GONIEC ¹⁹²⁶
ANKLAM ¹⁸⁶² ALTWARP > LAUTERBACH > ABDANK > MONIKA
 > CRANZBEEK
 ANNA → ALEXANDRA ¹⁸⁴⁴
 [Anna] → FRANCJA ¹⁹²¹
Anna *patrz także cz. III i IV – tylnokoł. i śrubowce*
ANNEMARIE ¹⁹²³ > STADT BRESLAU > POZNAŃ > [Poznań]

ARTILLERIST¹⁹¹⁰ ?
 ATAMAN → GARMONIA¹⁸⁸⁸
 ATLANTIC¹⁹²²
 AUSSIG → PRINZESSIN LUISE¹⁸⁹⁵

B

BAJKA_x
 BAJKA → HETMAN¹⁹¹²
Balk patrz *Wista*
 BALTIC → BAŁTYK¹⁹²⁹
Balic patrz także cz. IV – *śrubowce*
BAŁTYK¹⁹²⁹ > BALTIC > (PRINZ EUGEN) > [BAŁTYK] > BAŁTYK
 > [Alina]
Bałtyk patrz także cz. IV – *śrubowce*
 BARTOSZ GŁOWACKI → POLONEZ¹⁸⁹⁰
Bartosz Głowacki patrz także cz. IV – *śrubowce*
Basedow patrz *Theodor Basedow*
 BATORY → PEREKAT¹⁹¹⁴
Batory patrz *Radom*
BAURAT GERSDORFF¹⁸⁸¹ > TCZEW > FERSE > KARL RUEF > TCZEW
 > MIECZYŚLAW
 BAYERN → WISŁA¹⁸⁹⁷
 BEETHOVEN → GRESHAM¹⁹⁰⁵
 BELGIA → GARMONIA¹⁸⁸⁸
 BELLA → GARMONIA¹⁸⁸⁸
 BELWEDER → KURJER¹⁸⁹⁷
Benke patrz *Prinzessin Luise*
 BEREZINA → BURŻYN_x
BERLIN¹⁸⁸²
BEROLINA¹⁹⁰⁰ HELA > ANGARA
 BERTHA → HAVEL¹⁸⁵⁶
 BIELAWA → KAISER FRIEDRICH¹⁸⁹⁰
BINGEN¹⁸⁷⁷ BOPPARD > SCHLESIIEN > WINTERMÄRCHEN II
 > KINGA > LENINO
 BINNENSCHIFF I → CORFANTI¹⁹⁰⁵
BLASEWITZ¹⁸⁸⁸ > KAISER FRIEDRICH > KÜHLUNGSSCHIFF DANZIG
BLITZ¹⁸⁶⁹
Blitz patrz także *der Blitz*
Blitz patrz także cz. IV – *śrubowce*
Blumie patrz *Polak*
BLÜCHER¹⁸⁸⁰ (?) HALICZ
 BOPPARD → BINGEN¹⁸⁷⁷

BREŃ	→ LECH _x	
<i>Breslau</i>	<i>patrz Annemarie</i>	
BREST ¹⁸⁹⁹	BRZEŚĆ > WARTA > K 2 > WARTA	45
BROMBERG	> ENHELWA _x	
<i>Bromberg</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
BRONISŁAWA ¹⁸⁷⁹		46
BRUNO	→ ALEXANDRA ¹⁸⁴⁴	
BRZEŚĆ	→ BREST ¹⁸⁹⁹	
BUG ¹⁸⁸⁵	> ŻÓŁKIEWSKI	47
BUG	→ PEREWAŁ _x	
BUG	→ INŻYNIER ¹⁸⁹²	
BUG	→ DROHICZYN _x	
<i>Bug</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
BURŻYN _x	> GROMKIJ > P 2 > HETMAN CHODKIEWICZ > BEREZINA	48
BÜFFEL _x		49
BZURA ¹⁸⁷²	> MICKIEWICZ > METEOR > MICKIEWICZ	49
BZURA	→ PEREKAT ¹⁹¹⁴	
<i>Bzura</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
C		
CHODKIEWICZ	→ INŻYNIER ¹⁸⁹²	
<i>Chodkiewicz</i>	<i>patrz także Zvezda</i>	
CHOPIN	→ SANDOMIERZ ¹⁹⁰⁹	
<i>Chopin</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
CHROBRY	→ KRATER ¹⁹¹⁰	
<i>Chrobry</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
CIECHOCINEK ¹⁸⁸³		50
CIESZYN ¹⁹³⁸		50
<i>Cieszyn</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
CLARA CHARLOTTE	→ PRINZ HEINRICH ¹⁸⁹³	
COPERNICUS ¹⁸⁸⁰		51
COPERNICUS	→ KOPERNIK ¹⁹⁰⁹	
<i>Copernicus</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
CORFANTI ¹⁹⁰⁵	LUISIANA > WŁOCŁAWEK > WŁOCŁAWEK > THEODOR BASEDOW > BINNENSCHIFF I	51
COURIER ¹⁸⁵⁶		52
CRANZBEEK	→ ANKLAM ¹⁸⁶²	
CROSSEN ¹⁸⁸⁹	DUNAJ > DONAU	52
C.W. V ¹⁸⁹⁸	F V > OPOLE	53
CZERSK ¹⁹⁰³		53
<i>Ćwikiel</i>	<i>patrz Wisła</i>	

ČEMPION _x	> H 1	54
ČERNICHOV	→ MAZUR ₁₈₈₅	
ČPSO VIII	→ STADT FÜRSTENBERG > O ₁₈₉₁	
D		
D 1	→ DESNA _x	
D 2	→ PEREWAŁ _x	
D 3	→ PEREKAT ₁₉₁₄	
DANZIG ₁₈₄₅		54
DANZIG ₁₈₅₉		54
DANZIG ₁₈₈₃		55
DANZIG ₁₈₉₆	> GDAŃSK > EDUARD KRAUSE > GDAŃSK	55
<i>Danzig</i>	<i>patrz także Blasewitz</i>	
DASZYŃSKI	→ GONIEC ₁₉₀₃	
DĄBROWSKI	→ (?) SCHANDAU ₁₈₆₄	
<i>Dąbrowski</i>	<i>patrz także Płocczanin</i>	
<i>Dąbrowski</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
DELFIN	→ DRUSKIENIKI ₁₈₈₀	
<i>Delfin</i>	<i>patrz także cz. 3 i 4 > tylnokoł. i śrubowce</i>	
DER ADLER	→ MATADOR ₁₈₅₇	
DER BLITZ ₁₈₄₂		56
DER PFEIL ₁₈₄₂		56
DESNA _x	> ZVIAHEL > GEN. SZEPTYCKI > NIEMAN > PID5	57
DEUTSCHLAND ₁₈₇₆		58
<i>Deutschland</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
<i>Dickman</i>	<i>patrz Graf Totleben</i>	
DIRSCHAU	→ (?) LAUENBURG IV ₁₈₈₈	
<i>Dirschau</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
DNESTR	→ HOHENZOLLERN ₁₈₉₁	
DNIESTR ₁₈₆₃		58
DNIESTR	→ KRAKUS ₁₈₉₈	
DNJESTR	→ HOHENZOLLERN ₁₈₉₁	
DONAU	→ CROSSEN ₁₈₈₉	
DRACHE ₁₈₆₄		59
DROHICZYN _x	BUG > K 1 > BUG	59
DRONTE ₁₈₈₉		60
DRUSKIENIKI ₁₈₈₀	> DELFIN > DWERNICKI	60
DUNAJ	→ CROSSEN ₁₈₈₉	
DUNAJEC ₁₉₀₅		61
DUNAJEC	→ MINDEN ₁₈₈₈	
DUNAJEC	→ KRZYSTYNA ₁₉₀₄	

DWERNICKI → DRUSKIENIKI ¹⁸⁸⁰
Dwernicki *patrz także cz. IV – śrubowce*
Dzierżyński *patrz Polska*

E

ECKHARDT → ROBERT ¹⁸⁶⁶
 EDUARD KRAUSE → DANZIG ¹⁸⁹⁶
EKSPRES ¹⁸⁹⁸ **62**
 EKSPRESS → KRAKÓW ¹⁹⁰³
 ELEONORA → POLESIE ¹⁸⁹²
ELISE ¹⁸⁹⁵ ALBATROS > SŁAWOMIR > KĘDZIERZYN **63**
ELŻBIETA _x **64**
EMDEN _x **64**
 EMILIA PLATER → PUŁTUSK _x
 EMILJA PLATER → PUŁTUSK _x
ENHELWA _x > POŚPIESZNY > BROMBERG **64**
ENTE ¹⁸⁸⁸ > TORUŃ > ENTE **65**
Euglen *patrz Bałtyk*

F

F V → C.W. V ¹⁸⁹⁸ **66**
FALKE ¹⁸⁶⁰ *Falke* *patrz także cz. IV – śrubowce*
 FARYS → “H” MARCH TONI ¹⁸⁸⁵
 FAUST → PRINZ FRIEDRICH AUGUST ¹⁸⁹⁵
 FÄHRE II → PRZEWÓZ II ¹⁹¹⁰ ?
 FELIKS DZIERŻYŃSKI → POLSKA ¹⁹²¹
 FERSE → BAURAT GERSDORFF ¹⁸⁸¹
Ferie *patrz także cz. IV – śrubowce*
Finder *patrz Pawelek*
 FLORA → NR III ¹⁸⁸⁵
Flora *patrz także cz. IV – śrubowce*
FORTUNA ¹⁸⁶⁷ **66**
FRANCJA ¹⁹²¹ > [FRANCJA] > LUDWIK WARYŃSKI > [Anna] **66**
 FREDRO → KAISER WILHELM ¹⁸⁸²
 FREIHEIT → PRINZ HEINRICH ¹⁸⁹³
FREYA ? ¹⁹⁰⁵ > POLBAL II **68**
FREYA ? ¹⁹⁰⁵ > POLBAL III > KANIOWCZYK **68**
FREYA ? ¹⁹⁰⁵ POLBAL IV – ROKITNIAK **68**
 FREYA → WYCK-FÖHR ¹⁸⁷⁸
FREYA ¹⁸⁸⁹ > OSTSCHLEPP V > LB V > TORUŃ **69**

FRIEDA 1871		70
<i>Friedrich</i>	<i>patrz Blasewitz</i>	
<i>Friedrich</i>	<i>patrz także Kaiser Friedrich</i>	
<i>Friedrich August</i>	<i>patrz Prinz Friedrich August</i>	
<i>Friedrich von Anhalt</i>	<i>patrz Schandau</i>	
FULTON 1899	> H 8	71
<i>Fürstenberg</i>	<i>patrz Stadt Fürstenberg > O</i>	

G

GARMONIA 1888	> ATAMAN > T 1 > [T 1] > KANIOWCZYK > BELGIA > BELLA > BELGIA > GEN. SIKORSKI > PSTROWSKI > [Alicja]	71
GDAŃSK 1857		74
<i>Gdańsk</i>	→ DANZIG 1896 <i>patrz także cz. 3 i 4 tylnokołowce i śrubowce</i>	
GEHEIMRAT SCHMID 1876	> GRUDZIĄDZ > GEHEIMRAT SCHMID	74
GENERAL SIKORSKI	→ PEREWAŁ _x	
GEN. SIKORSKI	→ GARMONIA 1888 <i>patrz także cz. 3 > tylnokołowce</i>	
<i>Gen. Sikorski</i>		
GEN. SOSNKOWSKI	→ PRITKIJ _x	
GEN. SZEPTYCKI	→ DESNA _x	
GEN. ŚWIERCZEWSKI	→ STANISŁAW 1923 <i>patrz Baurat Gersdorff</i>	
<i>Gersdorff</i>		
GERTRUD	→ PRAG Nr 1 1898	
GERTŠIL	→ KREMEŃČUG 1860	
GLIWICE	→ JENNY 1895 <i>patrz Polonez 1890</i>	
<i>Głowacki</i>		
GNESEN	→ PLANETA 1902	
GNIEZNO	→ PLANETA 1902	
GONIEC 1903	> PFEIL > WARNEŃCZYK > DASZYŃSKI > JULIAN MARCHLEWSKI	75
GONIEC 1926	NUR > TRAUGUTT > [Aniela]	78
GOPLANA	→ NIXE 1895	
(GORZÓW)	→ ALEXANDRA 1844	
GOTTHILF HAGEN 1886	TRYTON > SPÓŁDZIELNIA WISŁA	79
GRAF MOLTKE	→ LOSCHWITZ 1888	
GRAF TOTLEBEN 1886	> LEON > H 3 > ADMIRAŁ DICKMAN	80
GRAUDENZ	→ WENUS 1920 <i>patrz także cz. III i IV – tylnokołowce i śrubowce</i>	
<i>Graudenz</i>		
GREIF 1867		81
GRESHAM 1905	> BEETHOVEN > HLUBOKA > (NEPTUN) > ŚMIAŁY	82
GROMKIJ	→ BURŻYN _x	

<i>Groth</i>	<i>patrz Madziar</i>	
GRUDZIĄDZ	→ GEHEIMRAT SCHMID 1876	
<i>Grudziądz</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
GRUNER 1895		83
GRUNWALD	→ POLONEZ 1890	
<i>Grunwald</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
GRUSIA	→ NATALIE 1900	
GRUZIJA	→ NATALIE 1900	
GUBERNATOR	→ PŁOCCZANIN 1894	
GWIAZDA 1892		84

H

H 1	→ ČEMPION _x	
H 3	→ GRAF TOTLEBEN 1886	
H 4	→ VOŁGA 1912	
H 5	→ POKORNYJ 1889	
H 6	→ PRITKIJ _x	
H 7	→ ROSSIJA _x	
H 8	→ FULTON 1899	
H 9	→ MOŁNIA 1894	
H 10	→ KONSTANTIN 1890	
HALICZ	→ BLÜCHER 1880	
HALKA	→ POLSKA 1921	
HAMBURG	→ KAISER WILHELM II 1891	
HANKA	→ ZAGŁOBA 1888	
HARTLIEB 1884	NEMAN	84
HASLINGER	→ PRINZESSIN LUISE 1895	
HAVEL 1856	> BERTHA > MASOVIA > KERMUSA > WILNIANIN	84
HAVEL-SPREE IV	→ PRINZESSIN LUISA 1893	
HECLA 1857		86
<i>Heinrich</i>	<i>patrz Prinz Heinrich</i>	
HEINRICH KOCH 1891	PESCHECK	86
HEKLA 1895		86
HELA	→ BEROLINA 1900	
HENRIETTE 1878		86
HENRIETTE 1882	VETLUGA > WETLUGA	87
HENRYK 1887		87
HERBERT _x		87
HERKULES	→ PRINZESSIN LUISA 1893	
HERKULES	→ VOŁGA 1912	
HERMANN BALK	→ WISŁA 1904	

HEROLD ¹⁸⁹⁷	KAZIMIERZ WIELKI > [KAZIMIERZ WIELKI]	88
HEROLD ¹⁹²¹		89
HERZOG FRIEDRICH VON ANHALT	→ SCHANDAU ¹⁸⁶⁴	
HETMAN ¹⁹¹²	SAN > BAJKA	90
HETMAN	→ KRATER ¹⁹¹⁰	
HETMAN CHODKIEWICZ	→ BURŻYN ^x	
HETMAN ŻÓŁKIEWSKI	→ ZVEZDA ¹⁹⁰⁰	
HILDEGARD	→ NR III ¹⁸⁸⁵	
HLUBOKA	→ GRESHAM ¹⁹⁰⁵	
HOFFNUNG	→ NADZIEJA ¹⁸⁹⁵	
HOHENZOLLERN ¹⁸⁹¹	DNESTR > DNJESTR	92
<i>Hr. Potocki</i>	<i>patrz Andrzej hr. Potocki</i>	

I

INGE	→ WAWEL ¹⁸⁹³	
INŻYNIER ¹⁸⁸⁶		92
INŻYNIER ¹⁸⁹²	> (?) NOWA ALEKSANDRIA > (?) NOVO GEORGEVSK > MODLIN > CHODKIEWICZ > BUG > CHODKIEWICZ	93
INŻYNIER	→ KURJER ¹⁸⁹⁷	
INŻYNIER ĆWIKIEL	→ WISŁA ¹⁹⁰⁴	
IRTISCH	→ PRÄSIDENT ¹⁸⁹⁴	
IRTIŚ	→ PRÄSIDENT ¹⁸⁹⁴	
[Izabela]	→ MAZUR ¹⁹⁹⁵	

J

JAGIEŁŁO	→ PRINZESSIN LUISE ¹⁹⁹⁵	
<i>Jagiello</i>	<i>patrz także Władysław Jagiełło</i>	
<i>Jagiello</i>	<i>patrz także cz. 5 statki nierozpoznane</i>	
JAN Z KOLNA ¹⁸⁹⁰	GLIWICE ((?) ex JENNY ¹⁸⁹⁵)	95
JANEK KRASICKI	→ KUJAWIAK ¹⁸⁸³	
JAROSŁAW DĄBROWSKI	→ PŁOCCZANIN ¹⁸⁹⁴	
JASTREB	→ ZVEZDA ¹⁹⁰⁰	
JAWORZNO	→ KATOWICE ^x	
JEKATERINOSŁAV ^x		96
(?) JENNY ¹⁸⁹⁵	> JAN z KOLNA > GLIWICE	
JOHANN GROTH	→ MADZIAR ¹⁹¹¹	
JÓZEF KS. PONIATOWSKI	→ (?) VORWÄRTS ¹⁸⁹⁹	
JULIAN MARCHLEWSKI	→ GONIEC ¹⁹⁰³	
JURGENSON	→ WARSZAWA ¹⁸⁹⁹	

K

K 1	→ DROHICZYN _x	
K 2	→ BREST ₁₈₉₉	
K 3	→ STRUMIEŃ ₁₉₉₃	
K 4	→ PEREKAT ₁₉₁₄	
KAISER FRIEDRICH	→ BLASEWITZ ₁₈₈₈	
KAISER FRIEDRICH ₁₈₉₀	STOLZENFELS > BIELAWA	96
KAISER FRIEDRICH III ₁₈₈₉	ŠEKSNA > SCHEKSNA	97
KAISER WILHELM ₁₈₈₂	WILHELMSHAVEN > FREDRO > RABA > [FREDRO]	97
KAISER WILHELM II ₁₈₉₁	HAMBURG > LIEBENAU	98
KAMANIN	→ PRITKIJ _x	
KANIOWCZYK	→ FREYA ₁₉₀₅	
KANIOWCZYK	→ GARMONIA ₁₈₈₈	
KANONIR ₁₉₁₀	?	38
KARL	→ PRÄSIDENT ₁₈₉₄	
KARL BLUMWE	→ POLAK ₁₉₁₂	
KARL RUEF	→ BAURAT GERSDORFF ₁₈₈₁	
KATOWICE _x	> Y > KATOWICE > JAWORZNO	99
<i>Katowice</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
KATTOWITZ	→ KATOWICE _x	
KAVALERIST ₁₉₁₀	?	38
KAZIMIERZ ₁₈₅₆		100
<i>Kazimierz</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
KAZIMIERZ WIELKI	→ HEROLD ₁₈₉₇	
<i>Kazimierz Wielki</i>	<i>patrz także cz. 3 > tylnokołowce</i>	
KERMUSA	→ HAVEL ₁₈₅₆	
KĘDZIERZYN	→ ELISE lub JENNY ₁₈₉₅	
KILIŃSKI	→ KRAKUS ₁₈₉₈	
<i>Kiliński</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
KINGA	→ BINGEN ₁₈₇₇	
KIŠINIOV	→ POMOCNIK ₁₈₈₆	
KLARA ₁₉₀₃	> SEVERIN > KLARA > MIKOŁAJ REJ	100
KŁODZKO	→ ZAWISZA CZARNY ₁₈₈₂	
KMICIC ₁₈₉₅		101
<i>Kmicic</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
KOŁOS ₁₉₁₁		102
KOLUMB	→ POSEJDON _x	
KOŁŁATAJ	→ MADZIAR ₁₉₁₁	
KOMETA	→ NOWA ALEKSANDRIA ₁₈₉₁	
<i>Kometa</i>	<i>patrz także cz. V – statki nierozpoznane</i>	
KONARSKI	→ VOŁGA ₁₉₁₂	

<i>Konarski</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
KONKURENT 1887		102
KONSTANTIN 1890	> SION > POLZA > H 10	103
KONSTANTY 1879		103
KOPERNIK 1849		104
KOPERNIK 1892		104
KOPERNIK 1909	> COPERNICUS	104
<i>Kopernik</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
KOŚCIUSZKO	→ PRZYJACIEL PUBLIKI 1892	
<i>Kościuszk</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
KOTWICA I _x		105
KOTWICA II _x		105
KOZAK 1910	?	38
KÖNIGSTEIN 1889	> MINISTER > WITEŻ	105
KRAKAU	→ PŁOCCZANIN 1894	
KRAKAU	→ WANDA 1909	
KRAKÓW 1849		106
KRAKÓW 1884		107
KRAKÓW 1889		107
KRAKÓW 1903	EKSPRESS	107
KRAKÓW	→ PŁOCCZANIN 1894	
KRAKUS 1886	> OSTER	109
KRAKUS 1898	> SOBIESKI > KRAKUS > DNIESTR > [KRAKUS] > KILIŃSKI	109
<i>Krakus</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
<i>Krasicki</i>	<i>patrz Kujawiak 1883</i>	
KRASNAJA ZVEZDA	→ ROSSIJA _x	
KRATER 1910	> CHROBRY > HETMAN	111
KRAUSE	→ MINDEN 1888	
<i>Krause</i>	<i>patrz także Danzig</i>	
(KREČET)	→ PEREKAT 1914	
KREMEŃČUG 1860	> GERTŠIL	112
KRONPRINZ 1887		112
KRONPRINZ	→ PRINZ FRIEDRICH AUGUST 1895	
KRONPRINZESSIN	→ PRINZESSIN LUISE 1895	
KRUSZWICA	→ PRINZ HEINRICH 1893	
KRYSTYNA 1904	WYSPIAŃSKI > RHEIN > WYSPIAŃSKI > DUNAJEC > [Dunajec]	113
<i>Ks. Poniatowski</i>	<i>patrz (?) Vorwärts</i>	
KSIĄŻĘ JÓZEF	→ KUJAWIAK 1883	
<i>Książę Ksawery</i>	<i>patrz Xiqżę Xawery</i>	
<i>Książę Warszawski</i>	<i>patrz Xiqżę Warszawski</i>	

KUBAN	→ Nr II ¹⁸⁸⁵	
KUBAŃ	→ Nr II ¹⁸⁸⁵	
KUJAWIAK ¹⁸⁸³	> KSIĄŻE JÓZEF > SAN > KSIĄŻE JÓZEF > JANEK KRASICKI	114
<i>Kujawiak</i>	<i>patrz także cz. IV i V – śrubowce i statki nierozp.</i>	
KUJAWY	→ VOŁGA ¹⁹¹²	
KULM	→ PRZYWIŚLANIN ¹⁹⁸⁴	
<i>Kulm</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
KURIER	→ KURJER _x	
KURJER ¹⁸⁸⁵	ZVEZDA	115
KURJER ¹⁸⁹⁷	BELWEDER > [BELWEDER] > SYMPHER > INŻYNIER > MATEJKO	116
KURJER _x	KURIER statek z Krakowa	117
KÜHLUNGSSCHIFF DANZIG	→ BLASEWITZ ¹⁸⁸⁸	
L		
LAUENBURG ¹⁸⁷⁶	(?) ORION	118
LAUENBURG	→ LAUENBURG IV ¹⁸⁸⁸ lub LAUENBURG V ¹⁸⁹⁴	
LAUENBURG IV ¹⁸⁸⁸	> LAUENBURG > (?)ORDON > REDUTA ORDONA > DIRSCHAU > [REDUTA ORDONA] > ŻEROMSKI	118
LAUENBURG V ¹⁸⁹⁴	ROLAND > VIATKA > VJATKA	121
LAUTERBACH	→ ANKLAM ¹⁸⁶²	
LECH	→ WYCK-FÖHR ¹⁸⁷⁸	
LECH _x	> BREŃ	121
<i>Lech</i>	<i>patrz także cz. III i IV – tylnokołowce i śrubowce</i>	
LENINO	→ BINGEN ¹⁸⁷⁷	
LEON	→ GRAF TOTLEBEN ¹⁸⁸⁶	
LEON	→ POSEJDON _x	
LEONÓW ¹⁸⁸²		121
LES LAU	→ MINDEN ¹⁸⁸⁸	
<i>Leslau</i>	<i>patrz także cz. III – tylnokołowce</i>	
LEW ¹⁸⁹⁵		122
LIEBENAU	→ KAISER WILHELM II ¹⁸⁹¹	
22 LIPCA	→ WISŁA ¹⁹⁰⁴	
<i>22 Lipca</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
LB V	→ FREYA ¹⁸⁸⁹	
LOEBEL ¹⁸⁸²	> NEUMARK > ODER	122
LOSCHWITZ ¹⁸⁸⁸	> LUZKEC > GRAF MOLTKE	123
LUBECKI	→ POLAK ¹⁹¹²	
<i>Lubecki</i>	<i>patrz także Minister Lubecki</i>	
LUBLIN	→ PRZYJACIEL PUBLIKI ¹⁸⁹²	
LUDWIK WARYŃSKI	→ FRANCJA ¹⁹²¹	

<i>Luisa</i>	<i>patrz Prinzessin Luisa</i>
<i>Luise</i>	<i>patrz Prinzessin Luise</i>
LUISIANA	→ CORFANTI ¹⁹⁰⁵
LUTZ	→ MADZIAR ¹⁹¹¹
LUZKEC	→ LOSCHWITZ ¹⁸⁸⁸

Ł

ŁADNY	→ MRÓWKA ¹⁸⁹⁵
ŁOKIETEK	→ PRINZ FRIEDRICH AUGUST ¹⁸⁹⁵

M

MADZIAR ¹⁹¹¹	> LUTZ > KOŁŁATAJ > JOHANN GROTH > [KOŁŁATAJ]	124
MARCH TONI ¹⁸⁸⁵	> RADZIWIAK > PUŁASKI > (?) FARYS	125
<i>Marchlewski</i>	<i>patrz Goniec</i>	
MARIA	→ MARJA ¹⁸⁸⁷	
[Marina]	→ MINIOR ¹⁹¹⁰	
MARJA ¹⁸⁸⁷	MARIA	125
MARS ¹⁸⁹⁸		126
MARS	→ PLANETA ¹⁹¹²	
<i>Mars</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
MASOVIA	→ HAVEL ¹⁸⁵⁶	
MATADOR ¹⁸⁵⁷	DER ADLER	127
MATEJKO	→ KURIER ¹⁸⁹⁷	
<i>Matejko</i>	<i>patrz także cz. III – tylnokołowce</i>	
MATROS ¹⁹¹⁰	?	38
MAURCY ¹⁸⁸¹	> RACŁAWICE	127
MAX NORDAU	→ VICTORIA ¹⁸⁷⁷	
MAZUR ¹⁸⁸⁵	> ČERNICHOV > Z	130
MAZUR ¹⁸⁹⁵	> MEWE > SKAWA > MAZUR > MONIUSZKO > ST. MONIUSZKO > [Izabella]	130
MAZUR ¹⁹¹²		132
<i>Mazur</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
MELSZTYN ¹⁹⁰⁹		133
MERKURY ¹⁸⁹⁴		134
METEOR	→ BZURA ¹⁹⁷²	
<i>Meteor</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
MEWE	→ MAZUR ¹⁸⁹⁵	
<i>Michael</i>	<i>patrz Minister Lubecki</i>	
MICHAŁ OGIŃSKI _x		134
MICKIEWICZ	→ BZURA ¹⁸⁷²	
MICKIEWICZ _x	z Wrocławia	134

MIECZYŚLAW	→ BAURAT GERSDORFF 1881	
MIKOŁAJ REJ	→ KLARA 1903	
MILLY	→ Nr II 1885	
MINA	→ VORON 1904	
MINDEN 1888	> SUPIŃSKI > KRAUSE > SUPIŃSKI > (?) DUNAJEC > LESLAU > DUNAJEC	135
MINER	→ MINIOR 1910	
MINIOR 1910	> MINER > [Przystań nr 9] > [Przystań] > [Marina]	136
MINISTER	→ KÖNIGSTEIN 1889	
MINISTER LUBECKI 1912	> RICHARD MICHAEL	137
MODLIN	→ INŻYNIER 1892	
<i>Modlin</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
MOŁNIA 1894	> ADMIRAŁ NEPENIN > H 9	138
MONIKA	→ ANKLAM 1862	
MONIUSZKO	→ SANDOMIERZ 1851	
MONIUSZKO	→ MAZUR 1895	
MONTEFIORE 1891		139
MOSKWA x		139
MOTTLAU 1874		139
<i>Mottlau</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
MÖWE 1861		140
<i>Möwe</i>	<i>patrz także cz. IV > śrubowce</i>	
MRÓWKA 1895	> ŁADNY	140

N

NADWIŚLANIN	→ PRZYWIŚLANIN 1894	
NADZIEJA 1895	> HOFFNUNG	140
<i>Nadzieja</i>	<i>patrz także cz. 5 > statki nierozpoznane</i>	
NAREW 1856		141
<i>Narew</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
NATALIE 1900	GRUZIJA > GRUSIA	142
NEMAN	→ HARTLIEB 1884	
<i>Nepenin</i>	<i>patrz Mołnia</i>	
(NEPTUN)	→ GRESHAM 1905	
<i>Neptun</i>	<i>patrz także cz. 3 i 4 > tylnok. I śrubowce</i>	
<i>Neumann</i>	<i>patrz NR III</i>	
NEUMARK	→ LOEBEL 1882	
NIDA	→ OLZA 1938	
NIEMAN	→ DESNA x	
NIEMEN 1856		142
<i>Niemen</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	

NIESZAWA	→ ZEFIR ¹⁸⁸⁰	
<i>Nieszawa</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
NIXE ¹⁸⁹⁵	> GOPLANA > PŁOCK > ŚWIATOWID > Y > ŚWIATOWID	142
<i>Nixe</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
NORA	→ WISŁA ¹⁸⁹⁷	
<i>Nordau</i>	<i>patrz Victoria</i>	
NORWID	→ WISŁA ¹⁸⁹⁷	
<i>Norwid</i>	<i>patrz także cz. 5 > statki nierozpoznane</i>	
NOWA ALEKSANDRIA ¹⁸⁹¹	> KOMETA	144
NOWA ALEKSANDRIA	→ INŻYNIER ¹⁸⁹²	
NOWA PRAGA ¹⁸⁸⁷	> RAZVIST	145
NOVOGEORGEVSK	→ INŻYNIER ¹⁸⁹²	
NOWOTKO	→ ZOSIA ¹⁹²⁶	
<i>Nowotko</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
Nr 1	→ PRAG Nr 1 ¹⁸⁹⁸	
Nr II ¹⁸⁸⁵	> MILLY > KUBAŃ > KUBAN	145
Nr III ¹⁸⁸⁵	FLORA > HILDEGARD > ALBERT NEUMANN > ZBIGNIEW	146
NUR	→ GONIEC ¹⁹²⁶	
<i>Nur</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	

O

ODER	→ LOEBEL ¹⁸⁸²	
ODRA	→ POKORNYJ ¹⁸⁸⁹	
<i>Odra</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
<i>Ogiński</i>	<i>patrz Michał Ogiński</i>	
(OLSZTYN)	→ ALLENSTEIN ¹⁹⁴⁶	
OLZA ¹⁹³⁸	> NIDA	147
<i>Olza</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
OPOLE	→ C. W. V ¹⁸⁹⁸	
ORDON	→ (?) LAUENBURG IV ¹⁸⁸⁸	
ORION	→ LAUENBURG ¹⁸⁷⁶	
OSTER	→ KRAKUS ¹⁸⁸⁶	
OSTSCHLEPP V	→ FREYA ¹⁸⁸⁹	

P

P 1	→ TRACHTOMIROV ¹⁹¹²	
P 2	→ BURŻYN _x	
PAN TADEUSZ ¹⁹¹¹		147
PAN TWARDOWSKI _x		148
PATRIOT ¹⁸⁸⁷		148
PATRIOT	→ PRINZ HEINRICH ¹⁹⁹³	

PAUL BENEKE	→ PRINZESSIN LUISE ¹⁸⁹⁵	
PAWELEK _x	> PAWEŁ FINDER	149
PAWEŁ _x		150
PAWEŁ FINDER	→ PAWELEK _x	
PECHOTINEC ¹⁹¹⁰		38
PEREKAT ¹⁹¹⁴	> (KREČET) > D 3 > K 4 > STEFAN BATORY > BATORY > BZURA > BATORY	151
PEREVAŁ _x	> D 2 > PUŁKOWNIK SIKORSKI > GENERAŁ SIKORSKI > BUG	152
PERKUN ¹⁹⁰³		153
<i>Perkun</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
PFEIL ¹⁸⁷⁹		154
PFEIL	→ GONIEC ¹⁹⁰³	
<i>Pfeil</i>	<i>patrz także der Pfeil</i>	
PIAST _x	z Pińska	154
PIAST _x	z Krakowa	154
PIAST _x	z Wrocławia	155
<i>Piast</i>	<i>patrz także cz. III – tylnokołowce</i>	
PI D 5	→ DESNA _x	
PILICA ¹⁸⁵⁶		156
PILICA	→ RADOM ¹⁸⁹⁸	
<i>Pilica</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
PIŃSK ¹⁸⁹⁴		156
PLANETA ¹⁸⁹⁴		156
PLANETA ¹⁹⁰²	> GNIEZNO > GNESEN > GNIEZNO	156
PLANETA ¹⁹¹²	> MARS	158
<i>Plater</i>	<i>patrz Pultusk</i>	
PŁOCCZANIN ¹⁸⁹⁴	> GUBERNATOR > KRAKÓW > KRAKAU > KRAKÓW > JAROSŁAW DĄBROWSKI	159
PŁOCK ¹⁸⁵²		160
PŁOCK ¹⁹⁰⁰		161
PŁOCK _x		161
PŁOCK	→ NIXE ¹⁸⁹⁵	
POCHWIST	→ WISŁA ¹⁸⁹⁷	
POKORNYJ ¹⁸⁸⁹	> H 5 > ODRA > STEINKELLER > ECKHARDT	161
POLAK ¹⁹¹²	> ZIMSEN > LUBECKI > KARL BLUMWE > LUBECKI > WARMIA	
	163	
POLBAL II	→ FREYA ? ¹⁹⁰⁵	
POLBAL III	→ FREYA ? ¹⁹⁰⁵	
POLBAL IV	→ FREYA ? ¹⁹⁰⁵	
POLESIE ¹⁸⁹²	> ELEONORA > [ELEONORA]	164
POLKA ¹⁸⁸⁸		165

POLONEZ ¹⁸⁹⁰	> GRUNWALD > TANNENBERG > GRUNWALD > BARTOSZ > GŁOWACKI	165
POLONIA		
POLONJA	→ SANDOMIERZ ¹⁸⁵¹ → SANDOMIERZ ¹⁸⁵¹	
POLSKA ¹⁹²¹	> HALKA > [HALKA] > FELIKS DZIERŻYŃSKI	167
POLZA	→ KONSTANTIN ¹⁸⁹⁰	
POMOCNIK ¹⁸⁸⁶	KIŠINIOV	169
<i>Poniatowski</i>	<i>patrz (?) Vorwärts</i>	
<i>Poniatowski</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
POSEJDON _x	> KOLUMB > LEON	169
POŚPIESZNY	→ ENHELWA _x	
<i>Potocki</i>	<i>patrz Andrzej hr. Potocki</i>	
POZNAŃ	→ WENUS ¹⁸⁹⁴	
POZNAŃ	→ także ANNEMARIE ¹⁹²³	
<i>Poznań</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
PRAG ¹⁸⁶⁵	> PRAHA > STANISŁAW	170
PRAG Nr 1 ¹⁸⁹⁸	> Nr 1 > SOKOL > GERTRUD > SŁOWACKI	171
PRAGA ¹⁸⁵⁶		172
PRAGA _x		172
<i>Praga</i>	<i>patrz także Nowa Praga</i>	
PRAHA	→ PRAG ¹⁸⁶⁵	
PRĄSIDENT ¹⁸⁹⁴	KARL > IRTIŠ > IRTISCH	172
(PRINZ EUGEN)	→ BAŁTYK ¹⁹²⁹	
PRINZ FRIEDRICH AUGUST ¹⁸⁹⁵	> KRONPRINZ > ULDERUP > ŁOKIETEK-FAUST	173
PRINZ HEINRICH ¹⁸⁹³	> CLARA CHARLOTTE > FREIHEIT > CLARA CHARLOTTE > PATRIOT > KRUSZWICA	175
<i>Prinz Heinrich</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
PRINZESSIN LUISA ¹⁸⁹³	HAVEL-SPREE IV – HERKULES	175
PRINZESSIN LUISE ¹⁸⁹⁵	> KRONPRINZESSIN > AUSSIG > HASLINGER > JAGIEŁŁO > PAUL BENEKE > [JAGIEŁŁO]	176
PRIPIAT'	→ TATIANA _x	
PRITKIJ _x	> H 6 > GEN. SOSNKOWSKI > KAMANIN	178
PROGRESS ¹⁸⁸¹		179
PRUT	→ WENUS ¹⁹²⁰	
PRZEWÓZ I	→ ?	
PRZEWÓZ II	→ ?	
PRZEWÓZ III	→ ?	
PRZYJACIEL PUBLIKI ¹⁸⁹²	> LUBLIN > KOŚCIUSZKO > WARSCHAU > KOŚCIUSZKO	179
[Przystań nr 9]	→ MINIOR ¹⁹¹⁰	
PRZYWIŚLANIN ¹⁸⁹⁴	> NADWIŚLANIN > WARSZAWA > KULM > NADWIŚLANIN	181
PSTRĄG	→ WILK ¹⁹⁰⁷	
PSTROWSKI	→ GARMONIA ¹⁸⁸⁸	

<i>Pstrowski</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
PUŁASKI	→ MARCH TONI ¹⁸⁸⁵	
PUŁASKI _x	statek z Odry	182
<i>Pułaski</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
PUŁKOWNIK SIKORSKI	→ PEREWAŁ _x	
PULTUSK _x	> EMILJA PLATER > EMILIA PLATER	183

R

RABA	→ KAISER WILHELM ¹⁸⁸²	
RACŁAWICE	→ MAURYCY ¹⁸⁸¹	
RACŁAWICE ¹⁹⁰¹		185
RADOM ¹⁸⁹⁸	> PILICA > STEFAN BATORY > PILICA	185
<i>Radom</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
RADZIWIĄK	→ MARCH TONI ¹⁸⁸⁵	
RAZVEDČIK ¹⁹¹⁰	?	38
RAZVIST	→ NOWA PRAGA ¹⁸⁸⁷	
REDUTA ORDONA	→ (?) LAUENBURG IV ¹⁸⁸⁸	
<i>Rej</i>	<i>patrz Klara</i>	
REX _x		188
REZERWA	→ ?	
RHEIN	→ KRYSZYNA ¹⁹⁰⁴	
RHEINGOLD _x		188
<i>Rheingold</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
RICHARD MICHAEL	→ MINISER LUBECKI ¹⁹¹²	
ROBERT ¹⁸⁶⁶	> STEINKELLER	188
ROBOTNIK _x	ŻEROMSKI > WILGA	190
ROKITNIAK	→ FREYA ? ¹⁹⁰⁵	
ROLAND	→ (?) LAUENBURG V ¹⁸⁹⁴	
<i>Roland</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
ROSSIJA _x	> KRASNAJA ZVEZDA > H 7	190
<i>Ruef</i>	<i>patrz Baurat Gersdorff</i>	
RUSSLAND ¹⁹⁰⁶		190
RZEPICHA _x	z Krakowa	190
RZEPICHA _x	z Wrocławia	191
<i>Rzepicha</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	

S

SAN	→ HETMAN ¹⁹¹²	
SAN	→ KUJAWIAK ¹⁸⁸³	
SAN	→ ANDRZEJ ZAMOYSKI ¹⁹¹³	
<i>San</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	

SANDOMIERZ ¹⁸⁵¹	> MONIUSZKO > POLONIA > [POLONIA]	191
SANDOMIERZ ¹⁹⁰⁹	> SZOPEN > CHOPIN > STYR > CHOPIN	193
<i>Sandomierz</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
(SAPER)	→ SAPIOR ¹⁹¹⁰	
SAPER I	→ SAPIOR ¹⁹¹⁰	
SAPIOR ¹⁹¹⁰	SAPER I > Y > SAPER > WODNIK	195
SATURN	→ (?) VORWÄRTS ¹⁸⁹⁹	
SCHANDAU ¹⁸⁶⁴	> HERZOG FRIEDRICH VON ANHALT > Y > (?) DĄBROWSKI	196
SCHEKSNA	→ KAISER FRIEDRICH III ¹⁸⁸⁹	
SCHLESIEN	→ BINGEN ¹⁸⁷⁷	
<i>Schmid</i>	<i>patrz Geheimrat Schmid</i>	
SCHNACKENBURG ¹⁸⁹⁸		197
SCHWAN ¹⁸⁶³		197
SEKUNDA ^x	> T 6 > SEKUNDA	198
SEVERIN	→ KLARA ¹⁹⁰³	
SIENKIEWICZ ¹⁹⁰¹	> ADLER > SIENKIEWICZ	198
<i>Sienkiewicz</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
<i>Siercinek</i>	<i>patrz Tatiana</i>	
<i>Sikorski</i>	<i>patrz Perewał</i>	
<i>Sikorski</i>	<i>patrz Garmonia</i>	
<i>Sikorski</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
SION	→ KONSTANTIN ¹⁸⁹⁰	
SKARBEK	→ WARSZAWA ¹⁸⁹⁹	
SKAWA	→ MAZUR ¹⁸⁹⁵	
<i>Skawa</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
SŁAWOMIR	→ ELISE lub JENNY ¹⁸⁹⁵	
<i>Sławomir</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
SŁOWACKI	→ PRAG Nr 1 ¹⁸⁹⁸	
SŁOWACKI ^x	przedwojenny w rejonie Warszawy	199
SŁOWACKI ^x	statek z Odry	200
<i>Słowacki</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
SŁUCZ ¹⁹¹⁹		200
SOBIESKI	→ KRAKUS ¹⁸⁹⁸	
SOBIESKI	→ (?) VORWÄRTS ¹⁸⁹⁹	
<i>Sobieski</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
SOKOL	→ PRAG Nr 1 ¹⁸⁹⁸	
SOKÓL ¹⁸⁹²		200
<i>Sokół</i>	<i>patrz także cz. 4 i 5 > śrubowce i st. nierozp.</i>	
SOKRATES ¹⁸⁸⁷	WARTA	201
<i>Sosnkowski</i>	<i>patrz Prytkij</i>	

SOWIŃSKI		
SPORT ¹⁹⁰⁹	→ WENUS ¹⁹²⁰	201
SPÓŁDZIELNIA WISŁA	→ GOTTHILF HAGEN ¹⁸⁸⁶	
SPREE _x		201
STADT BRESLAU	→ ANNEMARIE ¹⁹²³	
STADT FÜRSTENBERG	> O ¹⁸⁹¹	202
STANISŁAW	→ PRAG ¹⁸⁶⁵	
STANISŁAW _x		202
STANISŁAW ¹⁹²³	> GEN. ŚWIERCZEWSKI	203
STANISŁAW KONARSKI	→ VOŁGA ¹⁹¹²	
ST. MONIUSZKO	→ MAZUR ¹⁸⁹⁵	
<i>Stary</i>	<i>patrz Warta</i>	
STEFAN BATORY	→ RADOM ¹⁸⁹⁸	
STEFAN BATORY	→ PEREKAT ¹⁹¹⁴	
STEINKELLER	→ ROBERT ¹⁸⁶⁶	
STEINKELLER	→ POKORNYJ ¹⁸⁸⁹	
STOLZENFELS	→ KAISER FRIEDRICH ¹⁸⁹⁰	
STREŁOK ¹⁹¹⁰	?	38
STRUMIEŃ ¹⁸⁹³	K 3	205
STYR	→ SANDOMIERZ ¹⁹⁰⁹	
SUPIŃSKI	→ MINDEN ¹⁸⁸⁸	
SYMPHER	→ KURJER ¹⁸⁹⁷	
SYRENA	→ WYCK-FÖHR ¹⁸⁷⁸	
<i>Syrena</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
<i>Szeptyczny</i>	<i>patrz Desna</i> _x	
SZOPEN	→ SANDOMIERZ ¹⁹⁰⁹	
ŠEKSNA	→ KAISER FRIEDRICH III ¹⁸⁸⁹	

Ś

ŚMIAŁY	→ GRESHAM ¹⁹⁰⁵	
<i>Śmiały</i>	<i>patrz także cz. V – statki nierozpoznane</i>	
ŚWIATOWID	→ NIXE ¹⁸⁹⁵	
ŚWIDNICA _x		206
<i>Świerczewski</i>	<i>patrz Stanisław</i>	

T

T 1	→ GARMONIA ¹⁸⁸⁸	
T 2	→ VORON ¹⁹⁰⁴	
T 2	→ TATIANA _x	
T 3	→ ZVEZDA ¹⁹⁰⁰	
T 6	→ SEKUNDA _x	

<i>Tadeusz</i>	<i>patrz Pan Tadeusz</i>	
TANNENBERG	→ POLONEZ ¹⁸⁹⁰	
TATIANA ^x	> T 2 > ADMIRAŁ SIERPINEK > PRIPIAT'	206
TCZEW	→ BAURAT GERSDORFF ¹⁸⁸¹	
THEODOR BASEDOW	→ CORFANTI ¹⁹⁰⁵	
THORN ¹⁸⁵⁶		207
THORN ¹⁸⁸⁵	> ALBERT > Z	208
<i>Horn</i>	<i>patrz także cz. III – tylnokołowce</i>	
<i>Toni</i>	<i>patrz March Toni</i>	
TORUŃ	→ ENTE ¹⁸⁸⁸	
TORUŃ	→ FREYA ¹⁸⁸⁹	
<i>Toruń</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
<i>Totleben</i>	<i>patrz Graf Totleben</i>	
TRACHTOMIROV ¹⁹¹²	> P 1	209
TRAUGUTT	→ GONIEC ¹⁹²⁶	
<i>Traugutt</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
TRYTON ¹⁸⁸⁵		209
TRYTON	→ GOTTHILF HAGEN ¹⁸⁸⁶	
<i>Tryton</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
TRZMIEL	→ ZOSIA ¹⁹²⁶	
TYNIEC ¹⁹⁰⁹		210

U

ULDERUP	→ PRINZ FRIEDRICH AUGUST ¹⁸⁹⁵	
---------	--	--

V

VETLUGA	→ HENRIETTE ¹⁸⁸²	
VIATKA	→ LAUENBURG V ¹⁸⁹⁴	
VICTORIA ¹⁸⁷⁷	> (?) MAX NORDAU	211
<i>Victoria</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>	
VICTORY ¹⁸²⁷		212
VIKTOR ¹⁸⁷¹		212
VILNO ¹⁸⁹⁹		213
VJATKA	→ LAUENBURG V ¹⁸⁹⁴	
VOIN ¹⁸⁹⁰		213
VOŁGA ¹⁹¹²	> H 4 > [H 4] > STANISŁAW KONARSKI > HERKULES > KONARSKI > KUJAWY	214
VORON ¹⁹⁰⁴	> T 2 > MINA	216
VORWÄRTS ¹⁸⁹⁹	(?) JÓZEF KSIĄŻE PONIATOWSKI > SATURN > SOBIESKI	216
<i>Vorwärts</i>	<i>patrz także cz. III – tylnokołowce</i>	

W

- WAŁBRZYCH
 WANDA¹⁸⁸⁹
 WANDA¹⁹⁰⁹
Wanda
 WARMIA
 WARNEŃCZYK
 WARSCHAU
 WARSZAWA¹⁸⁶²
 WARSZAWA¹⁸⁷³
 WARSZAWA¹⁸⁸¹
 WARSZAWA¹⁸⁸⁴
 WARSZAWA_x
 WARSZAWA¹⁸⁹⁹
 WARSZAWA
Warszawa
 WARTA¹⁸⁶⁵
 WARTA
 WARTA
 WARTA
Warta
 WARTHE¹⁸⁸³
Waryński
Waryński
 WAWEL¹⁸⁹³
 WAWEL¹⁹⁰⁴
 WEICHSEL¹⁸⁵⁷
 WEICHSEL¹⁸⁸⁸
 WEICHSEL
 WEICHSEL
Weichsel
 WENUS¹⁸⁹⁴
 WENUS¹⁹²⁰
 WESTERPLATTE¹⁸⁸⁴
Westerplatte
 WETLUGA
 WILANÓW¹⁹¹¹
 WILGA
Wilga
Wilhelm
Wilhelm
- prawdopodobnie późniejszy PUŁASKI
- > KRAKAU > WANDA
patrz także cz. 3 i 4 > tylnokoł. i śrubowce
- POLAK¹⁹¹²
 → GONIEC¹⁹⁰³
 → PRZYJACIEL PUBLIKI¹⁸⁹²
- JURGENSON > SKARBEK
 → PRZYWIŚLANIN¹⁸⁹⁴
patrz także cz. III, IV i V
- WARTHE¹⁸⁸³
- BREST¹⁸⁹⁹
patrz także cz. IV – śrubowce
- > WARTA > WARTHE > ZYGMUNT STARY
patrz Francja
patrz także cz. IV – śrubowce
- > INGE > WAWEL
- WISŁA¹⁸⁹⁷
 → WISŁA¹⁹⁰⁴
patrz także cz. III i IV > tylnokołowce i śrubowce
- POZNAŃ
 SOWIŃSKI > GRAUDENZ > PRUT > SOWIŃSKI
- patrz także cz. IV – śrubowce*
- HENRIETTE¹⁸⁸²
- ROBOTNIK_x
patrz także cz. IV – śrubowce
patrz Kaiser Wilhelm
patrz także cz. IV – śrubowce

- Wilhelm II*
WILHELMSHAVEN
WILK¹⁹⁰⁷
Wilk
WILNIANIN
WILNO
WINTERMÄRCHEN II
WISŁA¹⁸⁴⁷
WISŁA¹⁸⁷³
WISŁA¹⁸⁹⁷
WISŁA¹⁹⁰⁴
- patrz Kaiser Wilhelm II*
→ KAISER WILHELM¹⁸⁸²
PSTRĄG
patrz także cz. IV – śrubowce
→ HAVEL¹⁸⁵⁶
→ VILNO¹⁸⁹⁹
→ BINGEN¹⁸⁷⁷
- > WEICHSEL > NORWID > NORA > BAYERN > POCHWIST
> WEICHSEL > WISŁA > INŻYNIER ĆWIKIEL
> HERMANN BALK > INŻYNIER ĆWIKIEL
> 22 LIPCA
- Wisła*
Wisła
WITEŹ
WŁOCLAWEK
WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO^x
WŁOCLAWEK¹⁸⁵³
WŁOCLAWEK¹⁸⁸¹
WŁOCLAWEK
WODNIK
Wodnik
WOLNOŚĆ¹⁸⁹²
WYCK-FÖHR¹⁸⁷⁸
WYSPIAŃSKI
- patrz Tryton*
patrz także cz. IV – śrubowce
→ KÖNIGSTEIN¹⁸⁸⁹
→ CORFANTI¹⁹⁰⁵
- CORFANTI¹⁹⁰⁵
→ SAPIOR¹⁹¹⁰
patrz także cz. IV – śrubowce
> FREYA > SYRENA > LECH
→ KRYSZYNA¹⁹⁰⁴

X

- XIĄŻĘ WARSZAWSKI**¹⁸⁴⁷
XIĄŻĘ XAWERY¹⁸²⁷

Z

- ZAGŁOBA**¹⁸⁸⁸
Zamojski
Zamoyski
ZAWISZA CZARNY¹⁸⁸²
ZBIGNIEW
Zbigniew
ZEFIR¹⁸⁸⁰
ZEFIR¹⁸⁷⁹
ZENITH
- HANKA**
patrz także cz. IV – śrubowce
patrz Andrzej Zamoyski
> KŁODZKO
→ Nr III¹⁸⁸⁵
patrz także cz. IV – śrubowce
> NIESZAWA
→ ANDRZEJ ZAMOYSKI¹⁹¹³

ZIMSEN	→ POLAK ¹⁹¹²
ZOFIA _x	
ZOSIA ¹⁹²⁶	> NOWOTKO > TRZMIEL
ZVEZDA	→ HENRYK ¹⁸⁸⁷
ZVEZDA	→ KURJER ¹⁸⁸⁵
ZVEZDA ¹⁹⁰⁰	> JASTREB > T 3 > HETMAN ŻÓŁKIEWSKI
<i>Zvezda</i>	<i>patrz Rossija</i>
ZVIAHEL	→ DESNA _x
ZYGFRYD _x	
ZYGMUNT STARY	→ WARTHE ¹⁸⁸³

Ż

ŻEROMSKI	→ ROBOTNIK _x
ŻEROMSKI	→ (?) LAUENBURG IV ¹⁸⁸⁸
<i>Żeromski</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>
ŻÓŁKIEWSKI	→ BUG ¹⁸⁸⁵
<i>Żółkiewski</i>	<i>patrz także Zvezda</i>
<i>Żółkiewski</i>	<i>patrz także cz. IV – śrubowce</i>

Statki o nieznanym nazwach

Statek zakupiony przez Piotra Steinkellera w roku 1840

Statek zakupiony przez Piotra Steinkellera w roku 1842

Statek z Wilna _x

Katalog statków

Wszystkie szkice zamieszczone w tekście przedstawiono w skali ok.1:400

A. LANNA 4

Holownik parowy zbudowany w 1901 r. Prag, Huston, $L = 37,00$ m, $B = 5,30 / 10,25$ m, $T = ?$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 180 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1901–1918 A. LANNA 4 Wasserbauunternehmung A. Lanna, Prag

1918–194x A. LANNA 4 A. Lanna, Praha

podczas II wojny światowej statek zniszczony w Polsce

Źródło: [24] s. 104

Interesujące jest to, że informację powyższą podaje źródło niemieckie, podczas gdy w Polsce nikt o takim statku nie słyszał, a tym bardziej o jego zniszczeniu na polskich wodach.

AGAHELL > Z

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1907 r. w Pińsku, $L = 45,60$ m, $B = 4,50/10,80$ m, $T = 0,80$ m, maszyna parowa 100 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1907–1920 АГАХЕЛЛЪ Aga Heller, Pińsk

1919 zatonął na Horyniu koło Dawidgródka, wydobyty i uruchomiony

1921–1922 AGAHELL Aga Heller, Pińsk

1923–1939 AGAHELL Nohim Heller, Pińsk

1926 AGAHELL statek ujęty w planie mobilizacyjnym „S” 26/27 w Pińsku

po 09.1939 Z brak informacji

Podsumowanie

Pierwsze 32 lata służby, w tym: Porty macierzyste:

bandera rosyjska (zabór)	13 lat,	Pińsk	32 lata
--------------------------	---------	-------	---------

bandera polska	19 lat		
----------------	--------	--	--

Cały ten okres statek pasażersko-towarowy w żegludze, nazwa AGAHELL. Późniejsze losy nieznane.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6, 21.02.1999 s. 3; [5] s. 228.

ALA

Przed I wojną światową **statek pasażerski** w Krakowie – brak innych informacji.

Źródło: Danielewicz W. – korespondencja 7.12.1997 s. 6.

ALEXANDRA > ANNA > BRUNO > (GORZÓW)

Statek pasażerski, parowiec, zbudowany w 1844 r., Berlin-Moabit, Maschinenbauanstalt, $L = 38,71$ m, $B = 4,20/7,44$ m, $T = 0,85$ m, maszyna parowa jednostopniowego rozprężania 32 KM, kocioł parowy – brak informacji.

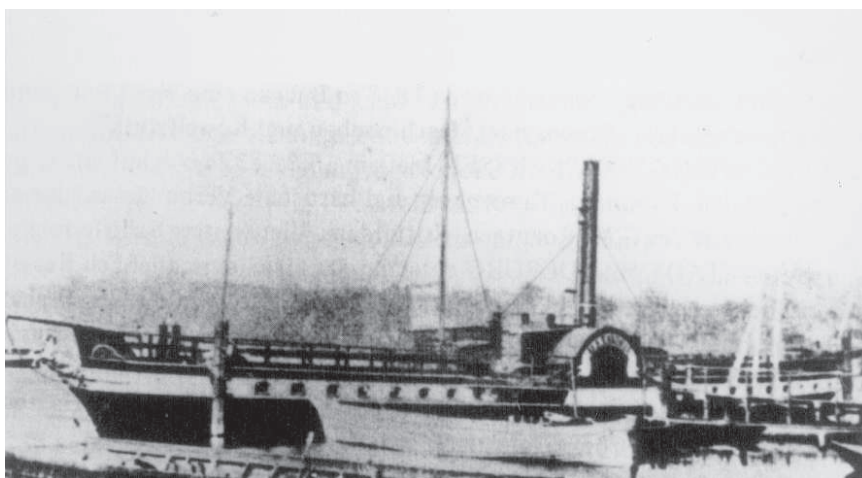
Przebieg służby

1844–1849	ALEXANDRA	Preußische Seehandlung, Berlin (rejsy Poczdam-Hamburg)
1949		przebudowa na jacht królewski
1849–1887	ALEXANDRA	Die Königliche Dampfjacht – Friedrich Wilhelm IV
1887		przebudowa na statek holowniczo-towarowy, przedłużenie do $L = 45,00$ m, $B = 4,20/7,70$ m, nowa jednostka napędowa dwustopniowego rozprężania 200 KM
1887–1916	ANNA	Friedrich Benz, Havelberg
1916–1926	ANNA	Otto Benz, Havelberg
1926–1929	ANNA	Fr. Flügge, Stettin
1929–1945	BRUNO	Max Strache, Küstrin
1929		nowa maszyna dwustopniowego rozprężania 230 KM
1945		statek zatopiony na Warcie koło cytadeli w Poznaniu
1945	(GORZÓW)	wrak, nowa nazwa dla statku po odbudowie
194x		próby wydobywania wraku nieskuteczne z powodu zamulenia, wrak wydobyty w częściach, złomowany

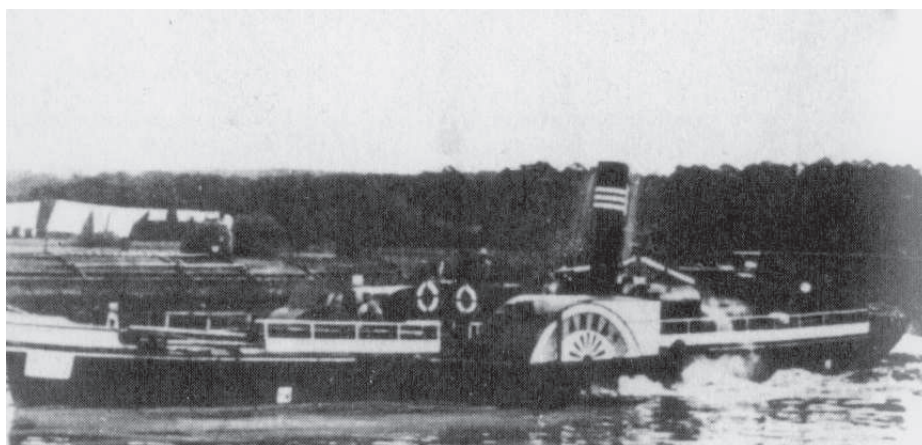
Podsumowanie

W służbie 101 lat, całość pod banderą niemiecką, w tym:

Nazwy:		Porty macierzyste:	
ALEXANDRA	43 lata	Berlin	43 lata,
ANNA	42 lata	Havelberg	39 lat,



ALEXANDRA₁₈₄₄ – jacht króla pruskiego Fryderyka Wilhelma IV



ANNA ex ALEXANDRA₁₈₄₄ (zatoniony jako BRUNO w 1945 na Warcie w Poznaniu)

BRUNO	16 lat	Szczecin	3 lata,
(GORZÓW)	0 lat	Kostrzyn	16 lat,
		Poznań	0 lat.

Jako statek pasażerski 5 lat, jacht królewski 38 lat, holownik w żegludze 58 lat.

Źródła: [31] s. 139–142; Laszczewski E – korespondencja z 13.02.1999; [15] s. 6; [24] s. 60, 62, 67, 263.

Boiński [31] był w błędzie, podając wydobycie statku jako fakt dokonany. Wraka nie udało się wydobyć w całości, a wydobyty w częściach stanowił jedynie złom.

[24] prostuje powszechnie występujący błąd, a mianowicie statek nazywał się ALEXANDRA, a nie „Alexandria”. Imię Aleksandra nosiła ciotka króla Fryderyka Wilhelma IV.

[Angele] > ALLENSTEIN > (OLSZTYN) > Z

Holownik parowy, szkuta zarekwirowana przez Niemców w Belgii, parametry nieznane, autor szacuje *L* na ok. 45 m.

Przebieg służby

1941–1943	[Angele]	szkuta użytkowana przez Wehrmacht na Dnieprze
1943–1945	ALLENSTEIN	przebudowa na parowy holownik bocznokołowy – stocznia płocka
1945–1946	(OLSZTYN)	dokończenie przebudowy w Polsce

Od uruchomienia więcej statku nie widziano, można podejrzewać, że zrabowano go do Związku Sowieckiego.

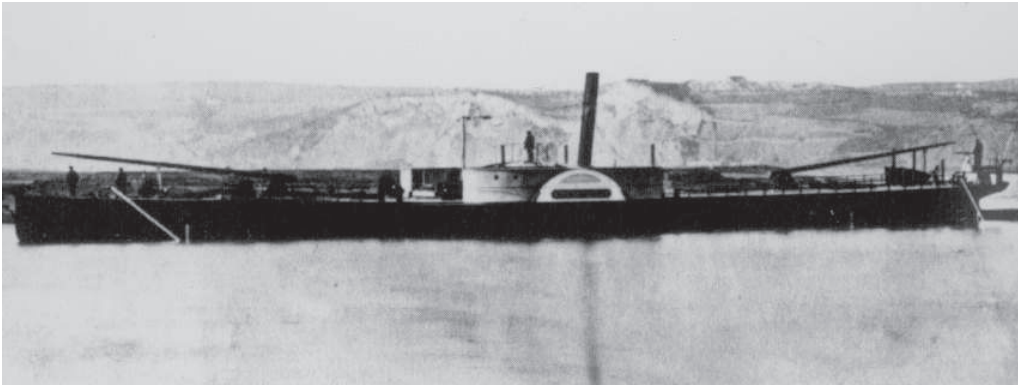
Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 29.06.1997 s. 4–5; M. Michalski – obserwacje własne statku (OLSZTYN).

ALMERIE > Z

Statek towarowy, parowiec, zbudowany w 1881 r. Prag, Prager Maschinenbau A.G., $L = 62,00$ m, $B = 6,50/12,22$ m, $T = 2,22$ m, maszyna parowa 300 KM, brak informacji o kotle parowym.

Przebieg służby

1881–1912	ALMERIE	ÖNWDG Dresden
1912	Z	sprzedany do Warszawy



ALMERIE₁₈₈₁ – statek rzekomo sprzedany na Wisłę

Źródła: [15] s. 7; [24] s. 61.

Autor wątpi w informację o sprzedaży do Warszawy. Statek o zanurzeniu 2,22 m byłby w warunkach wiślanych nieprzydatny. Możliwe, że jakiś pośrednik z Warszawy brał udział w sprzedaży statku, ale z pewnością nie na Wisłę.

ANDRZEJ > Z

Statek pasażerski/holownik*, parowy, zbudowany w 1857 r. – Warszawa, Warsztaty Żeglugi Parowej na Solcu, parametry kadłuba nieznane, maszyna parowa 60 KM – Warsztaty Żeglugi Parowej, Warszawa, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1857–1870	ANDRZEJ	SŻPnaRzSK – Andrzej hrabia Zamoyski et Co., Warszawa
1871	Z	przymusowa sprzedaż statku do Rosji, zarówno nowa nazwa, jak miejscowość i nowy armator pozostali nieznani

Źródła: [1] tab. 3 i s. 55; [3] s. 10; [23] s. 153.

* W książce Arkuszeńskiego brak jest konsekwencji: w tabeli 3 mowa jest o statku pasażerskim, a na s. 55 – o holowniku.

ANDRZEJ

Statek pasażerski, parowiec, zbudowany w 1892 r. – Warszawa, Stocznia M. Fajans i Synowie, parametry kadłuba i jednostki napędowej nieznane, brak informacji o przebiegu służby.

Źródła: [1] ryc. 55, s. 85 i 89; Danielewicz W – korespondencja 7.12.1997 zał. 6; [23] s. 146.

Danielewicz jest zdania, że statek ANDRZEJ nigdy nie został zbudowany, bo nie figuruje w wykazie statków zbudowanych przez stocznnię Fajansa ani nie zachowały się żadne informacje o przebiegu jego służby. Znany afisz reklamowy Żegluga Parowej Maurycego Fajansa, ilustrowany rysunkiem statku ANDRZEJ, nie może stanowić dowodu, ponieważ przedstawia fantazję artysty, a nie rzeczywistość.

ANDRZEJ HRABIA POTOCKI

Podobno parowiec pływał po Dniestrze (1910–1918 KuK Galizische Statthalterei). Dalsze losy statku nieznane.

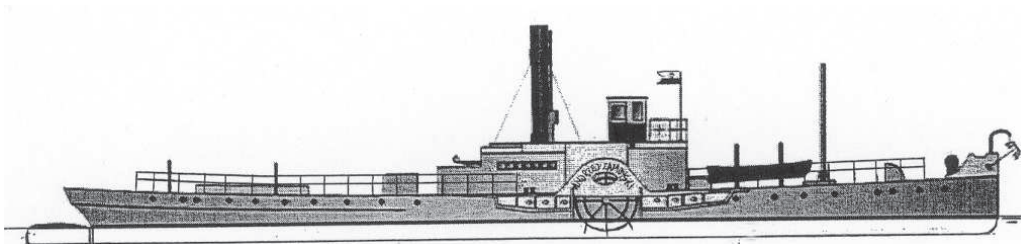
Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 13.02.2001 s. 2; [23] s. 147.

ANDRZEJ ZAMOYSKI > ZENITH > ANDRZEJ ZAMOYSKI > SAN

Holownik parowy, zbudowany w 1913 r. – Königsberg, Union Gießerei, nr 167; $L = 52,52$ m, $B = 6,10/11,78$ m, $T = 0,65-0,85$ m; maszyna parowa trzystopniowego rozprężania 300 KM, $\varnothing(370, 450, 750) \times 800$ mm – Union Gießerei Königsberg 1913 50/50, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1913–1915	АНДРЕЙ ЗАМОЙСКИЙ / ANDRZEJ ZAMOYSKI	WATHiŻ, Warszawa
1915–1918	АНДРЕЙ ЗАМОЙСКИЙ	zarekwirowany przez armię rosyjską. zatopiony koło Modlina
1917		wrak wydobyty przez Niemców i odbudowany
1919–1921	ANDRZEJ ZAMOYSKI	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
po 14.08.1920	ANDRZEJ ZAMOYSKI	Flotylla Wiślana WP, 2×105 mm
1921–1924	ANDRZEJ ZAMOYSKI	WTTiŻ S.A., Warszawa
1924–1927	ANDRZEJ ZAMOYSKI	ZWTTiŻP S.A., Warszawa
1926	ANDRZEJ ZAMOYSKI	w planie mobilizacyjnym „S” 26/27 w Warszawie
1927–1939	ANDRZEJ ZAMOYSKI	eksploatacja – Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” sp. z o.o. Warszawa, właściciel WTTiŻ, Warszawa
1928		przeciążenie i zniszczenie windy parowej
1939–1945	ZENITH	Weichsel Reederei GmbH, Warschau
02.1945		statek zatopiony, przełamał się w porcie gdańskim



ANDRZEJ ZAMOYSKI₁₉₁₃ – sylwetka 1920

1946		wydobyty, odbudowany w stoczni Pleniewo
1947–1949	A. ZAMOYSKI	Szkoła Żeglugi Śródlądowej, Warszawa
1950	SAN	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1951	SAN	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa
1952–1955	SAN P.P.	Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Bydgoszcz nr rejestracyjny 358
1955		nowy kocioł 15 atn – Gliwickie Zakłady Urządzeń Technicznych, Gliwice nr 2387–1955
1956–1964	SAN	Bydgoska Żegluga na Wiśle, Bydgoszcz
1964–1969	SAN	P.P. Żegluga Bydgoska, Bydgoszcz; 1965 numer rejestracyjny Bg-I-81
1969		statek wycofany z eksploatacji
1971		statek złomowany



SAN₁₉₁₃ w Płocku, lata 60. XX w.

Podsumowanie

W służbie 56 lat, w tym:

bandera rosyjska (zaborcza) 2 lata,
bandera niemiecka (okupacyjna) 9 lat,
bandera polska 45 lat

Porty macierzyste:

Warszawa 30 lat,
Gdańsk 6 lat,
Bydgoszcz 20 lat.

Nazwa: ANDRZEJ ZAMOYSKI – 28 lat, ZENITH – 6 lat, SAN – 22 lata

53 lata w służbie holowniczej w żegludze, 3 lata w szkolnictwie

Źródła: [1] s. 129; [2] s. 12; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 zał. 3, 7.09.1999 s. 8, zał. 1; Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6, 9.04.2000 s. 7; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II – B–4; [5] s. 228; [7] s. 67, 77, 79–80; IŻŚ Bydgoszcz – Księga rejestracyjna statków 1965–2002; Manikowski F. – rozmowa 16.12.2004; [23] s. 148, 150, 152, 153; [26] s. 60, 70; Union Gießerei und G. Fechter – Verzeichnis der erbauten Schiffe; [30]; Michalski M. A. – obserwacje własne statku ANDRZEJ ZAMOYSKI i SAN.

Spis stoczniowy mówi o statku pasażerskim, którym A. ZAMOYSKI nigdy nie był, a ponadto obniża mu moc do $N = 280$ KM

ANDRZEJ ZAMOYSKI był oficjalnie uważany za najlepszy holownik wiślany okresu międzywojennego. Nie stwarzały mu większych problemów rejsy od Sandomiera do Gdańska.

[23] podają okupacyjnego armatora – Johannes Ick, Danzig.

Niektóre dokumenty mówią o numerze rejestracyjnym 367 (PRS), a nie 358 (IŻŚ-Bg).

[30] podaje błędnie nalot w lutym 1939, zamiast w lutym 1945.

ANKLAM > ALTWARP > LAUTERBACH > ABDANK > MONIKA > CRANZBEEK

Statek pasażerski (500), parowiec, zbudowany w latach 1859–1862 – Stettin, Möller und Holberg, $L = 37,20$ m, $B = 4,40/?$ m, $T = 1,65$ m, maszyna parowa jednostopniowego rozprężania 160 KM, kocioł parowy – brak informacji

Przebieg służby

1862–1895	ANKLAM	2 kolejnych armatorów z Anklam
1895–1905	ALTWARP	A. Sprenger, Altwarp
1906–1918	LAUTERBACH	Carl Grädner, Greifswald, 1912 maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 185 KM
1919–1921	ABDANK*	? Gdańsk
1922–1924	MONIKA	Towarzystwo Żeglugi Przybrzeżnej „Gryf***”, Gdańsk rejsy Gdańsk – Sopoty – Hel – Gdynia
1924–1926	CRANZBEEK	Familie Dehning, Memel, rejsy Królewiec–Kłajpeda oraz Rossitten (Rybaki)–Cranzbeek
1926		statek wycofany z eksploatacji

Podsumowanie

Służba w czasie 64 lat, a w tym:

bandera niemiecka 60 lat
bandera WM Gdańska 4 lata

Porty macierzyste:

Anklam 33 lata
Gryfia 13 lat
Stare Warpno 10 lat
Gdańsk 6 lat
Kłajpeda 2 lata

Nazwa: ANKLAM – 33 lata, ALTWARP – 10 lat, LAUTERBACH 13 lat, ABDANK* – 3 lata, MONIKA – 2 lata, CRANZBEEK 2 lata.

Całe 64 lata w żegludze pasażerskiej.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 21.02.1999 s. 5, zał. 2; [16] s. 176; [17] t. I s. 120–121.

Autor oparł się o historię podaną przez Micińskiego, odrzucając wersję Danielewicza (nazwy PUTBUS i MONICA)

* ABDANK lub HABDANK.

** Bracia Stanisław i Antoni Leszczyńscy.

ANNEMARIE > STADT BRESLAU > POZNAŃ > [Poznań]

Statek pasażerski, parowiec, zbudowany w 1923 r. – Dresden-Übigau nr 1263, $L = 40,20$ m, $B = 5,00 / 9,40$ m, $T = 1,22$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 250 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1923–1927	ANNEMARIE	statek zamówiony przez włoskiego armatora i nie odebrany
1927–1934	ANNEMARIE	dr Hermann Kiefer, Breslau
1934–1941	STADT BRESLAU	dr Hermann Kiefer, Breslau
1941–1945	STADT BRESLAU	w zarządzie państwowym III Rzeszy, w użytkowaniu BSAG, eksploatowany jako holownik
1945	POZNAŃ	Komisariat Żeglugi Śródlądowej, Bydgoszcz
1946–1947	POZNAŃ	Żegluga Państwowa, Bydgoszcz
1948	POZNAŃ	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Bydgoszcz
1949–1950	POZNAŃ	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Bydgoszcz
1951		statek wycofany z eksploatacji N = 180 KM
1951–1953	[Poznań]	przystań w Płocku
po 1953		dalszy los jednostki nieznany

Podsumowanie

W służbie 24 lata, tym:

bandera włoska 0 lat
bandera niemiecka 14 lat, – Bydgoszcz 10 lat.
bandera niemiecka (okupacja) 4 lata,
bandera polska 6 lat.

Porty macierzyste:

Wrocław 14 lat,

Nazwa: ANNEMARIE – 7 lat, STADT Breslau – 11 lat, POZNAŃ – 6 lat.
Statek pasażerski 14 lat, holownik w żegludze 10 lat.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 29.06.1997 s. 4; Dresden-Übigau – Verzeichnis der erbauten Schiffe; [15] s. 13; [23] s. 146; [24] s. 62, 134; obserwacje autora statku POZNAŃ i przystani [POZNAŃ].

Spis stoczniowy podaje rok budowy 1923. Autor przyjmuje to jako czteroletni okres oczekiwania na odbiór statku przez Włochów.

[24] na s. 134 podaje, że statek trafił w 1941 do Warszawy (nie do Bydgoszczy). Przy swoim zanurzeniu nie miał on żadnych szans na dotarcie do Warszawy. Statek przedwcześnie wycofany z powodu zanurzenia uniemożliwiającego pracę na Wiśle. Statek o pięknej sylwetce, pasującej do jachtu, a nie holownika, mający w burtach duże bliźniacze okna, każda para zamknięta łukiem od góry. Malowany na jasnopopielaty kolor z pomarańczowymi wykończeniami. Dziobnica jak u klipra. Nie sprawdzone pogłoski o tym, że komin składał się w kierunku dziobu.

ARTILLERIST

KANONIR

KAVALERIST

KOZAK

MATROS

MINIOR > MINER > Y > MINER > [Przystań nr 9] (omówiony osobno)

PECHOTINEC

RAZVEDČIK

SAPIOR > SAPER > SAPER I > Y > SAPER > WODNIK (omówiony osobno)

STREŁOK

10 parowych promów wozowo-samochodowych zbudowanych w latach 1909–1912 na zamówienie armii rosyjskiej z przeznaczeniem na Wisłę. 6 z nich pływało następnie pod polską banderą, lecz poza dwoma (MINER i SAPER) pozostałych nazw polskich nie udało się skojarzyć z wcześniejszymi nazwami rosyjskimi. Te cztery polskie promy, to:

PRZEWÓZ I

PRZEWÓZ II / „H” FÄHRE II (1939–1945)

PRZEWÓZ III

REZERWA.

Należały on w latach 1919–1939 do administracji wodnej, ale autorowi nie są znane miejsca ich stacjonowania. W czasie II wojny światowej prawdopodobnie jeden z promów był eksploatowany przez okupantów. Po wojnie nie powróciły do służby. Wszystkie miały długość $L = 25\text{--}30$ m.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 5.06.1999 s. 6; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. IV–12, 13, 14, 15; [50] s. 40–41; [23] s. 146.

ATLANTIC

Statek pasażersko-towarowy, parowiec. W 1920 r., gdy Wojsko Polskie wkroczyło do Torunia, na pochylni stoczni Pawłowskiego stał statek ATLANTIC. Prawdopodobnie była to przebudowa na statek barki beznapedowej, zbudowanej przez stocznnię J.W. Klawittera w 1892 r., pod numerem 176. Armatorem barki był G. Eilers und Sohn, Brahemünde. Do służby pod polską banderą statek wszedł ok. 1922 r. $L = 62,02$ m, $B = 10,10^{*}/?$ m, $T = 0,60$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 180 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1920–1922	ATLANTIC	dokończenie budowy lub przebudowy
1922–1927	ATLANTIC	Kupferbaum i Żółtek, Tczew
1927–1939	ATLANTIC	eksploatacja – Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” sp. z o.o., Warszawa, własność Kupferbaum i Żółtek, Tczew
1929		przebiecie dna
09.1939		statek zatopiony przez Niemców pod Przyłubiem (ok. km 755)
po 1939		brak informacji o wydobywaniu i złomowaniu

Podsumowanie

Znane jest tylko 17 lat służby, w tym: Porty macierzyste
wyłącznie bandera polska Tczew 5 lat,

Tylko jedna nazwa: Warszawa – 12 lat.

Cały ten okres w żegludze pasażersko-towarowej.

Źródła: [1] s. 154; [2] s. 11; Danielewicz W. – korespondencja 11.05.1997 s. 11, 29.06.1997 s. 1, 12.08.1997 s. 1, 12.10.1998 s. 1, 5.06.1999 s. 7; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–33; Klawitter J.W. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; [23] s. 149, 152; Michalski A.M. – obserwacje własne statku ATLANTIC.

ATLANTIC był największym spośród wiślanych statków pasażersko-towarowych, kursował na linii Warszawa–Gdańsk zabierając na pokład do 200 ton ładunku i jednocześnie do 400 pasażerów. Eleganckie wykończenie wewnątrz zwiększało komfort podróży, na co specjalnie zwracał uwagę Edmund Delkowski.

Ciekawostką stanowi fakt, że dokumenty P.P. Żeglugi na Wiśle z roku 1951 wymieniają statek ATLANTIC wśród innych bezpowrotnie utraconych statków jako oczekujący na odbudowę w stoczni Czerniakowskiej. Było to oczywiście nieprawdą.

* Autor wątpi w szerokość kadłuba $B = 10,00$ m.

X > **BAJKA** > Z

Nieznane przeznaczenie statku, parowiec, nieznane rok i miejsce budowy, parametry kadłuba i jednostki napędowej

przed 1921	X	brak informacji o statku
1921–1939	BAJKA	? Pińsk
1938	BAJKA	statek ujęty na liście mobilizacyjnej w Pińsku
31.08.1939	BAJKA	statek zmobilizowany wyrusza z Pińska na wschód w konwoju prowadzonym przez statek KLARA
17.09.1939		statek opuścił rejon Nyrczy
18.09.1939		powrót do Pińska
19.09.1939		statek zatopiony w porcie handlowym w Pińsku
po 1939	Z	dalsze losy statku – nieznane

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6; [5] s. 276, 322, 326, 353.

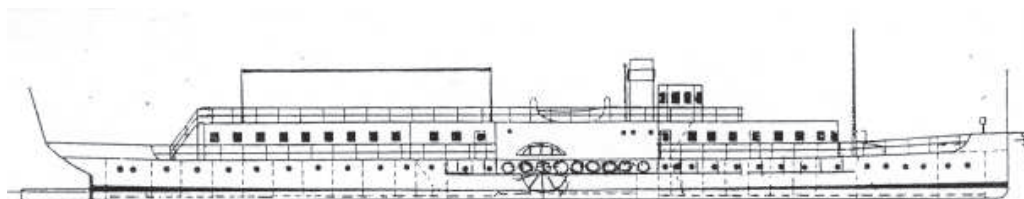
BAJKA wiślana to zupełnie inny statek.

BAŁTYK > BALTIC > (PRINZ EUGEN) > [BAŁTYK] > BAŁTYK > [Alina]

Statek pasażerski (1000), **parowiec**, zbudowany w 1928 r., Danzig, Danziger Werft (Wolne Miasto Gdańsk), $L = 63,05$ m, $B = 6,53 / 11,xx$ m, $T = 0,73$ m, maszyna parowa podwójnego rozprężania 240 KM $\varnothing(402, 767) \times 1000$ mm Danziger Werft, 50/50, kocioł parowy 12 atn, 83 m², Danziger Werft nr 556–1928, Danzig.

Przebieg służby

1929	BAŁTYK	Maks Friedmann, Warszawa
1930–1939	BAŁTYK	eksploatacja Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa, właściciel Maks Friedmann, Warszawa 1929–1933 na linii Warszawa–Toruń, 1934–1939 na linii pośpiesznej Warszawa–Tczew, $N = 220$ KM



BAŁTYK sylwetka 1954

1940–1942	BALTIC	brak informacji,
1942		staranowanie przez statek SATURN w porcie gdańskim
1943–1945	(PRINZ EUGEN)	przebudowa w stoczni gdańskiej – niedokończona
1945–1948	[BAŁTYK]	statek w stoczni gdańskiej – prace wstrzymane
1948–1949	[BAŁTYK]	statek w odbudowie – stocznia płocka, przebudowa
1949–1950	BAŁTYK	na statek wczasowy (krótkie rejsy – 615 miejsc)
1951–1955	BAŁTYK	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
		statek w czarterze Funduszu Wczasów Pracowniczych
		P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa,
		nr rejestracyjny 172
1953		zderzenie pod Bielanami ze statkiem MATEJKO, lewy
		tambor zniszczony
1956–1963	BAŁTYK	Warszawska Żegluga na Wiśle
1959		przebudowa statku, wycięcie krytych korytarzy na
		śródkręciu, wycięcie falochronu, przebudowa werandy
		dziobowej, dziobowy pokład słoneczny
1964–1973	BAŁTYK	P.P. Żegluga Warszawska
1965		wymiana maszyny na maszynę z Pstrowskiego 230 KM,
		numer rejestracyjny Wa-I-24
1974		wycofanie statku z eksploatacji
1974	[Alina]	koszarka w Zegrzu Południowym
198x.		zniszczenie statku w nocy, przez „niezidentyfikowanych
		sprawców”, którzy pocięli cały kadłub, pozostawiając
		tylko płytę denną; armator nawet nie szukał sprawców.

Podsumowanie

Statek w służbie przez 45 lat, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera polska	39 lat	Warszawa	39 lat
bandera niemiecka	6 lat (okupacja)	Gdańsk	6 lat



Autor na tle statku BAŁTYK₁₉₂₈, Płock 1950



BAŁTYK₁₉₂₈ w Toruniu, lata 1959–1973

Nazwa: BAŁTYK – 39 lat, BALTIC – 3 lata, (PRINZ EUGEN) – 3 lata.

Służba w żegludze pasażerskiej 14 lat, w żegludze wczasowej 24 lata, przestój w stoczni 7 lat.

Źródła: [1] s. 141–146, 154, 162, 167, 169; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–11; IŻŚ Warszawa – Księga rejestracyjna statków 1965–2002; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962; Przewoźny J. – rozmowy w Warszawie 2000; [23] s. 146, 147, 152; Michalski M.A. – obserwacje własne statku BAŁTYK i (PRINZ EUGEN), pobyt na pokładzie statku BAŁTYK w 1950 r.

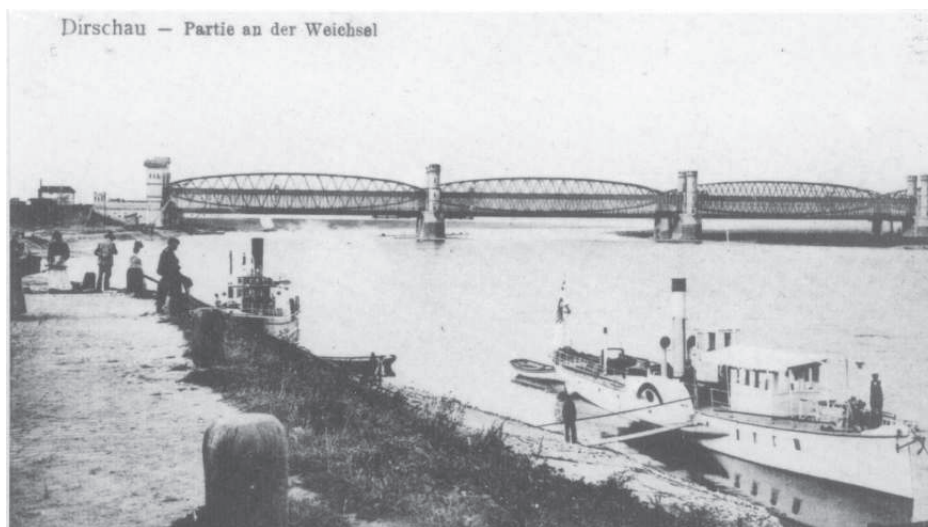
W latach 1929–1939 BAŁTYK był flagowym statkiem Vistuli. Autorzy są zgodni co do tego, że był to najpiękniejszy statek na Wiśle, o niezwykle eleganckiej linii kadłuba i równie eleganckim wykończeniu wnętrza. Wyposażenie wnętrza zostało zdemontowane na czas przebudowy statku w stoczni gdańskiej w 1943 roku i zaginęło w czasie walk o Gdańsk w 1945 roku. Powojenne wyposażenie statku było zwykłą tandetą, a wygląd jego wnętrza nie pozostawiał żadnych wspomnień estetycznych.

**BAURAT GERSDORFF > TCZEW > FERSE > KARL RUEF > TCZEW
/ MIECZYŚLAW**

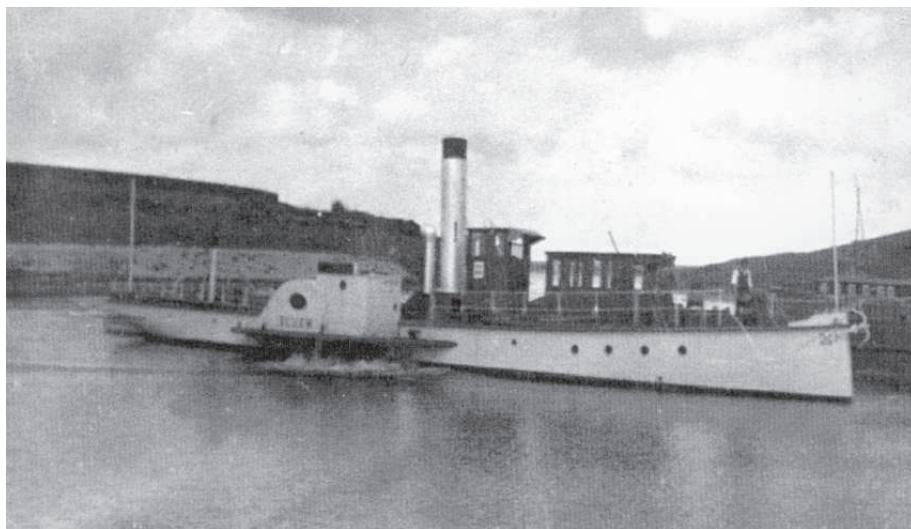
Holownik inspekcyjny, parowiec, zbudowany w 1881 r., Stettin, Möller und Holberg, Grabow a O., nr 108, $L = 29,60$ m, $B = 3,80/7,40$ m, $T = 0,78-1,00$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 80 KM – Möller und Holberg, Grabow a O.1881, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1881–1914	BAURAT GERSDORFF	KöniglichPreußische Weichsel-Strombau-Verwaltung, Dirschau;
1914		wymiana jednostki napędowej: maszyna 100 KM Union Gießerei, Königsberg,
1914		kocioł 9 atn, 38,83 m ² Union Gießerei, Königsberg
1915–1920	BAURAT GERSDORFF	Königliche Weichsel-Strombauverwaltung, Dirschau
1920–1922	TCZEW	Zarząd Rzeki Wisły, Tczew
1922–1923		przebudowa
1924–1932	TCZEW	Zarząd Dróg Wodnych, Tczew
1933–1939	TCZEW	Państwowy Zarząd Wodny, Tczew
09.1939	FERSE	Reichswasserstraßenamt, Dirschau
11.1939–1945	KARL RUEF	Reichswasserstraßenamt, Dirschau
1945		przejęty przez wojsko sowieckie w Sobieszewie
1945–1947	TCZEW	po rewindykacji Państwowy Zarząd Wodny, Gdańsk
1948–1951	MIECZYŚLAW	Państwowy Zarząd Wodny, Tczew
1951–1962	MIECZYŚLAW	Rejon Dróg Wodnych, Tczew
1963		wycofany z eksploatacji
1968		złomowany



BAURAT GERSDORFF₁₈₈₁ w Tczewie w końcu XIX wieku



TCZEW ex BAURAT GERSDORFF₁₈₈₁ w Tczewie 1936

Podsumowanie

Statek w służbie 82 lata, w tym:

bandera niemiecka (zabór) 40 lat

bandera polska 36 lat

bandera niemiecka (okupacja) 6 lat.

Porty macierzyste:

Tczew 79 lat

Gdańsk 3 lata

Nazwa: BAURAT GERSDORFF – 39 lat, TCZEW – 23 lata, FERSE – 2 m-ce, KARL RUEF – 5 lat, MIECZYŚLAW – 15 lat.

Całe 82 lata w służbie administracji wodnej.

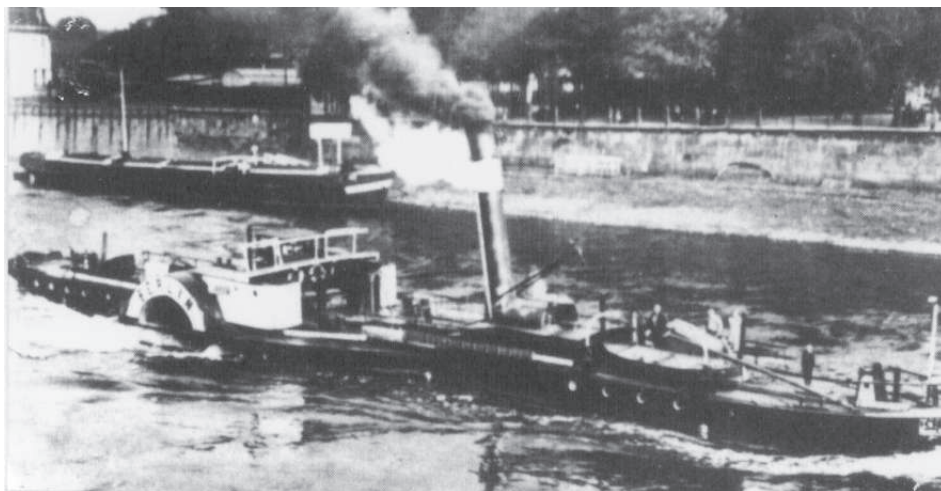
Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 14.11.2000, s. 9–10 i rozmowa w Gdańsku 2.08.1997; [9] s. 4–5; [37]; [23] s. 146, 149, 150; Stettiner Oderwerke – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

BERLIN > Z

Holownik parowy, zbudowany w 1882 r., Roßlau, Gebrüder Sachsenberg, nr 103, $L = 42,60$ m, $3,70 / 7,90$ m, $T = 0,70$ m, maszyna parowa 170–180 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1882–1929	BERLIN	Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrtsgesellschaft, Hamburg
1930–1940	BERLIN	Graal, czarter Behncke und Mewes, Hamburg
1940–1941	BERLIN	Hermann Plage, Gnewsdorf
1941–1945	BERLIN	Behrend und Schultz KG, Bromberg
po 1945	Z	brak informacji o dalszym losie statku



BERLIN₁₈₈₂ (w latach 1941–1944 eksploatowany w Bydgoszczy)

Podsumowanie

Całe 63 lata służby pod banderą niemiecką, w tym ostatnie 4 lata na okupowanych wodach polskich.

Porty macierzyste:	
Hamburg	58 lat
Gnewsdorf	1 rok
Bydgoszcz	4 lata

Nazwa BERLIN – 63 lata. Cały okres służby jako holownik w żegludze.

Źródła: Manikowski F. – rozmowa 2002 i 19.12.2003; [15] s. 22; [24] s. 64.

Według [24] N = 200 KM.

BEROLINA > HELA > ANGARA

Holownik parowy zbudowany w 1900 r. Roßlau, Sachsenberg, nr 459 $L = 46,00$ m, $B = 4,00/8,00$ m, $T = 0,60$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 200 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1900–1904	BEROLINA	NBSG, Berlin
1905–1918	BEROLINA	Berliner Lloyd, Berlin
1918–1945	HELA	Oberschlesische Flußtransport Gesellschaft
1945–1949	AHTAPA	SOAG
1949–1953	ANGARA	DOS 1952 250 KM
1953–1956	ANGARA	DSU, Magdeburg
1957–1961	ANGARA	DBR, Berlin 1961 statek wycofany i złomowany

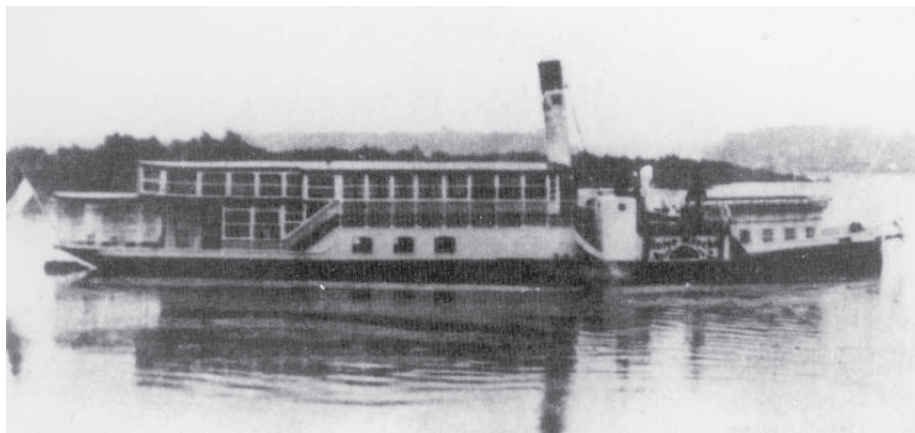
Źródła: [15] s. 24, [24] s. 65, 92.

BINGEN > BOPPARD > SCHLESIEN > WINTERMÄRCHEN II > KINGA > LENINO

Prom dla 140 pasażerów na trasę BingenRüdersheim (Ren), **parowiec** zbudowany w 1877 r. – Duisburg, Haniel $L = 22,23$ m, $B = 4,40/7,67$ m, $T = 0,69$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 140 KM kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1877–1894	BINGEN	Königliche Eisenbahndirektion Saarbrücken–Wiesbaden
1895	BOPPARD	Philipp Hebel, Boppard
1896	BOPPARD	„Kaffeemühle“ – pływająca restauracja
1897–1924	BOPPARD	statek pasażerski na Mozeli i Renie
1911		nowa maszyna parowa 120 KM (z 1909 r)
1923		nowy kocioł parowy
1924–1938	SCHLESIEN	Kattein, Breslau
1938		przedłużenie kadłuba do $L = 30,12$ m, przebudowa
1939–1944	WINTERMÄRCHEN II	
1944		rejsy Sławęcice – Blachownia
04.1945		statek zatopiony w ujściu Oławy do Odry
1946		wydobycie wraka i odbudowa–238 pasażerów
1947	KINGA	Polska Żegluga na Odrze S.A., Wrocław
1948	KINGA	Państwowa Żegluga na Odrze, Wrocław
1949–1950	KINGA	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Szczecin
		rejsy Szczecin (dworzec kolejowy) – Gryfino
1951–1956	LENINO	P.P. Żegluga na Odrze, Ekspozytura Rejonowa Wrocław
		nr rejestracyjny 409
1957		statek wycofany z eksploatacji
1965		statek złomowany



WINTERMÄRCHEN II ex BINGEN₁₈₇₇ na Odrze, lata 1939–1944



LENINO ex BINGEN₁₈₇₇ we Wrocławiu, lata 1951–1956

Podsumowanie

W służbie 80 lat, w tym:

bandera niemiecka 68 lat
wrak 2 lata
bandera polska 10 lat

Porty macierzyste:

Bingen 18 lat
Boppard 30 lat
Wrocław 30 lat
Szczecin 2 lata

Nazwa: BINGEN – 18 lat, BOPPARD – 30 lat, SCHLESIEN – 14 lat, WINTERMÄRCHEN II – 5 lat, KINGA – 4 lata, LENINO – 6 lat.

Całe 78 lat w różnych formach przewozów pasażerskich (+ 2 lata wrak).

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 21.02.1999 s. 4; [13] s. 76–77; [24] s. 131, 145; Skubis A. – list z dnia 20.03.2005; [51]; [27] s. 34, 135.

BLASEWITZ > KAISER FRIEDRICH > KÜHLUNGSSCHIFF DANZIG

Statek pasażerski, parowiec, statek bliźniaczy LOSCHWITZ, zbudowany w 1888 r. – Dresden-Blasewitz nr 24 według [15], a nr 41 według [22], $L = 37,00$ m, $B = 3,90 / 8,00$ m, $T = 0,48$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 80 KM – Ruston, Prag 1876 (przeniesiona ze złomowanego statku BLASEWITZ₁₈₇₆ po 12 latach służby), kocioł parowy 5 atn ze statku BLASEWITZ₁₈₇₆

Przebieg służby

1888–1906 BLASEWITZ

SBDG, Dresden 1896 nowy kocioł – Dresden
Neustadt



KAISER FRIEDRICH ex BLASEWITZ₁₈₈₈ na Wezerze, przed 1918
(zatoniony w 1944 na Wiśle jako KÜHLUNGSSCHIFF DANZIG)

1906–1941	KAISER FRIEDRICH	Wesermühlen A.G., Hameln
1925		przedłużenie do $L = 45,60$ m
1941–1942	KAISER FRIEDRICH	Wehrmachts-Arbeitsstab Gabriel, Puławy
1943	KAISER FRIEDRICH	Wehrmacht Kijów – statek szpitalny
1944–1945	KÜHLUNGSSCHIFF DANZIG	statek izotermiczny do transportu żywności Wehrmacht, Danzig
1945		statek uszkodzony
1945–1947		wrak w Gdańsku
1947		wrak przeholowany do stoczni w Płocku i złomowany

Podsumowanie

Statek w służbie przez 57 lat Porty macierzyste:
wyłącznie bandera niemiecka Drezno

18 lat,	
Hameln	35 lat
Puławy	2 lata
Kijów	1 rok
Gdańsk	1 rok

Nazwa BLASEWITZ – 18 lat, KAISER FRIEDRICH – 38 lat, KÜHLUNGSSCHIFF DANZIG – 1 rok.

Służba zróżnicowana: 18 lat służby pasażerskiej, nie sprecyzowane 35 lat (Hameln) i 4 lata służby wojskowej, kolejno jako statek sztabowy, sanitarny i żywnościowy.

Źródła: [15] s. 27; [23] s. 146; [24] s. 227; wrak KÜHLUNGSSCHIFF DANZIG autor widział w Płocku w 1947 r.

BLITZ

Statek pasażerski, parowiec, zbudowany w 1869 r. – Danzig, J.W. Klawitter, nr 56, $L = 32,16$ m, $B = 4,40/?$ m, $T = 1,40$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 110 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1869–188x	BLITZ	Alexander Gibsone, Danzig
188x–1894	BLITZ	Gebrüder Habermann, Danzig
1894–1912	BLITZ	„Weichsel“, Danzig
po 1912		dalsze losy statku nieznane

Podsumowanie

Znane tylko 43 lata służby: Port macierzysty:
 wyłącznie bandera niemiecka (zabór) wyłącznie Gdańsk
 Tylko jedna nazwa, służba tylko w żegludze pasażerskiej.

Źródła: Klawitter J.W., *Verzeichnis der umbauten Schiffe*; [23] s. 147, 148, 152.

BLÜCHER > „H” HALICZ > Z

Holownik parowy, zbudowany w 1880 r. w Dresden-Übigau, nr 99, $L = 33,60$ m, $B = 3,50/?$ m, $T = 0,50$ m, maszyna parowa 50 KM kocioł parowy – brak informacji.

1880–1900	BLÜCHER	Fürst Blücher, Halicz nad Dniestrem
1901–1913	„H” HALICZ	KuK Galizische Statthalterei, Halicz
po 1914		brak dalszych informacji o statku

Źródła: Dresden-Übigau – *Verzeichnis der erbauten Schiffe*; [23] s. 147.

BREST > BRZEŚĆ > WARTA > K 2 > WARTA (śrubowiec)

Holownik parowy zbudowany w 1899 r. – Pińsk, O'Brien de Lassy, $L = 21,94$ m, $B = 2,74/4,84$ m, $T = 0,47$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 30 KM – O'Brien de Lassy, Pińsk kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1899–1915	BPECT	Ministerstvo Putej Soobščeniya, Grodno
1915		przez Niemców sprowadzony na Wisłę
1915–1918	BREST	FECH, Warschau
1919	BRZEŚĆ	Ministerium Robót Publicznych, Warszawa
06.1919	WARTA	Batalion Morski, Modlin
		przebudowa, 2 km, załoga 1+12

04.1920	K 2	Flotylla Pińska WP, Pińsk, 1 × 37 + 2 km
25.07.1920	K 2	samożatopienie na Pinie, na torze do portu w Pińsku, wydobyte przez bolszewików, odholowanie do Mostów Wolańskich i ponowne zatopienie
04.1921		wrak wydobyty i zdemobilizowany
05.1921		wrak kupiła cukrownia Strzyżów S.A. w Strzyżowie
	WARTA	statek odbudowano jako holownik śrubowy (cd. cz. IV)

Podsumowanie

22 lata służby statku bocznokołowego, w tym:	Porty macierzyste:
bandera rosyjska (zabór) 16 lat	Grodno 16 lat
niemiecka (okupacja) 3 lata	Warszawa 4 lata
bandera polska 3 lata	Modlin 10 m-cy
	Pińsk 1 rok
	Strzyżów 0 lat

Nazwa BREST – 20 lat, BRZEŚĆ – 5 m-cy, WARTA 10 m-cy, K 2 – 1 rok.

Na czas służby bocznokołowca składa się 17 lat w administracji wodnej i 5 lat w wojsku. Służba śrubowca – patrz cz. IV.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 3–4; [7] s. 48, 50–54, 57; [23] s. 150; [26] s. 50; [30].

[23] zalicza błędnie statek WARTA do Flotylli Wiślanej w latach, w których pływał on już w cukrowni Strzyżów.

[30] stwierdza, że statek WARTA nie dotarł do Pińska, rzeczywiście nie dotarł on w 1919 roku (z powodu niżówki), ale dotarł w roku 1920.

BRONISŁAWA

Holownik parowy, statek bliźniaczy ZEFIR, zbudowany w 1879 r. – Elbing, F. Schichau, nr 150, $L = 29,00$ m, $B = 3,60/5,49$ m, $T = ?$ m, maszyna parowa 100 KM, kocioł parowy – brak informacji.

1879–1xxx БРОНИСЛАВА / BRONISŁAWA E. Zbrzeziński, Żerań

Brak dalszych informacji informacji statku

Źródła: [1] tab. 5, s. 96; [23] s. 153; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

BUG > ŻÓŁKIEWSKI

Statek inspekcyjny, parowiec zbudowany w 1885 r. – Elbing, F. Schichau*, $L = 25,00$ m, $B = 3,50 / 6,00$ m, $T = ?$ m, maszyna parowa 60 KM kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

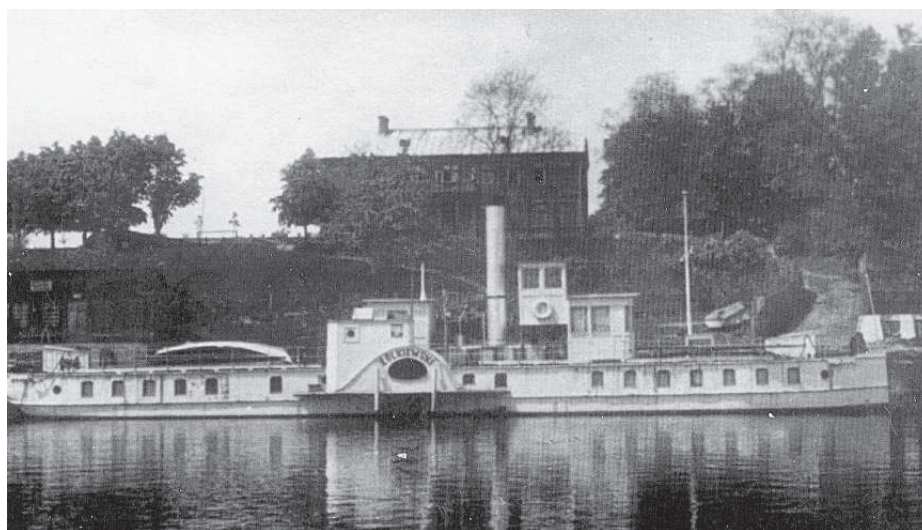
1885–1915	BYT	rosyjska administracja wodna, Wyszków
1915		statek zmobilizowany przez Rosjan i zdobyty przez Austriaków
1915–1918	BUG	KuK Österreichische Weichselflotte, Krakau
1919	ŻÓŁKIEWSKI	Ministerium Robót Publicznych
1920–1926	ŻÓŁKIEWSKI	Zarząd Rzeki Bug, Wyszków
1927–1932	ŻÓŁKIEWSKI	Zarząd Dróg Wodnych, Wyszków
1933–1939	ŻÓŁKIEWSKI	Państwowy Zarząd Wodny, Wyszków
IX 1939	ŻÓŁKIEWSKI	Oddział Wydzielony Rzeki Wisły – statek sztabowy, statek odbył kampanię od Brdujścia do wsi Drwały, gdzie został zatopiony przez własną załogę brak informacji o wydobyciu wraka i złomowaniu

Podsumowanie

Okres służby 54 lata, w tym:	Porty macierzyste:		
bandera rosyjska (zabór)	30 lat	Wyszków	50 lat
bandera austriacka (zabór)	3 lata	Kraków	3 lata
bandera polska	21 lat	Warszawa	1 rok

Nazwa BUG – 33 lata, ŻÓŁKIEWSKI – 21 lat.

Cały okres służby to 51 lat w administracji wodnej i 3 lata w wojsku.



ŻÓŁKIEWSKI ex BUG₁₈₈₅ na przystani PZW w Wyszowie 1936

Źródła [3] s. 12, 15, 20; Barbaś H. – korespondencja 5.09.1999 zał. 5 7.09.1999 s. 7, tab. 4, 14.06.2000 s. 1', 3', 6', 30, 15.12.2001 s. 3, 6, 7, 25.04.2002 s. 9, 10; Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 4, 12.10.1998 s. 5; [7] s. 134–136, 138, 149–151, 173, 175, 184; [4] s. 43, 48, 55, 57, 81, 82, 84, 107, 126, 137, 141, 147, 202, 203; Dżianis Zofia (córka kpt ż.s. Lipskiego, kierownika statku ŻÓŁKIEWSKI aż do dnia 10.09.1939) – rozmowa w dniu 1.08.2002; [20] s. 59; [23] s. 148, 150

Dyskant w obu swoich książkach pisze błędnie „Hetman Żółkiewski”, zamiast ŻÓŁKIEWSKI. Nazwę HETMAN ŻÓŁKIEWSKI nosił inny statek (patrz hasło ZVEZDA).

Barbaś przypisuje Żółkiewskiemu także stacjonowanie w Puławach, w rzeczywistości statek ten był gościem w Puławach, np. w czasie powrotu z Krakowa, a ponadto wśród kapitanów tego statku byli też Puławianie (co mogło być powodem dodatkowych wizyt).

* Statek nie figuruje w spisie stoczniowym Schichaua.

BURŻYN > GROMKIJ > P 2 > HETMAN CHODKIEWICZ > BEREZINA

Nieznane początkowe przeznaczenie statku, parowiec, nieznanymi rok i miejsce budowy, $L = 36,00$ m, $B = 5,54/?$ m, $T = 0,75$ m, maszyna parowa 110 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

przed 1919	БУРЖИН	brak informacji
08.1919	БУРЖИН	atakuję polską 9 Dywizję Piechoty pod Turowem
09.1919	БУРЖИН	bierze udział w bitwie pod Petrykowem przeciwko polskiej Flotylli Pińskiej (2×76mm, 4 ckm)
19xx–1920	ГРОМКИЙ	Sowiecka Flotylla Dnieprzańska
5.03.1920		zdobyty w Mozyrzu
05.1920	P 2	statek pancerny Flotylli Pińskiej WP
12.07.1920	P 2	zatoniony na Pinie, w czasie odwrotu WP
1921–1930	HETMAN CHODKIEWICZ	statek uzbrojony 2 x 75mm, 4 ckm, miny
1930–1939	HETMAN CHODKIEWICZ	statek opl (2 x II 20mm), 4 ckm, miny
09.1939		zestrzelił kilka samolotów niemieckich
18.09.1939		samożatopienie na Prypeci koło Mostów Wolańskich
przed 12.11.39	БЕРЕЗИНА	wydobyty i wcielony do marynarki sowieckiej
		dalszy los statku nieznanymi

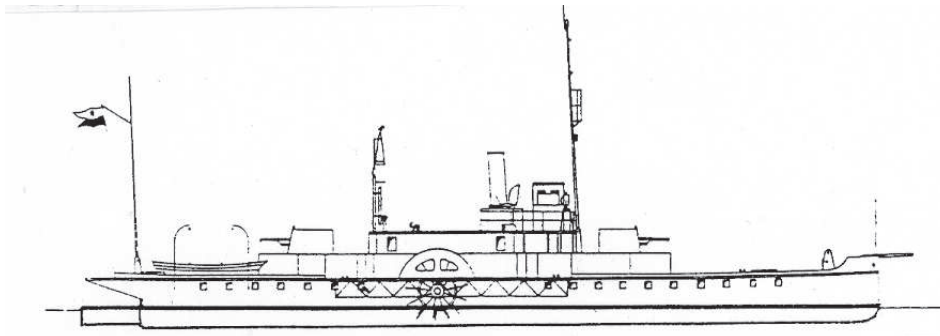
Podsumowanie

Znane tylko 20 lat służby pod polską banderą.

Port macierzysty – tylko Pińsk.

Nazwa: P 2 – 1 rok, HETMAN CHODKIEWICZ – 19 lat.

Całe 20 lat w Marynarce Wojennej.



HETMAN CHODKIEWICZ sylwetka 1930

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 5.06.1999 s. 5; [5] s. 32, 79, 97, 104, 350; [6] s. 92; [20] s. 590; [23] s. 150; [26] s. 10, 11, 14, 18, 19; [30].

Dyskant podaje datę zatopienia statku 25.07.1920 na Pinie.

[23] piszą o służbie statku P 2 i HETMAN CHODKIEWICZ we Flotylli Wiślanej. W rzeczywistości statek ten nigdy nie pływał po Wiśle.

X > BÜFFEL

Holownik parowy, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej

przed 1940	X	brak informacji o statku
194x–1945	BÜFFEL	statek uznany za zdobycz wojenną III Rzeszy
po 1945		brak informacji o dalszych losach statku

Źródło: [23] s. 146.

X > BZURA > MICKIEWICZ > METEOR > MICKIEWICZ

Holownik parowy, zbudowany w 1872 r.* – stocznia nieznana (możliwe, że Kijów), $L = \text{ok. } 45 \text{ m}$, $B = 5,50/10,50 \text{ m}$, $T = 0,65 \text{ m}$, maszyna parowa 180 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1872–18xx	X	brak informacji
18xx–1915	БЗУРА*	rosyjska administracja wodna na Wiśle
1915–1918	BZURA	FECH, Warschau
1919–1921	MICKIEWICZ	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa

1922–1924 Warszawa 1923	MICKIEWICZ	Towarzystwo Zjednoczonej Żeglugi Polskiej S.A., przebudowa i przedłużenie do $L = 54,90$ m, stocznia Modlin, statek pasażersko-towarowy
1924–1926	MICKIEWICZ	Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej S.A., Warszawa
1927–1939 06.1927 10.1928 ?	MICKIEWICZ	Polska Żegluga Rieczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa statek przewozi z Gdańska do Warszawy urnę z prochami Juliusza Słowackiego statek po zderzeniu z podwodnymi kamieniami pod Karolewem przełamał się w dwóch miejscach i zatonął. Po wydobyciu – odbudowany odkupiony od skarbu państwa przez Juliusza Dunin- -Holeckiego z Warszawy, N = 165 KM
09.1939	METEOR	statek przejęty przez Wehrmacht, po zajęciu Torunia został przebudowany na statek gospodarczy
1940	METEOR	Wehrmacht – stołówka dla saperów budujących tymczasowe przeprawy przez Wisłę
1941–1944	METEOR	statek szpitalny Wehrmachtu
01.03.1945	METEOR	statek szpitalny I Morskiego Batalionu Zapasowego WP, Płock
04.1945	METEOR	statek holuje 2 barki z Płocka do Tczewa (I pociąg holowniczy na Wiśle po zakończeniu okupacji)
06.1945	MICKIEWICZ	wraca do żeglugi pasażersko-towarowej
1946–1947	MICKIEWICZ	Żegluga Państwowa, Warszawa



MICKIEWICZ₁₈₇₂ (I plan), WITEŻ₁₈₈₉ (II plan) stocznia w Modlinie 1925

1948	MICKIEWICZ	Państwowa Żegluga na Wiśle, Warszawa
1949	MICKIEWICZ	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa statek użytkowany jako holownik i wycofany
1950		statek złomowany

Podsumowanie

W służbie 77 lat, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera rosyjska (zabór)	43 lata,	brak informacji	49 lat
bandera polska	25 lat	Warszawa	28 lat
bandera niemiecka (okupacja)	9 lat	Płock	5 m-cy

Nazwa: nieznana i BZURA – 46 lat, MICKIEWICZ – 25 lat, METEOR – 6 lat.

W okresie służby: holownik – 49 lat (w administracji wodnej 43 lata i w żegludze 6 lat), statek pasażersko-towarowy – 20 lat, w wojsku – 9 lat (statek patrolowy 3 lata, statek gospodarczy 1 rok, statek szpitalny 5 lat).

Źródła [1] s. 156; Danielewicz W. – korespondencja 11.05.1997 s. 4–5; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. 1–32; Gęsikowski K.: *Między wojnami*. Wodniak bydgoski; [23] s. 146, 151, 152, 153; obserwacje własne autora i rejs na pokładzie statku MICKIEWICZ w 1936 r.

Gęsikowski odmładza statek o 39 lat, podając jako rok jego zbudowania 1911.

* dane wg Waldemara Danielewicza.

CIECHOCINEK

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1883 r., Danzig, J.W. Klawitter, nr 115, $L = 38,38$ m, $B = 4,40/?$ m, $T = 0,60$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 120 KM kocioł parowy – brak informacji

1883–1884 ЦЕХОЦИНЕК / CIECHOCINEK Bracia Ciechanowscy, Włocławek

Brak dalszych informacji o statku.

Źródła [1] tab. 5 s. 97; [3] s. 10; [10] s. 121; Klawitter J.W., *Verzeichnis der umbauten Schiffe*; [23] s. 145.

Giełżyński pisze, że statek pływał krótko, ponieważ był za duży dla warunków wiślanych, musiały być jednak inne przyczyny, gdyż parametry nie potwierdzają tej opinii.

CIESZYN

Holownik motorowy, prawdopodobnie statek bliźniaczy ze statkiem OLZA.

Przed II wojną światową armator Ludwik Szkolnik z Krakowa. Statek pływał po Przemszy. O losach wojennych brak informacji. W roku 1951 P.P. Żegluga na Wiśle – Ekspozytura Rejonowa Kraków, nr rejestracyjny 0236, 80 KM. Dalsze losy nieznane

Źródła: Kozioł T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001; PŻŚ pismo WI-Tj 47 z dnia 27.04.1951.

COPERNICUS

Prom osobowy, parowiec, zbudowany w 1880 r., Danzig, J.W. Klawitter, nr 92, $L = 17,10$ m, $B = 2,74/?$ m, $T = 0,50$ m, maszyna parowa 30 KM, kocioł parowy – brak informacji.

1880–1908 COPERNICUS P. John und W. Huhn, Thorn

po 1908 dalsze losy statku nieznane

Źródła: Klawitter J.W., *Verzeichnis der erbauten Schiffe*; [23] s. 148.

CORFANTI > LUISIANA > WLOCLAWEK > WŁOCLAWEK / THEODOR BASEDOW > BINNENSCHIFF I > Z

Holownik parowy, zbudowany w 1905 r. – Danzig, Johannsen, nr 123, $L = 48,00$ m, $B = 6,40/12,00$ m, $T = 0,95$ m, maszyna parowa 320 KM – Union Gießerei, Königsberg, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1905–1906	CORFANTI	Johannes Ick, Danzig
1906–1918	LUISIANA	Johannes Ick, Danzig
1918–1920	WLOCLAWEK	W. Huhn, Thorn
1920–1922	WŁOCLAWEK	W. Huhn, Toruń
1922–1927	THEODOR BASEDOW	Theodor und Hugo Basedow – Lauenburger Dampfschiffahrt, Lauenburg
1924		przebudowa – statek pasażerski – maszyna parowa N = 400 KM – Union Gießerei Königsberg
1928	BINNENSCHIFF I	Emil Stitterrich, Magdeburg-Buckau
1928–1945	BINNENSCHIFF I	Reederei Behncke und Mewes, Hamburg
1929		nowy kocioł i koła napędowe – Gebrüder Sachsenberg, Roßlau
1945	Z	statek uprowadzony do Związku Sowieckiego

dalszy los statku nieznan

Podsumowanie

Znane 40 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera niemiecka (zabór)	15 lat	Gdańsk	13 lat
bandera polska	2 lata	Toruń	4 lata
bandera niemiecka	23 lata	Lauenburg	5 lat
		Magdeburg	kilka m-cy
		Hamburg	18 lat

Nazwa CORFANTI – 1 rok, LUISIANA – 12 lat, WLOCLAWEK – 2 lata, WŁOCLAWEK – 2 lata, TH. BASEDOW – 5 lat, BINNENSCHIFF I – 18 lat.

Całe 40 lat w żegludze, w tym 20 lat jako holownik i 20 lat jako statek pasażerski.

Źródła: [11] s. 39; [23] s. 148; [24] s. 65, 71, 107, 137, 145, 263.

[23] podają niektóre nazwy w odmiennej pisowni, jak np.: KORFANTY, czy LOUISIANA. Autor przyjął pisownię wg Rindta i Trosta.

[23] zaliczają niesłusznie statek WŁOCLAWEK do grupy tylnokołowców.

Nieznana jest droga transportu statku z Torunia do Lauenburga (droga wodna Wisła-Odra dostosowana jest bowiem tylko dla statków $B < 9,50$ m).

Rindt i Trost [24] uważają, że kadłub statku zbudowała stocznia Pauckscha w Gorzowie.

COURIER

Statek pasażersko-towarowy, parowiec – kadłub dębowy, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

1856–1868 COURIER Julius Rosenthal, Bromberg rejsy Bydgoszcz–Nieszawa
po 1868 statek sprzedany, dalsze losy nieznane

Źródła: [1] tab. 3; [36] s. 86; Manikowski F. – rozmowa 16.12.2004; [23] s. 151.

Fornaçon podaje moc maszyny 120 KM. Wydaje się nieco za wysoka jak na rok 1856.

CROSSEN > DUNAJ > DONAU

Holownik parowy zbudowany w 1889 r., Stettin-Grabow, Oderwerke, nr 325, $L = 44,30$ m, $B = 5,10 / 9,55$ m, $T = 0,71$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 250 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1889–1896	CROSSEN	E. Dittmann, Stettin
1896–19xx	CROSSEN	Pommerania, Stettin
19xx–1945	CROSSEN	J. Schalscha – „Luise”, Breslau
1945–1949	ДУНАЙ	SOAG
1949–1953	DONAU	DOS
1953–1956	DONAU	DSU Berlin
1957	DONAU	DBR Berlin

Dalsze losy statku nie są znane.

Źródła: [15] s. 48; [24] s. 72.

C.W. V > F V > OPOLE

Holownik parowy zbudowany w 1898 r., Dresden-Übigau, nr 308, $L = 50,00$ m, $B = 5,28/?$ m, $T = 0,80$ m, maszyna parowa 320 KM, 2 kotły (oba za tamborami) – brak informacji.

Przebieg służby

1898–1941	C.W. V	Caesar Wollheim, początkowo Berlin, potem Breslau
1941–1945	F V	Ostdeutsche Reederei und Frachtkontor OHG – Kuhnheim und Hardtmuth, Breslau
1945		zatoniony, wrak wydobyty (jako jeden z pierwszych) i odbudowany
22.07.1945	OPOLE	wyrusza w pierwszy, po wojnie na Odrze, próbny rejs
1945	OPOLE	Komisariat Żegluga Śródlądowej, Wrocław
1946–1947	OPOLE	Polska Żegluga na Odrze sp.zoo, Wrocław
1948	OPOLE	Państwowa Żegluga na Odrze, Wrocław
1949–1950	OPOLE	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Wrocław
1951–195x	OPOLE	P.P.Żegluga na Odrze, Ekspozytura Rejonowa Wrocław

Brak dalszych informacji o statku.

Podsumowanie

Znany okres służby, to 55 lat, tym:

bandera niemiecka 47 lat

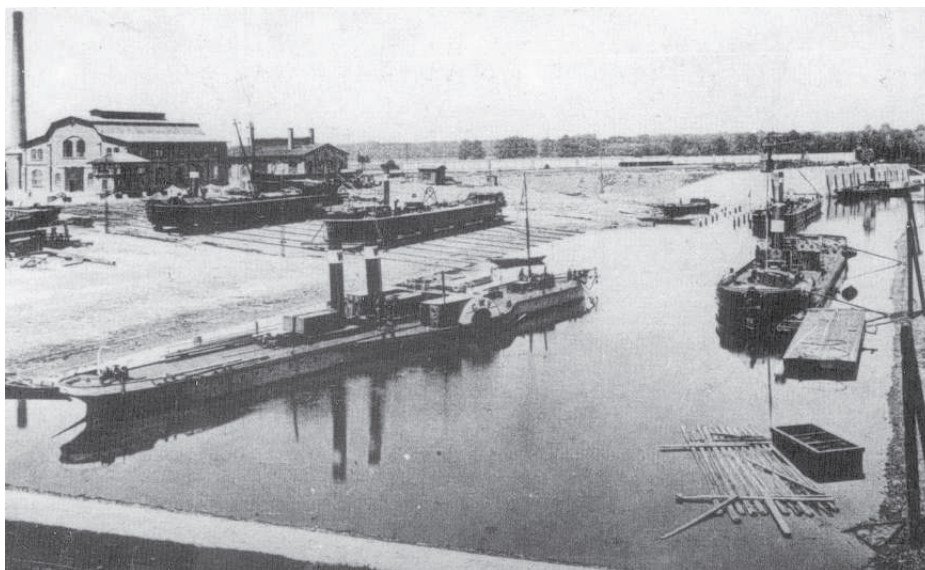
bandera polska 8 lat (lub więcej)

Porty macierzyste:

Berlin i Wrocław 47 lat

Wrocław 8 lat (lub więcej)

Nazwa C.W. V – 43 lata, F V – 4 lata, OPOLE – 8 lat (lub więcej). Cały okres służby – holownik w żegludze.



C.W. V₁₈₉₈ w stoczni Wollheima (port Wrocław-Kozanów), późniejsze OPOLE

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 7; Dresden-Übigau – Verzeichnis der erbauten Schiffe; [11] s. 19; [13] s. 99; [14] s. 14; [15] s. 39; [24] s. 69, 112.

Januszewski [13] podaje błędnie, że OPOLE to ex MINISTER zbudowany w 1908 (a nie w 1924) r. we Wrocławiu. MINISTER był o 14,5 m dłuższy, a poza tym został w 1940 zniszczony podczas nalotu na Hamburg.

CZERSK

Holownik parowy zbudowany w 1903 r. – Elbing, F. Schichau, nr 724 $L = 30,00$ m, $B = 4,70/8,17$ m, $T = 0,43$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM kocioł parowy – brak informacji

1903–1905 ЧЕРСК/CZERSK A. Drozdowski, Warszawa
po 1905 brak dalszych informacji

Źródła: [1] tab. 5 s. 101; Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6; [23] s. 146; Schichau F., *Verzeichnis der erbauten Schiffe*.

ЧЕМПИОН > H 1

Holownik parowy, brak informacji o roku i o miejscu zbudowania, $L = 59,75$ m, $B = 8,54 / ?$ m, $T = ?$, maszyna parowa trzystopniowego rozprężania 540 KM, kocioł parowy (1 czy 2) – brak informacji.

Przebieg służby

przed 1920	ЧЕМПИОН	brak informacji
16.03.1920		zdobyty w Narowli
20.03.1920	H 1	Flotylla Pińska WP, Pińsk
20.07.1920	H 1	w czasie odwrotu WP, wobec braku możliwości pokonania pływiczny na Prypeci koło Kaczanowic – spalony
.		Po odzyskaniu Polesia wrak przeholowano do Pińska
04.1921		stwierdzono nieopłacalność odbudowy i złomowano

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 27.02.2000 zał. 4; [5] s. 83, 89, 96; [6] s. 92; [26] s. 20.

DANZIG

Statek pasażerski, parowiec zbudowany w 1845 r. – Danzig, J.W. Klawitter (bez numeru), brak informacji o parametrach kadłuba i jednostki napędowej oraz o pierwszym armatorze.

Źródło: Klawitter J.W., *Verzeichnis der erbauten Schiffe*.

DANZIG

Statek pasażerski, parowy brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

1859–1864 DANZIG B. Töplitz und Co., Danzig
po 1864 dalsze losy statku nieznane

Źródło: [23] s. 151.

DANZIG

Statek pasażerski, parowiec, zbudowany w 1883 r. – Stettin, Stettiner Oderwerke, nr 142, $L = 43,10$ m, $B = 4,97/9,45$ m, $T = 0,63$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 200 KM, kocioł parowy – brak informacji.

1883–19xx DANZIG Gebrüder Harder, Danzig
19xx–1945 DANZIG Fritzen, Breslau
1945 uszkodzony kocioł, brak dalszych informacji o statku

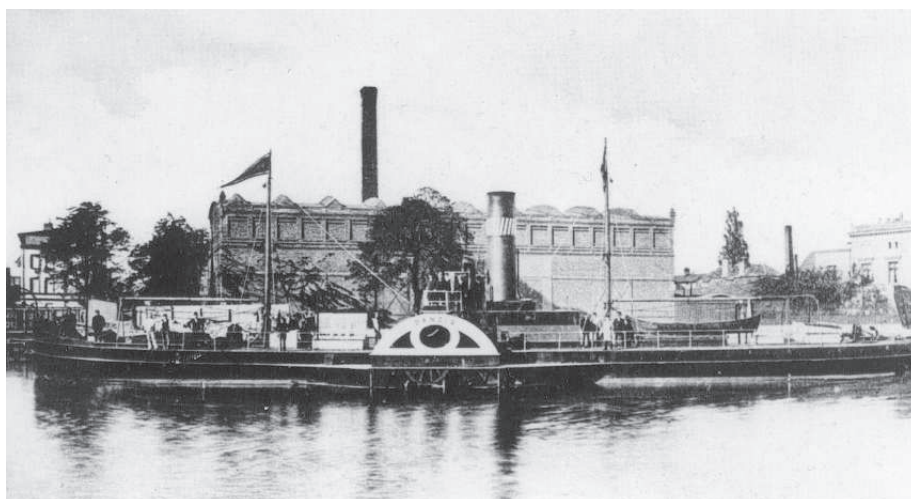
Źródła: [24] s. 74; *Stettiner Oderwerke – Verzeichnis der erbauten Schiffe*.

DANZIG > GDAŃSK > EDUARD KRAUSE > GDAŃSK #Fot.16

Holownik parowy, zbudowany w 1896 r. – Danzig, Johann Wilhelm Klawitter, nr 204, $L = 44,98$ m, $B = 6,79 / 12,10$ m, $T = 0,67 / 0,95$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 300 KM, $\varnothing(460,820) \times 1000$ mm, J.W. Klawitter, Danzig 1896, 45/45, kocioł – brak informacji.

Przebieg służby:

1896–1910 DANZIG Johannes Ick, Danzig
1910–1920 DANZIG Bromberger Schleppschiffahrts A.G., Bromberg
1920–1939 GDAŃSK Lloyd Bydgoski S.A., Bydgoszcz
1926–1927 w czarterze Towarzystwa „Wisła-Bałtyk” holował barki z węglem na trasie Tczew–Świbno
1939 nowy kocioł szkocki – 2-płomienicowy W. Fitzner Siemianowice 1939, nr 6523, 10 atn, 95,68 m²
1939–1945 EDUARD KRAUSE Bromberger Schleppschiffahrts A.G., Bromberg
02.1945 zarekwirowany przez armię sowiecką używany przez saperów podczas budowy drewnianego mostu w Chełmnie
05.1945 Komisariat Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy
08.1945 pierwszy po wojnie holownik na trasie Tczew–Warszawa
1946–1947 GDAŃSK Lloyd Bydgoski S.A., Bydgoszcz



DANZIG₁₈₉₆ w Gdańsku , początek XX wieku, późniejszy GDAŃSK

1948	GDAŃSK	Żegluga Państwowa na Wiśle, Oddział Bydgoszcz
1949–1950	GDAŃSK	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Bydgoszcz
1951–1955	GDAŃSK	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Bydgoszcz, nr rejestracyjny 318
1954		remont stoczni w Toruniu, moc maszyny 250 KM
1956–1963	GDAŃSK	Bydgoska Żegluga na Wiśle, Bydgoszcz
1964–1969	GDAŃSK	P.P. Żegluga Bydgoska, Bydgoszcz 1965 GDAŃSK numer rejestracyjny Bg-I-80
1969		statek wycofany, po demontażu nadbudówek i obciążeniu tamborów przeholowany do Czarnkowa
1970		statek złomowany

Podsumowanie

Statek w służbie 73 lata, w tym:

bandera niemiecka (zabór)	24 lata	Porty macierzyste:	
bandera polska	43 lata	Gdańsk	14 lat
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat.	Bydgoszcz	59 lat

Nazwa: DANZIG – 24 lata, GDAŃSK – 43 lata, E. KRAUSE – 6 lat. Całe 73 lata służby jako holownik w żegludze.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 9.04.2000 s. 7; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II – B-10; [36] s. 109; IŻŚ Bydgoszcz – Księga rejestracyjna statków 1965–2002; [39]; Manikowski F. – rozmowa 30.12.2004; [23] s. 145, 148, 149; Michalski M.A. – obserwacje własne statku GDAŃSK w latach 1933–1939 i 1946–1949.

Piękny model statku GDAŃSK jest w Muzeum Wisły w Tczewie. Manikowski jest zdania, że w latach 1910–1924 statek należał do Pohlmana z Gdańska.

DER BLITZ

Statek pasażerski, parowiec zbudowany w 1842 r. – Danzig, J.W. Klawitter (bez numeru), brak informacji o parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby:

1842–18xx DER DANZIG J.W. Klawitter, Danzig

Brak dalszych informacji o statku

Źródło : Klawitter J.W., *Verzeichnis der erbauten Schiffe*.

DER PFEIL

Statek pasażerski, parowiec zbudowany w 1842 r. – Danzig, J.W. Klawitter (bez numeru) brak informacji o parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby:

1842–18xx DER PFEIL J.W. Klawitter, Danzig

Brak dalszych informacji o statku

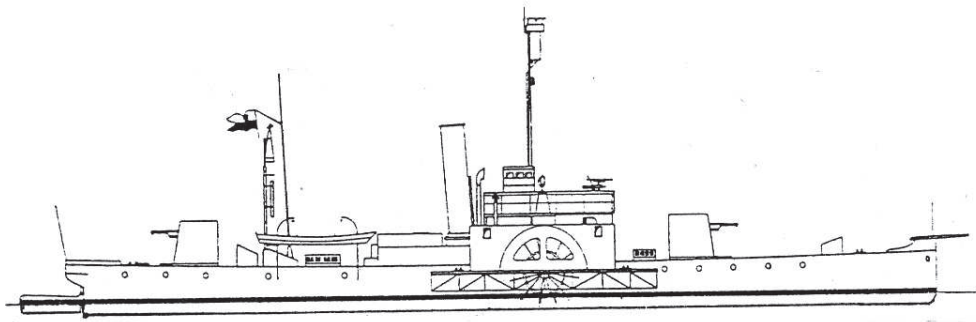
Źródło: Klawitter J.W., *Verzeichnis der erbauten Schiffe*.

DESNA > ZVIAHEL > D1 > GEN. SZEPTYCKI > NIEMAN > Pi D5

Brak informacji o początkowym przeznaczeniu statku, parowiec brak informacji o roku i miejscu budowy $L = 41,60$ m, $B = 6,00 / ?$ m, $T = 0,50$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 170 KM kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1xxx–19xx	ДЕЧА	brak informacji
19xx–1920	ЗВЯГЕЛЬ	brak informacji
1920	ЗВЯГЕЛЬ	Sowiecka Flotylla Dnieprzańska
04.1920	D1	Flotylla Pińska WP (statek zdobyty w Mozyrzu
5.03.1920)		
22.05.1920	D1	z inspekcją w Kijowie
20.07.1920	D1	zatopiony w czasie odwrotu WP na mieliźnie Kaczanowice
1921–1939	GEN. SZEPTYCKI	Flotylla Pińska WP – statek uzbrojony (opancerzenie, 2×75 mm, 4 ckm, miny, 40 ludzi załogi)



GEN. SZEPTYCKI sylwetka z lat 1921–1939

09.1939	GEN. SZEPTYCKI	istnieją dwie wersje: • statek osadzony na dnie jeziora Koźlakowickiego, gdzie spłonął; • statek zatopiony na Kanale Królewskim pod Kuźliczynem
przed 12.11.39	HEMAH	statek wydobyty przez wojsko sowieckie, odbudowany
	Пи Д 5	wcielony do flotyli sowieckiej
		zmiana nazwy
		brak dalszych informacji o statku

Podsumowanie

Znane jest tylko 20 lat służby pod polską banderą. Port macierzysty – tylko Pińsk. Nazwa D1 kilka miesięcy, GEN. SZEPTYCKI – 19 lat.

20 lat służby wojskowej: D 1 (statek dozorowy 9 Dywizji Piechoty) i 19 lat statek uzbrojony.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 5.06.1999 s. 4; [5] s. 89, 96, 104, 314, 332, 333, 350 [6] s. 91; [20] s. 191, 192, 590; [23] s. 150; [26] s. 33–34; [30].

W książce Pertka [20], w części opracowanej przez Mieczysława Kuligiewicza, nastąpiła pomyłka, a mianowicie napisano, że GEN. SZEPTYCKI to ex PRITKIJ, a nie ex ZVIAHEL, zamieniając te nazwy pomiędzy GEN. SZEPTYCKIM a GEN. SOSNKOWSKIM. Dyskant przypisuje statkowi moc 250 KM, którą miał GEN. SOSNKOWSKI. [23] błędnie przypisuje statkowi D1 służbę na Wiśle, po której nigdy nie pływał. [30] błędnie podaje że statek ZVIAHEL zmienił nazwę na D2, w rzeczywistości na D1 (D2 to dawny PEREWAŁ, a późniejszy GEN. SIKORSKI).

DEUTSCHLAND

Holownik parowy, zbudowany w 1876 r. – Zürich, Escher Wyss i w częściach dostarczony do Krippen, $L = 50,70$ m, $B = 5,97/?$ m, $T = ?$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 175 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1876–187x	DEUTSCHLAND	Eduard Täubrich, Krippen
187x–1880	DEUTSCHLAND	Elbdampfschiffahrts-Gesellschaft, Dresden
1881–1898	DEUTSCHLAND	„Kette“, Dresden
1898–1899	DEUTSCHLAND	Carl Wilhelm Bestmann, Danzig
1899		statek zatonał na Wiśle pod Silnem w wyniku eksplozji kotła
1901		wydobycie wraka i złomowanie

Podsumowanie

Służba statku trwała tylko 23 lata:

bandera niemiecka 22 lata
bandera niemiecka (zabór) 1 rok

Porty macierzyste:

Krippen 2–4 lat
Drezno 18–20 lat
Gdańsk 1 rok.

Nazwa tylko jedna. Cały okres holownik w żegludze. Statek zatonał na polskich wodach.

Źródła: [15] s. 44; [23] s. 145; [24] s. 75.

Rindt i Trost podają $N = 220$ KM

DNIESTR

Statek holowniczo-pasażerski, parowiec zbudowany w 1863 r. – Warszawa, Warsztaty Żeglugi Parowej na Solcu, $L = 38,00$ m, $B = 4,00 / ?$ m, $T = 0,56$ m, maszyna parowa jednostopniowego rozprężania 45 KM, kocioł parowy 3–4 atn.

Przebieg służby:

1863–1xxx DNIESTR Lwowska Compañia Żeglugowa
Brak informacji o dalszym losie statku

Źródło: [1] s. 56–57.

DRACHE

Statek pasażerski, parowiec zbudowany w 1864 r. – Danzig, J.W. Klawitter, nr 23 $L = 36,57$ m, $B = 5,48$ / ? m, $T = 1,80$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 300 KM kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby:

1864–1xxx DRACHE Weichsel, Danzig

Brak dalszych informacji o statku

Źródło: Klawitter J.W., *Verzeichnis der erbauten Schiffe*.

Autor wątpi, ażeby statek mógł należeć do „Weichsel” – Danziger Dampfschiffahrtsund Seebad A.G. w roku 1864, gdyż firma ta jeszcze w tym czasie nie istniała (początek działalności armatorskiej nastąpił w 1878 roku).

DROHICZYN > BUG > K1 > BUG

Holownik parowy, brak informacji o roku i miejscu budowy, $L = 22,25$ m, $B = 3,40/5,30$ m, $T = 0,40$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 20 KM, kocioł parowy – brak informacji

Przebieg służby:

1xxx–1918	ДРОХИЧЫН	brak informacji
1919	DROHICZYN	Ministerium Robót Publicznych, Warszawa
7.06.1919	BUG	zmobilizowany – Komenda Portu Wojennego, Modlin
17.07.1919	BUG	Flotyła Pińska WP, Pińsk
1920	K1	Flotyła Pińska WP, Pińsk
15.07.1920	K1	samożatopienie na Prypeci, koło Mostów Wolańskich, wydobyty przez bolszewików, odzyskany przez Flotyllę Pińską WP
1921–1939	BUG	zdemobilizowany, kupiła cukrownia „Strzyżów” S.A. w Strzyżowie, oprócz holowania barek z burakami cukrowymi statek użytkowany był także w ruchu wycieczkowym po 1939 brak dalszych informacji

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 21.02.1999 s. 1, 5.06.1999 s. 5; [7] s. 48, 50, 53, 54; [5] s. 97; [26]s. 10, 50.

Dyskant pisze, że BUG został zatopiony 25.07.1920 na Pinie, a nie na Prypeci o 10 dni wcześniej.

DRONTE

Holownik inspekcyjny, parowiec zbudowany w 1889 r. – Danzig, J.W. Klawitter, nr 152, $L = 26,80$ m, $B = 3,60/6,00$ m, $T = 0,65$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 55 KM – J.W. Klawitter, Danzig, kocioł parowy 8 atn, 23,00 m² – J.W. Klawitter, Danzig

Przebieg służby:

1889–1915 DRONTE Königlich Preußische Weichsel-Strombau-Verwaltung,
Marienburg

Po zakończeniu I wojny światowej statek nie był już wykazywany.

Podsumowanie

26 lat udokumentowanej służby: port macierzysty – tylko Malbork, cały czas bandera niemiecka, jedna nazwa. Służba wyłącznie w administracji wodnej, nie wyjaśnione zniknięcie statku.

Źródła: [9] s. 4–5; Klawitter J.W., *Verzeichnis der erbauten Schiffe*; [23] s. 149.

DRUSKIENIKI > DELFIN > DWERNICKI > Z

Statek pasażerski (130), parowiec, zbudowany w 1880 r – Elbing, Ferdinand Schichau, nr 182, $L = 27,73$ m, $B = 3,20 / 6,00$ m* $T = 0,65$ m, maszyna parowa jednostopniowego rozprężania 20 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1880–1905	ДРУСКЕНИКИ	Hr. Tyszkiewicz, Połaga – rejon pływania Niemen
1906–1915	ДЕЛЬФИН	Ivan Kos i A.Płachowski, Grodno
1915		zarekwirowany przez Niemców i sprowadzony na Wisłę
1915–1918	DELFIN	FECH Warschau
1919–1920	DWERNICKI	Państwowy Zarząd Dróg Wodnych, Płock
1921	DWERNICKI	Zarząd Rzeki Wisły, Płock
1922–1924	DWERNICKI	Zarząd Rzeki Bug, Wyszaków
1925–1926	DWERNICKI	Zarząd Kanału Augustowskiego, Augustów
1927–1932	DWERNICKI	Zarząd Dróg Wodnych, Augustów
1933–1939	DWERNICKI	Państwowy Zarząd Wodny, Augustów
1939	Z	po zajęciu Augustowa, we wrześniu 1939, przez wojska sowieckie, uprowadzony na wschód; dalszy los statku nieznan

Podsumowanie

Dotyczy to wyłącznie 60 lat służby

na polskich wodach śródlądowych

bandera rosyjska (zaborcza) 36 lat,

bandera niemiecka (okupacyjna) 3 lata,

bandera polska 21 lat

Porty macierzyste:

? nad Niemenem 26 lat,

Grodno 10 lat,

Warszawa 3 lata,

Płock 3 lata,

Wyszaków 3 lata

Augustów 15 lat

Nazwa DRUSKIENIKI – 26 lat, DELFIN – 13 lat, DWERNICKI–21 lat.

Statek był przez 26 lat prywatnym jachtem, 10 lat statkiem pasażerskim i 24 lata statkiem administracji wodnej.

Źródła: Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 8, 7.09.1999 s. 4, 8, 14.06.2000 s. 3', 6', 27, 15.12.2001 s. 8; Danielewicz W. – korespondencja 29.06.1997 s. 9, 9.04.2000 s. 5; Danielewicz W. – rozmowa w Gdańsku 2.08.1997; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. IV–11; [7] s. 81; [23] s. 150; Schichau F., *Verzeichnis der erbauten Schiffe*.

Opisywana przez Barbasia odbudowa statku Dwernicki w stoczni puławskiej w latach 1945 była zupełnie niemożliwa. Statek ten był wywieziony z Augustowa przez władze sowieckie w głąb Rosji już w 1939 roku, to w jaki sposób znalazłby się w 1945, jako wrak, w Puławach? Barbaś przedstawia fotografię jakiegoś niewielkiego kadłuba na pochylni, ale niewielkie rozmiary zdjęcia i jego zła jakość oraz brak charakterystycznych szczegółów nie pozwalają na identyfikację statku. Zdaniem autora na zdjęciu jest kadłub czechosłowackiego statku SOKOL, o podobnej długości, który został zatopiony pod Puławami w roku 1944, a który po odbudowie pływał jako SŁOWACKI.

* Danielewicz w swojej korespondencji podaje dwie szerokości kadłuba statku: 3,20 i 4,26 m. Większa z wartości wydaje się nieprawdopodobna. Przy szerokości całkowitej statku wynoszącej 6,00 m, każdy z tamborów nie mógłby być szerszy niż 0,87. Również szerokości niektórych śluz na kanale Augustowskim, były mniejsze niż 6 m (Borki, Paniewo, Kudrynki), co uniemożliwiałoby użycie tej jednostki jako statku inspekcyjnego. Spis statków zbudowanych przez stocznię Ferdinanda Schichaua w Elblągu podaje jeszcze inne parametry statku: $B = 4,53 / 6,98$ m, $T = 0,62$ m, $N = 70$ KM. Dyskant pisze, że w skład Pogotowia Technicznego, kierowanego na Polesie w drugiej połowie 1920 roku, miał wejść statek DWERNICKI. Należy przypuszczać, że zakończyło się tylko na planach, gdyż w historii statku nie można doszukać się tego poleskiego epizodu.

DUNAJEC

Statek inspekcyjny, parowiec, zbudowany w roku 1905 – Linz, Schiffwerft, nr 466, $L = 20,00$ m, $B = 3,00/5,60$ m, $T = 0,47$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 45 KM, kocioł parowy – brak informacji

Przebieg służby

1905–1914	DUNAJEC	KuK Galizische Statthalterei, Krakau
1912	DUNAJEC	w tym samym roku zmobilizowany i uzbrojony, KuK 1 Korps, Krakau, 2 ckm, rozbrojony i zdemobilizowany
1914–1918	DUNAJEC	KuK Weichselflottille–2 ckm
1919		przedłużenie statku do $L = 30,25$ m
1920	DUNAJEC	Państwowy Zarząd Dróg Wodnych, Kraków
1921–1926	DUNAJEC	Zarząd Rzeki Wisły, Kraków

DUNAJEC₁₉₀₅ w Krakowie 1965

1927–1932	DUNAJEC	Zarząd Dróg Wodnych, Kraków
1933–1939	DUNAJEC	Państwowy Zarząd Wodny, Kraków
1940–1945	DUNAJEC	Weichselstrombauverwaltung, Krakau
1945–1951	DUNAJEC	Państwowy Zarząd Wodny, Kraków
1951–1963	DUNAJEC	Rejon Dróg Wodnych, Kraków, nr rejestracyjny 1
1964–1967	DUNAJEC	Okręgowy Zarząd Wodny, Kraków
1968–1971	DUNAJEC	Komenda Wojewódzka Milicji Obywatelskiej, Kraków
1971		statek wycofany
1973		statek złomowany

Podsumowanie

Cały okres służby–67 lat, w tym: Port macierzysty:
bandera austriacka (zabór) 14 lat, – Kraków 67 lat,
bandera polska 48 lat,
bandera niemiecka (okupacja) 5 lat.

W zasadzie przez 63 lata w administracji wodnej, z przerwami na dwukrotną mobilizację w czasie wojny bałkańskiej (1912) i I wojny światowej (1914–1918). Pod koniec okresu eksploatacji oddany Milicji Obywatelskiej jako statek wycieczkowy (4 lata).

DUNAJEC stanowi wyjątkowy okaz statku, który miał jedną nazwę przez całe 67 lat i stacjonował w tym okresie tylko w jednym porcie – Krakowie.

Źródła: [1]. s. 104, 134; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 4–5; Kozioł T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962; [23] s. 147, 150; Michalski M.A. – obserwacje własne statku DUNAJEC w Krakowie.

EKSPRES

Statek pasażerski (100), parowiec, zbudowany w 1898 r. – Pińsk, Bracia Skirmundt, $L = 28,95$ m, $B = 3,35/6,40$ m, $T = 0,45$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 80 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1899–1918	ЭКСПРЕСС	Borys Lemaszko, Dawidgródek, linia Pińsk–Kijów
H 192x–1927	EKSPRES	Zarząd Rzeki Bug, Wyszaków. Holownik $L = 27,20$; $B = 3,10/?$, 55 KM
1927–1932	EKSPRES	Zarząd Dróg Wodnych, Wyszaków
1933–1939	EKSPRES	Państwowy Zarząd Wodny, Wyszaków
po 09.1939		los statku nieznan

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 5, 12.10.1998 s. 6, 5.06.1999 s. 1; [7] s. 134.

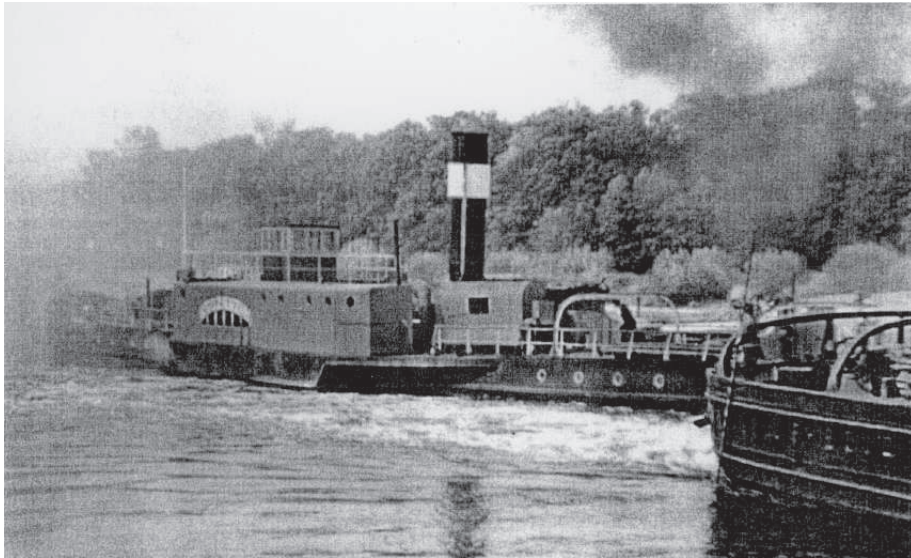
Chociaż Danielewicz twierdzi, że EKSPRES z Dawidgródka i EKSPRES z Wyszkowa, to dwa różne statki, nie przytaczając na poparcie tej tezy żadnego dowodu, ale podobne parametry oraz fakt, że w podobnym czasie jeden EKSPRES zniknął na Polesiu, a drugi (pochodzący z Polesia) pojawił się w Wyszowie, pozwala na postawienie hipotezy, że jest to ten sam statek. W czasie mobilizacji 1939 r. statek był przewidziany dla Oddziału Wydzielonego Rzeki Wisły, ale kmr por. Kanafoyski wybrał statek ŻÓŁKIEWSKI, pozostawiając statek EKSPRES w Wyszowie.

ELISE (JENNY*) > ALBATROS > SŁAWOMIR > KĘDZIERZYN

Holownik parowy zbudowany w 1895 r., Stettin, Stettiner Oderwerke, nr 441 lub 442, ELISE: $L = 47,60$ m, $B = 5,10/9,65$ m, $T = 0,79–1,00$ m; JENNY: $L = 47,63$ m, $B = 5,10/9,63$ m, $T = 0,79–1,00$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 350 KM, $\emptyset(475, 938) \times 1140$ mm 30/30 kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1895–1906	ELISE (JENNY*)	Verein der Schiffer, Breslau
1906–1917		Schlesische Dampfer Compagnie, Breslau
1917–1945		Schlesische Dampf. Co – Berliner Lloyd, Breslau
1945–1946		wrak, wydobyte, odbudowa
1946–1947	ALBATROS	Polska Żegluga na Odrze Sp. z o.o., Wrocław
1948	ALBATROS	Państwowa Żegluga na Odrze, Wrocław
1949–1950	SŁAWOMIR	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Wrocław
1951–1955	SŁAWOMIR	P.P. Żegluga na Odrze, Ekspozytura Rejonowa Wrocław
1952		nr rejestracyjny 402
1954		nowy kocioł 13 atn, 120 m ² , Wilke Werke, Braunschweig nr 6663



KĘDZIERZYN ex ELISE₁₈₉₅ na Odrze pod Malczycami 1961

1956–1961 KĘDZIERZYN Żegluga na Odrze, Wrocław L = 47,75 B = 5,10/9,79 m,
1961 prawdopodobny rok wycofania statku z eksploatacji,
nieznana data złomowania

Podsumowanie

W czasie znanych 66 lat służby:

bandera niemiecka 50 lat

bandera polska 15 lat

wrak na polskich wodach 1 rok

Nazwa ELISE lub JENNY – 50 lat, ALBATROS – 3 lata, SŁAWOMIR – 7 lat, KĘDZIERZYN – 6 lat.

Cały okres służby – holownik w żegludze.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 7; [13] s. 100; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962; [24] s. 79, 95; Stettiner Oderwerke – Verzeichnis der erbauten Schiffe

* Nie ma pewności, która z niemieckich nazw jest właściwa (statki bliźniacze)

X > ELŻBIETA > Z

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, znany jest autorowi wyłącznie z jednej fotografii, pochodzącej z lat 1921–1924. Na pochylni stoczni w Modlinie stoją: wrak holownika H 4 (odbudowę ukończono w 1924 r.), nadając mu wówczas nazwę STANISŁAW KONARSKI, tylnokołowy holownik NEPTUN, bocznokołowy prom SAPER I, bocznokołowiec ELŻBIETA (napis wyraźny) z opaską kominową armatora – Polska Żegluga Państwowa. Statek ELŻBIETA nie jest wymieniany w żadnym znanym autorowi materiale źródłowym. Jednocześnie sylwetka statku nie nasuwa przypuszczeń co do krótkoterminowej zmiany nazwy innego statku. O statku ELŻBIETA nie wiadomo nic z wcześniejszego okresu i nic z późniejszego. Autor jest w posiadaniu kserokopii zdjęcia, pozostającego w zbiorach Waldemara Danielewicza .

EMDEN

Holownik parowy, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

1xxx–1941	EMDEN	A. Grüner, Klodnitz
1941–1944	EMDEN	na Wiśle
01.1945		zatoniony w lodach na 256 km Odry

Brak dalszych informacji o statku

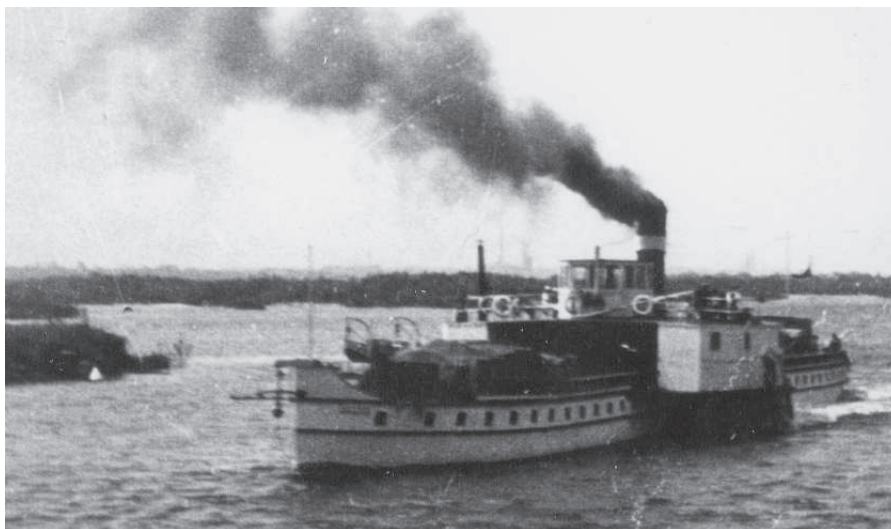
Źródło: [24] s. 79; polskie źródła nie wspominają o tym statku.

X > ENHELWA > POŚPIESZNY > BROMBERG

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej. Szacunkowa długość statku 50 m

Przebieg służby

1xxx–1931	ENHELWA*	brak informacji
1931–1939	POŚPIESZNY	Kupferbaum i Żółtek, Tczew, N = 180 KM eksploatowany przez Polską Żeglugę Rzeczną „Vistula”
1939–1944	BROMBERG	Johannes Ick, Danzig – statek przywłaszczony
08.1944		prawdopodobnie uszkodzony w rejonie Puław
po 1945		statek na pochylni stoczni w Puławach, późniejszych informacji nie ma, na pewno nieeksploatowany
1951	[POŚPIESZNY]	figuruje w ewidencji P.P.Żegluga na Wiśle, jako statek oczekujący na odbudowę w porcie Czerniakowskim; wiadomość nieprawdziwa – złomowany wcześniej.



POŚPIESZNY ex ENHELWA_x na Wiśle między Włocławkiem a Płockiem, 1938

Źródła: [1] s. 157; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 7, 8, zał.2 7.09.1999 s. 4, 15.12.2001 s. 4; Danielewicz W. – korespondencja 7.12.1997 zał. 8; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-46; PŻŚ – pismo Nr WI-Tj 47/51 z 27.04.1951; [23] s. 148, 149, 152; Michalski M.A. – obserwacje własne statku POŚPIESZNY.



BROMBERG ex POŚPIESZNY_x w Puławach 1943

Delkowski napisał, że statek przez krótki czas, na początku eksploatacji wiślanej, nazywał się PŁOCK, ale żadne inne źródło nie potwierdza tej wiadomości. Ponieważ Danielewicz pomylił statki BROMBERG i DIRSCHAU, to podane przez niego parametry odnoszą się raczej do statku REDUTA ORDONA. W [23] napisano, że statek już w 1927 r. był własnością Kupferbauma i Żółtka.

* Dotychczas nie udało się ustalić z jakiego języka pochodziła pierwsza znana w Polsce nazwa statku ENHELWA. W niemieckim źródle napisano ENCHELWA, autor uważa polski zapis za bardziej poprawny, ponieważ Polacy widzieli oryginalny napis na lustrach tamborowych.

ENTE > TORUŃ > ENTE > Z

Statek inspekcyjny, parowiec zbudowany w 1888 r – Stettin, Aron und Gollnow, Grabow a.d. O., nr 259, $L = 25,00$ m, $B = 4,30 / 6,14$ m, $T = 060-0,80$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 65 KM, Aron und Gollnow, Grabow a.d. O., kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1888–1903	ENTE	Königliche Weichsel-Strombauverwaltung, Elbing
1903		nowy kocioł 9 atn, 31,50 m ² , J.W. Klawitter, Danzig 1892
1904–1919	ENTE	Königliche Weichsel-Strombauverwaltung, Thorn
1920	TORUŃ	Państwowy Zarząd Dróg Wodnych, Toruń
1921–1926	TORUŃ	Zarząd Rzeki Wisły, Toruń
1923		przebudowa i przedłużenie do $L = 31,00$ m,
1927–1932	TORUŃ	Zarząd Dróg Wodnych, Toruń
1933–1939	TORUŃ	Państwowy Zarząd Wodny, Toruń
09.1939		samożatopienie statek wydobyty i odbudowany
1940–1945	ENTE	Reichswasserstraßenamt, Thorn
1945	Z	statek podobno widziano z sowiecką załogą, dalszy los nieznan

Podsumowanie

Do czasu uprowadzenia	Porty macierzyste:
statek pływał 57 lat, w tym:	Elbląg 16 lat
bandera niemiecka (zaborcza)–33 lata	Toruń 41 lat
bandera polska 19 lat	
bandera niemiecka (okupacyjna) 5 lat.	

Nazwa ENTE – 38 lat, TORUŃ – 19 lat. Cały znany okres służby wyłącznie w administracji wodnej.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 9.04.2000 s. 8 i rozmowa w Gdańsku 2.08.1997; [9] s. 4–5; Gęsikowski K.: *Między wojnami*. Wodniak bydgoski; [23] s. 152; Stettiner Oderwerke – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

Reedereien pominięły służbę statku w polskiej administracji wodnej (TORUŃ), jak również okres okupacji 1939–1945 (ENTE). Wykaz stoczniowy podaje $L = 20,03$ m

FALKE

Statek pasażerski, parowiec zbudowany w 1860 r. – Danzig, J.W. Klawitter nr 8, $L = 31,76$ m, $B = 4,41/ ?$ m, $T = 1,40$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 120 KM kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1860–1884	FALKE	Alexander Gibsone, Danzig
1885–1894	FALKE	Danziger Dampfschiffahrts A.G., Danzig
1894–1909	FALKE	„Weichsel“, Danzig
1909–1912	FALKE	brak informacji
1912–1921	FALKE	„Weichsel“. Danzig
po 1922		dalsze losy statku nieznanne

Źródła: Klawitter J.W. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; [23] s. 146, 147, 152.

FORTUNA

Nieznane przeznaczenie, **parowiec**.

Przebieg służby

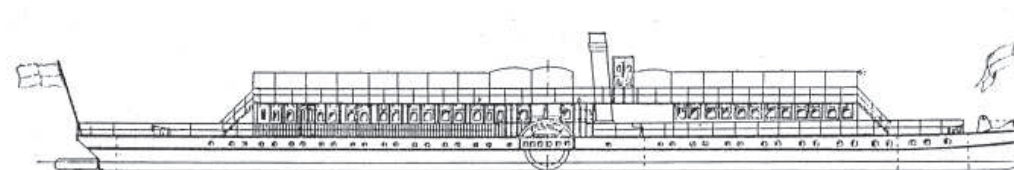
1867–1873	FORTUNA	SZP na RzSK Andrzej hr Zamoyski et Co., Warszawa
-----------	---------	--

Źródło: [23] s. 153

Polskie źródła nie wspominają takiego statku. Natomiast wymieniona przez Reedereien FORTUNA₁₈₈₂ została przez pomyłkę zaliczona do bocznokołowców (R-S/P), zamiast do (HR-S/P) – patrz rozdział 3. Tylnokołowce

FRANCJA > [FRANCJA] > LUDWIK WARYŃSKI > [Anna]

Statek pasażerski, parowiec zbudowany w 1921 r. – Warszawa, Stocznia WTTiŻ s. A POLSKA i FRANCJA – statki bliźniacze, stanowiły rozwój konstrukcji statku PAN TADEUSZ. Konstruktor inż. Edward Fajans. Materiały i zespoły do budowy obu statków zostały zgromadzone w 1914 r., ale wybuch I wojny światowej i wojna bolszewicka spowodowały, że budowę rozpoczęto z 6-letnim opóźnieniem. $L = 62,00$ m, $B = 5,80 / 10,85$ m, $T = 0,49$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 165 KM (francuska) kocioł parowy – brak informacji.



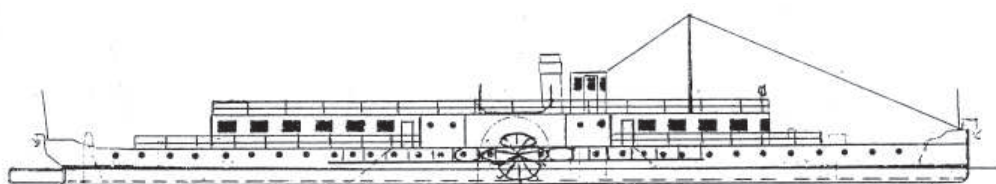
FRANCJA sylwetka z I połowy lat 20. XX w.



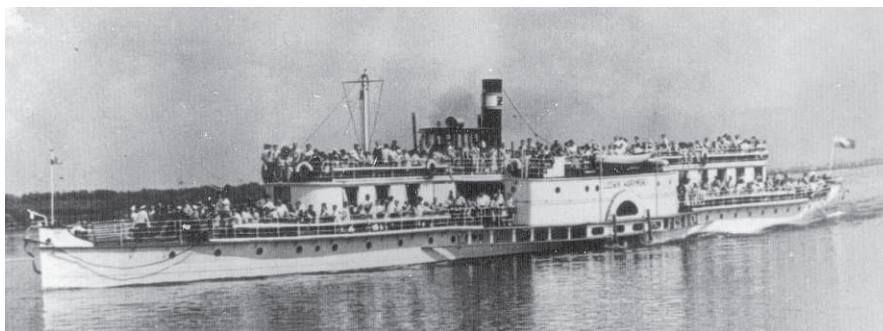
FRANCJA₁₉₂₁ Warszawa, Wybrzeże Gdańskie 1926

Przebieg służby

1921–1924	FRANCJA	Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi S.A., Warszawa
1924–1927	FRANCJA	Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej S.A., Warszawa
1927–1939	FRANCJA	eksploatacja Polska Żegluga Rieczna „Vistula” Sp.z o.o., Warszawa; właściciel – WATTiŻ S.A., Warszawa, N = 100 KM



LUDWIK WARYŃSKI ex FRANCJA sylwetka 1957



LUDWIK WARYŃSKI₁₉₂₁ ex FRANCJA, lata 1951-1963

09.1939		statek zatopiony pod Dobrzykowem ogniem artylerii niemieckiej
1939–1949	[FRANCJA]	wrak na dnie Wisły, pozbawiony werand i zabudowy tamborów.
1949–1950		wrak wydobyty, statek w odbudowie – stocznia płocka; na starym zładzie: nowe poszycie, nowa podziałka bulai (zamiast bliźniaczych okien kwadratowych), nowe tambory, nowe stalowe przybudówki tamborowe, nowe stalowe werandy; statek uzyskał zupełnie nową sylwetkę, tracąc dawną lekkość (w wyglądzie i w zanurzeniu).
1951–1955	L. WARYŃSKI	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa, 420 pasażerów, $L = 61,55$ m, $B = 5,87/?$ m, $T = 0,96$ m, 135 KM, $\varnothing(284, 513) \times 700$ mm, 45/45, kocioł Fitzner Gamper nr 33339, 12 atn, 50 m ² , nr rejestracyjny 171
1956–1963	L. WARYŃSKI	Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa
1963		statek wycofany z eksploatacji, rozpoczęte złomowanie, które wkrótce przerwano, gdyż statek potrzebny był do filmu o desancie I Armii WP na Przyczółku Czerniakowskim, gdzie miał grać rolę statku BAJKA. Na miejsce rozebranych już elementów dorobiono atrapy i statek „odegrał swoją rolę”.
1964–1970	[Anna]	statek przebudowano na koszarę, służącą jako hotel dla załóg pływających.
1970		koszarę złomowano

Podsumowanie

42 lata służby, tylko polska bandera (ale w służbie tylko 30 lat). Port macierzysty – tylko Warszawa. Nazwa: FRANCJA 18 lat, [FRANCJA] 12 lat, LUDWIK WARYŃSKI 12 lat.

30 lat w żegludze pasażerskiej, wrak 12 lat (w tym 10 lat pod wodą).

Źródła: [1] s. 138–141, 153, 179 [3] s. 17 Barbaś H. – korespondencja 14.06.2000 s. 10; Danielewicz W. korespondencja 12.04.1997 s. 4; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-8; Gęsikowski K.: *Między wojnami*. Wodniak Bydgoski; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962; [23] s. 152, 153; Michalski M.A. – obserwacje własne statku FRANCJA, wraka Francji i statku LUDWIK WARYŃSKI.

Arkuszewski [1] na s. 139 (ryc. 96) pokazuje szkic statku LUDWIK WARYŃSKI z podpisem, że jest to FRANCJA. Jest to błąd, ponieważ przebudowa całkowicie zmieniła sylwetkę statku. Autor ten także odmładza statek o cztery lata (1921, a nie 1925). Błędem jest również pisanie „Waryński” (taką nazwę nosił holownik śrubowy), podczas gdy omawiany statek miał nazwę dwuwyrzową – LUDWIK WARYŃSKI.

Podobnie błędnie podaje PRS, zamieszczając statek pod W, zamiast pod L. Autor jest zdania, że statek ten, co prawda, pobił rekord czasu przebywania pod wodą, ale narzuca się pytanie, czy opłacało się go odbudowywać? Eksploatacja statku LUDWIK WARYŃSKI trwała zaledwie 12 lat, co chyba należy uznać za okres niewspółmiernie krótki w stosunku do energii włożonej w odbudowę i związanych z tym kosztów. Ponadto statek po odbudowie miał inną maszynę i inny kocioł niż statek FELIKS DZIERŻYŃSKI. Ponieważ w roku 1921 oba statki otrzymały identyczne jednostki napędowe, można więc przypuszczać, że 10-letnie działanie korozji zmusiło do

zainstalowania w kadłubie statku LUDWIK WARYŃSKI nowej maszyny i nowego kotła, co tym bardziej podważa celowość odbudowy. Barbaś podaje błędnie, że dawna FRANCJA została odbudowana jako ŻEROMSKI. W rzeczywistości ŻEROMSKI to przedwojenna REDUTA ORDONA. Gęsikowski pisze całkowicie błędnie, że FRANCJA pływała przez cały okres międzywojenny pod niemiecką nazwą.

FREYA ? > POLBAL II

FREYA ? > POLBAL III > KANIOWCZYK

FREYA ? > POLBAL IV > ROKITNIAK

3 **statki towarowe, parowe**, tego samego typu, zbudowane w 1905 r. w nieznannej stoczni nad Renem $L = 39,00$ m, $B = 5,65 / 10,05$ m, $T > 0,90$ m, maszyna parowa 200 KM, kocioł parowy – brak informacji

Przebieg służby

1905–1921 FREYA ? statki te miały wspólną nazwę z dodatkiem numerów, niestety numery te nie są znane w odniesieniu do statków kupionych do Polski; nieznanym jest także armator niemiecki i jego siedziba

1921–1922 POLBAL II Polsko-Bałtyckie Towarzystwo Handlowe i Transportowe S.A., Warszawa 1922 statek wycofany z eksploatacji

1921–1922 POLBAL III Pol-Bal S.A., Warszawa
1923 KANIOWCZYK Pol-Bal S.A., Warszawa
1924 statek wycofany z eksploatacji

1921–1922 POLBAL IV Pol-Bal S.A., Warszawa
1923–1926 ROKITNIAK Pol-Bal S.A., Warszawa
1927 statek wycofany z eksploatacji

Wszystkie trzy statki, po wycofaniu z eksploatacji, stały parę lat w Warszawie, by w końcu lat dwudziestych ulec złomowaniu.

Podsumowanie

Niefortunny zakup – statki nie nadawały się do eksploatacji w warunkach wiślanych. Krążyły pogłoski na temat afery korupcyjnej, ale dowodów nie ogłoszono.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 11.05.1997 s. 7; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-12, I-13, I-14; Gęsikowski K.: *Między wojnami*, Wodniak Bydgoski; [16] s. 222; [23] s.150; [25] s. 43–44.

Rummel pisał: *Zakupiono statki bardzo zużyte, w złym stanie technicznym, o przedziewiających dnach, z otworami bądź zalanymi cementem, bądź pozatykanymi szmatami. Zadeklarowane zanurzenie (0,90 m) było fikcją, gdyż w rzeczywistości znacznie przekraczało 1 m.* Delkowski pomylił numery Polbali, gdyż POLBAL I był statkiem morskim, a numeracja statków śródlądowych zaczynała się od II. Gęsikowski podaje błędnie pochodzenie statku ROKITNIAK z Francji zamiast z Niemiec. Prawdopodobnie z Polbali pochodziły galiony, które po likwidacji tych statków, zamontowano na dziobach statków HALKA i FAUST. Możliwe też, że ze statków tych przeniesiono na większe statki wiślane maszynki sterowe i telegrafy.

FREYA > OSTSCHLEPP V > LB V > TORUŃ

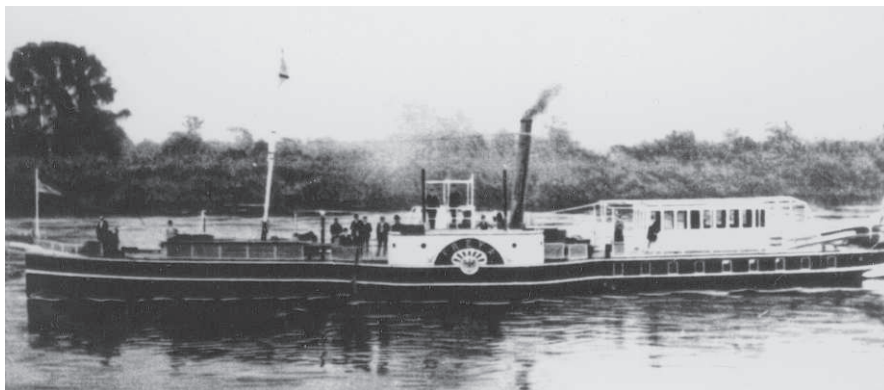
Statek inspekcyjny, parowiec zbudowany w 1889 r. Roßlau, Gebrüder Sachsenberg, nr 278, $L = 39,03$ m, $B = 4,03 / 9,00$ m, $T = 0,85-1,10$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 150 KM, $\varnothing(325, 565) \times 800$ mm, Gebrüder Sachsenberg Roßlau 1887, 60 / 60, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

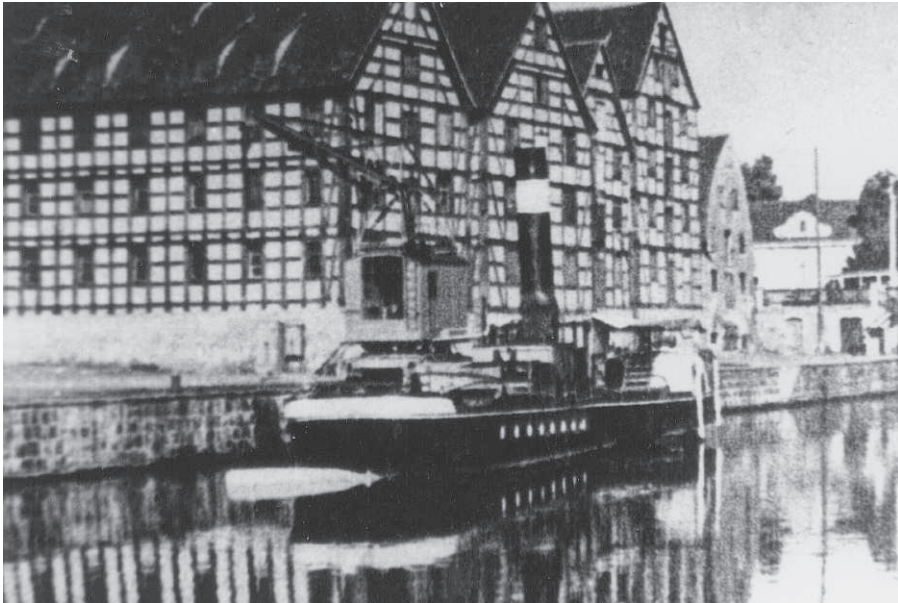
1889–1940	FREYA	Königliche Elbstrombau-Verwaltung, Magdeburg
1927		przebudowa na holownik, nowy kocioł
1940	FREYA	Richard Hönow jr, Hamburg – rejsy po Wezerze
06.41–10.41	OSTSCHLEPP V	Alexander Pohl – Schiffahrt und Spedition, Berlin
1941–1945	OSTSCHLEPP V	Bromberger Schleppschiffahrts A.G., Bromberg
1945		zatoniony koło Bydgoszczy, wydobyty i uruchomiony
1945		Komisariat Żegluga Śródlądowej, Bydgoszcz
1946–1947	LB V	Lloyd Bydgoski S.A., Bydgoszcz
1948	TORUŃ	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Bydgoszcz
1949–1950	TORUŃ	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Bydgoszcz
1951–1955	TORUŃ	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Bydgoszcz; nr rejestracyjny 365
1956–1963	TORUŃ	Bydgoska Żegluga na Wiśle, Bydgoszcz
1964–1968 ?	TORUŃ	P.P. Żegluga Bydgoska, Bydgoszcz; nieznana data wymiany kotła 12 atn, 77,6 m ² , Born i Schütze, Toruń nr 295–1926
1968		Statek wycofany z eksploatacji
1971		Statek złomowany

Podsumowanie

79 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera niemiecka	52 lata	Magdeburg	51 lat
bandera niemiecka (okupacja)	4 lata	Hamburg	1 rok
bandera polska	23 lata	Berlin	1 rok
		Bydgoszcz	26 lat



FREYA₁₈₈₉ na Łabie w rejonie Magdeburga, przed 1918



TORUŃ₁₈₈₉ ex FREYA na Brdzie w Bydgoszczy, lata 50. lub 60. XX w.

Nazwa FREYA 52 lata, OSTSCHLEPP V 4 lata, LB V 3 lata, TORUŃ 20 lat.

Łącznie 51 lat służby w administracji wodnej wodnej, 28 lat służby holowniczej w żegludze.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 9.04.2000 s. 7 i rozmowa w Gdańsku 2.08.1997; [15] s. 76; [23] s. 145, 146; [24] s. 82; Michalski M.A. – obserwacje własne statku TORUŃ.

Rindt i Trost podają $L = 37,20$ $B = 4,50$ m, $N = 130$ KM.

FRIEDA

Holownik parowy zbudowany w 1871 r. – Memel $L = 28,60$ m, $B = 7,50$ m, $T = 0,8$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 120 KM, kocioł parowy – brak informacji

Przebieg służby

1871–1932 FRIEDA Frankfurter Damfschiff Gesellschaft Lehnert-Schüler, Frankfurt/O.

1920 Schiffsabst. d. Reichsverkehrsministerium, Einsatz bei Schifferstreik 04/05.1920 durch Reichswasserschutz-Bezirk MarkWest

1933–1943 FRIEDA E. Berenz, Danzig

1943–1945 FRIEDA R. Grütmacher, Fürstenwalde -Bromberg po 1945 wrak.

Źródła: [15] s. 76; [16] s. 179; PŻŚ – pismo Nr WI-Tj 47/51 z 27.04.1951; [23] s. 147; [24] s. 82, 264.

W erracie Rindt i Trost zmieniają zdanie, skreślając stocznię w Kłajpedzie i pisząc Schichau. Jednak Schichau nr 45 z 1871 to śrubowiec o mocy 180 KM, a więc inny statek (nie bocznokołowiec). Jak wynika z danych zawartych w [16] śrubowiec FRIEDE (nie Frieda), zbudowany w Elblągu w 1871, pływał jako SAN w polskiej żegludze przybrzeżnej w latach 1933–1949. Ale to chyba nie jest równoznaczne z anulowaniem informacji o statku FRIEDA z Kłajpedy. Meyer jako miejsce budowy statku podaje Królewiec (wiadomość nie do potwierdzenia, ponieważ spis stoczniowy wprowadzono dopiero w roku 1876). Pismo Żegluga z 1951 wymienia statek FRIEDA jako oczekujący na odbudowę w porcie Czerniakowskim. Wiadomość prawdopodobnie całkowicie fałszywa.

FULTON > H 8 > Z

Holownik parowy zbudowany w 1899 r. – Königsberg, Gustav Fechter, nr 55, $L = 50,00$ m, $B = 6,30/?$ m, $T = 1,90$ m, maszyna parowa trzystopniowego rozprężania 350 KM, 2 kotły parowe – brak informacji.

Przebieg służby

1899–1920	ФУЛЬТОН	Berliner und Reichenstein, Kijów
9.05.1920		statek zdobyty przez WP w Rzeczycy
	H 8	wcielony do Flotylli Pińskiej jako holownik
06.1920		zatoniony na Pinie, podczas odwrotu WP z Polesia
	Z	dalszy los statku – nieznan

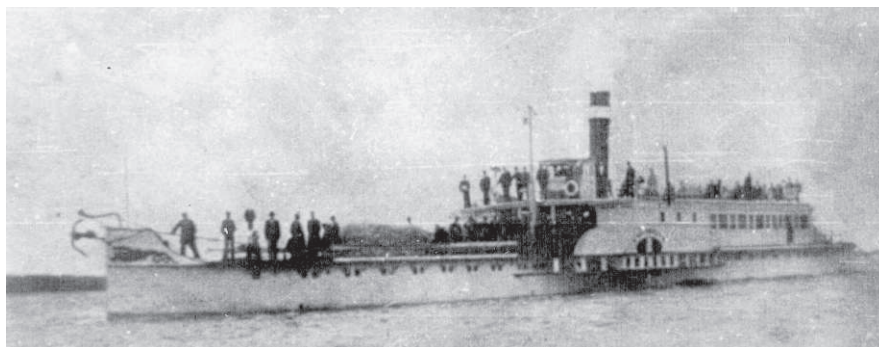
Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 9.04.2000, zał. 3; [5] s. 89; [6] s. 74; Union Gießerei und Fechter G. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

GARMONIA > ATAMAN > T 1 > KANIOWCZYK > BELGIA > BELLA > BELGIA > GEN. SIKORSKI > PSTROWSKI > [Alicja]

Statek pasażerskotowarowy, parowiec zbudowany w 1888 r. Briańsk, stocznia Bieżyca, $L = 55,15$ m, $B = 5,15 / 10,36$ m, $T = 0,73$ m, maszyna parowa 180 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

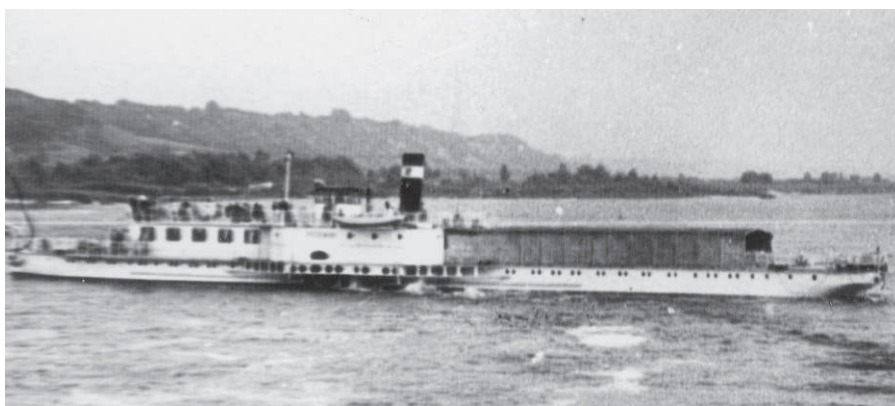
1888–1xxx	ГАРМОНИЯ	Obščestvo Parochodov Homel – linia Homel-Kijów
1xxx–1919	АТАМАН	brak informacji
10.1919	АТАМАН	statek zarekwirowany przez armię sowiecką, 5 ckm walczył na Polesiu przeciwko Wojsku Polskiemu
5.03.1920		zdobyty przez Polaków w Mozyrzu
24.03.1920	T 1	Flotylla Pińska WP – transportowiec, kursował na trasie Mozyrz–Czarnobyl
11–12.04.1920	T 1	grupa desantowa z Konotopi do Łomaczy, dowódca ppor Stefan Kwiatkowski



KANIOWCZYKex GARMONIA₁₈₈₈, lata 1927–1933

25.07.1920	T 1	w czasie odrotu WP zatopiony na Pinie w Pińsku wydobyty przez bolszewików, którzy nie potrafili go uruchomić i ponownie zatopiony
03.1921	T 1	wydobyty przez Polaków, z powodu złego stanu technicznego zakwalifikowany do kasacji; wrak kupił Juliusz Dunin-Holecki, który przeholował go do Warszawy; brak miejsca na Stoczni Czerniakowskiej spowodował, że holownik MICKIEWICZ przeciągnął wrak do Puław
1922–1924		odbudowa, przedłużenie, dwie werandy nie łączące się z mostkiem, kozioł holowniczy, komin składany w kierunku burty, ładownia towarowa.
1924	KANIOWCZYK	$L = 62,10 \text{ m}$, $L = 62,10 \text{ m}$, $B = 5,20 / 11,60 \text{ m}$, $T = 0,97 \text{ m}$ pórbne rejsy, niezadowalające wyniki, powtórna przebudowa – likwidacja werandy dziobowej, przedłużenie werandy rufowej (połączenie jej z mostkiem), likwidacja kozła holowniczego i pałaków, przebudowa ładowni na kabiny pasażerskie, zmiana systemu składania komina (w kierunku rufy); zamiast statku uniwersalnego otrzymano pasażerski.
1925–1927	KANIOWCZYK	ZWTTi ŻP S.A., Warszawa – trasa Warszawa–Toruń
1927–1934	KANIOWCZYK	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa właściciel Juliusz Dunin-Holecki, Warszawa
1928		przebudowa
1929	KANIOWCZYK	rozżarzenie i częściowe przepalenia kotła, pozostawionego bez opieki
1934	BELGIA	w czasie wizyty króla Belgii Alberta I w programie było oglądanie panoramy Warszawy, widzianej z Wisły; z tej okazji nastąpiła zmiana nazwy statku
1934–1939	BELGIA	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa linia Warszawa–Tczew, $N = 190 \text{ KM}$

09.1939		statek uszkodzony, całkowitemu zniszczeniu uległa weranda
1939–1944	BELLA	Weichsel Reederei GmbH, Warschau
1943–1944		statek wykorzystany na postój w Porcie Praskim jako magazyn druków
08.1944		statek zatopiony, przez załogę w czasie Powstania Warszawskiego
wiosna 1945	BELLA	statek wydobyty i uruchomiony jako pasażersko-towarowy
1945	BELGIA	Komisariat Żegluga Śródlądowej, Warszawa
1946	BELGIA	Żegluga Państwowa, Warszawa
1947–1948		przebudowa statku, stocznia płocka, projekt inż. Czesław Śladkowski; dwustronna stalowa zabudowa tamborów (dotychczas były drewniane przybudówki tylko od strony rufy), stalowa weranda dziobowa, wymiana starej maszyny (135 KM) na nową dustopniowego rozprężania (230 KM) – $\varnothing(473, 762) \times 900$ mm, 48/48, $L = 62,52$ m, $B = 5,22$ m, statek pasażerski (570)
6.06.1948	GEN. SIKORSKI	udział 5 nowo-przebudowanych statków w defiladzie z udziałem wszystkich statków warszawskiego węzła wodnego.
1948	GEN. SIKORSKI	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa (prawnie właściciel Julisz Dunin-Holecki), rejsy Warszawa–Gdańsk
1949–1950	GEN. SIKORSKI	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1951–1955	GEN. SIKORSKI	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa
1952		przebudowa – szczegóły nieznane, nr rejestracyjny 180
23/24.07.1955	PSTROWSKI	zmiana nazwy nastąpiła w nocy (bez rozgłosu), równocześnie upaństwowiono wszystkie prywatne statki, które bezprawnie państwo użytkowało już przez 10 lat



PSTROWSKI ₁₈₈₈ ex GARMONIA, lata 1956–1959

1956–1963	PSTROWSKI	Warszawska Żegluga na Wiśle
1956		przebudowa – szczegóły nieznane
1958		wymiana kotła 12 atn, 79,3 m ² , VEB Dampfkesselbau Dresden Übigau nr 10235–1957
1964		statek wycofano z eksploatacji, wymontowano maszyny parową z przeznaczeniem dla statku BAŁTYK
1965–1970	[Alicja]	koszarka – hotel dla załóg pływających w Warszawie
1970		złomowanie kadłuba.

Podsumowanie

76 lat służby, w tym:

bandera rosyjska	30 lat	Porty macierzyste:	
bandera sowiecka	1 rok	Homel	30 lat
bandera polska	39 lat	Mozyrz	1 rok
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat	Pińsk	2 lata
		Puławy	4 lata
		Warszawa	39 lat

Nazwa GARMONIA i ATAMAN 32 lata, T 1 4 lata, KANIOWCZYK 10 lat, BELGIA 8 lat, BELLA 6 lat, GEN. SIKORSKI 7 lat, PSTROWSKI 9 lat.

69 lat służby w żegludze (38 lat statek pasażersko-towarowy, 31 lat statek pasażerski), 2 lata służby wojskowej, 5 lat w przebudowach.

Źródła: [1] s. 102, 131, 154, 155, 159, 178; [2] s. 12; [3] s. 17; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 zał., 7.09.1999 s. 6; Danielewicz W. – korespondencja 11.05.1997 s. 8–9; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-10; [5] s. 83, 89, 97; Dyskant J.W., *Czarnobyl 1920*, s. 92; Gęsikowski K.; *Między wojnami*. Wodniak bydgoski; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962; [23] s. 146, 150, 152; Reszka A. – rozmowy 1999, 3.07.2000 na pokładzie ŻUBRA W-12, 8.05.2003 na pokładzie BZURY; [26] s. 20, 21, 23; Michalski M.A. – obserwacje własne statku KANIOWCZYK, BELGIA, BELLA, PSTROWSKI i rejs na pokładzie statku GEN. SIKORSKI.

Arkuszewski [1] pisze na s. 102, że statek BELGIA zbudowała stocznia M. Fajansa w 1914 roku. Po pierwsze odmładza on statek o 26 lat, po drugie w 1914 nie istniała już firma Fajansa, lecz WATHiŻ, po trzecie stocznia na Solcu nigdy nie budowała statków pasażerskich, mających kocioł za maszyną. Ten sam autor na s. 154 napisał, że statek został zbudowany w 1914 roku w ZSRR, a przecież w 1914 r. istniała tylko carska Rosja, nazwę ZSRR ustalono i wprowadzono w roku 1922. W tabeli podane są parametry statku uzyskane w trakcie kolejnych przebudów (1924 i 1948). Na s. 155 ten sam statek figuruje powtórnie w tabeli jako KANIOWCZYK. Te błędy powtórzono na s. 178. Również PRS podaje całkowicie błędną informację o zbudowaniu statku w roku 1914 w ZSRR. Gęsikowski podaje swoją datę zbudowania statku na 1911, a ponadto przebudowę z roku 1924 przenosi z Puław do Modlina. Autorzy utożsamiający statki ATAMAN i STUMIEN piszą humorystyczny tekst.

GDAŃSK (Paropływ nr 13) > Z

Statek pasażersko-towarowy*, parowiec zbudowany w 1857 r., Warszawa, Warsztaty Żeglugi Parowej na Solcu, parametry kadłuba nieznane, maszyna parowa jednostopniowego rozprężania 60 KM, kocioł parowy – brak informacji

Przebieg służby

1857–1870	GDAŃSK	SZPnaRzSK Andrzej Hrabia Zamoyski i Compania, Warszawa
1871		przymusowa sprzedaż statku do Rosji, nowa nazwa, nowy armator, miejscowość ani dalsze losy nie są znane.

Źródła: [1]s. 55 i tab.3; [23] s. 153.

* na s. 55 Arkuszewski nazywa statek holownikiem.

GEHEIMRAT SCHMID > GRUDZIĄDZ > GEHEIMRAT SCHMID

Statek inspekcyjny, parowiec, zbudowany w 1876 r – Elbing, Ferdinand Schichau, nr 100, $L = 25,70$ m, $B = ?/6,70$ m, $T = 1,00$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 80 KM, J.W. Klawitter, Danzig 1876, kocioł – brak informacji.

Przebieg służby

1876–1877	GEHEIMRAT SCHMID	Waßerbau Regierung, Marienwerder
1878–1883	GEHEIMRAT SCHMID	Königlich-Preußische Weichsel-Strombau-Verwaltung, Graudenz
1884–1920	GEHEIMRAT SCHMID	Königliche Weichsel Strombauverwaltung, Graudenz
1911		wymiana kotła na 8 atn, 37,40 m ² , Johannsen und Co., Danzig 1911
1920–1923	GRUDZIĄDZ	Zarząd Rzeki Wisły, Grudziądz
1924–1926	GRUDZIĄDZ	Zarząd Rzeki Wisły, Chełmno
1927–1932	GRUDZIĄDZ	Zarząd Dróg Wodnych, Chełmno
1933–1939	GRUDZIĄDZ	Państwowy Zarząd Wodny, Chełmno
1939–1942	GEHEIMRAT SCHMID	Reichswasserstraßenamt, Kulm
po 1942		dalsze losy statku nieznane, prawdopodobnie wycofany i złomowany

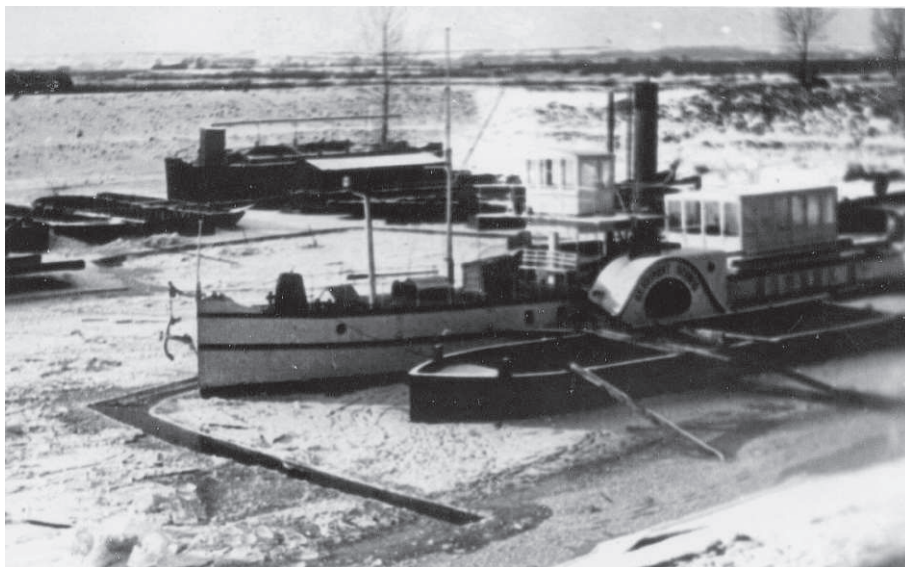
Podsumowanie

Statek w służbie przez 67 lat, w tym: Porty macierzyste: – bandera niemiecka 2 lata, – Kwidzyn 2 lata, – bandera niemiecka (zabór) 43 lata, – Grudziądz 46 lat, – bandera polska 19 lat, – Chełmno 19 lat. – bandera niemiecka (okupacja) 3 lata. Nazwa GEHEIMRAT SCHMID 48 lat, GRUDZIĄDZ 19 lat. Cały okres eksploatacji (67 lat) w administracji wodnej

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 9.04.2000 s. 7, 14.11.2000 s. 3–4; Die Fahrzeuge der Königlichen Weichsel, s. 4–5; [23] s. 146, 150; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.



GRUDZIĄDZ ex GEHEIMRAT SCHMID₁₈₇₆ na stoczni w Chełmnie, lata 1924–1939



GEHEIMRAT SCHMID₁₈₇₆ Chełmno 1941

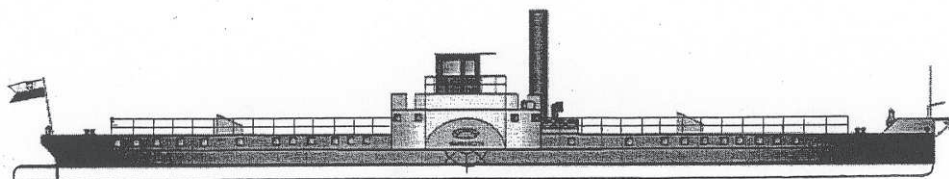
Reedereien pomijają statek przed 1920 rokiem, a przedłużają mu służbę w latach 1942–1945, co może sugerować, że stał się on ofiarą działań wojennych, podczas gdy został on wycofany z eksploatacji ze względu na duży stopień zużycia mechanizmów i dalszą nieprzydatność do służby. Wykaz stoczniowy podaje moc maszyny 110 KM.

**GONIEC > PFEIL > WARNEŃCZYK > DASZYŃSKI > JULIAN
MARCHLEWSKI #Fot.29, 30**

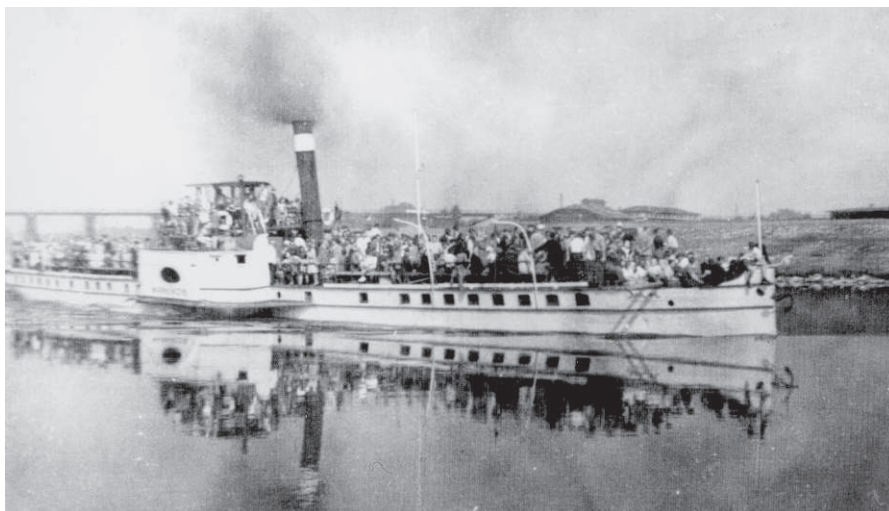
Statek pasażersko-towarowy, parowy zbudowany w 1903 r., Elbing, F. Schichau, nr 733, $L = 38,00$ m, $B = 4,60/9,30$ m, $T = 0,65$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 150 KM, $\varnothing(250, 400) \times 700$ mm, F. Schichau, Elbing, 48/48, kocioł parowy – brak informacji – F. Schichau, Elbing.

Przebieg służby

1903–1915	ГОМЕЦЬ/GONIEC	Chaim Rogozik, Płock
1910		data prawdopodobnego przedłużenia do $L = 46,50$ m,
1915–1918	PFEIL	statek zarekwirowany przez Niemców
12–13.11.1918	PFEIL	generał gubernator Hans von Bessler ewakuuje się z Warszawy do Torunia; statek we Włocławku zmienia banderę niemiecką na polską
1918–1920	WARNEŃCZYK	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
7.08.1920	WARNEŃCZYK	zmobilizowany
1920–1921	WARNEŃCZYK	Flotylla Wiślana WP – statek sztabowy, 4 ckm, radiostacja, rozebrano pomost sternika, przesuując jego stanowisko poza komin
5–7.06.1921	WARNEŃCZYK	Marszałek Józef Piłsudski dokonał na pokładzie statku dekoracji odznaczeniami bojowymi marynarzy, którzy wyróżnili się męstwem w wojnie 1920; następnie Marszałek odbył rejs do Fordonu i Grudziądza
1922–1924	WARNEŃCZYK	Towarzystwo Zjednoczonej Żeglugi Polskiej S.A., Warszawa
1924–1926	WARNEŃCZYK	ZWTTiŻP S.A., Warszawa
1927–1939	WARNEŃCZYK	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” sp. z o.o., Warszawa N = 90 KM



WARNEŃCZYK ex GONIEC₁₉₀₃ sylwetka 1920



WARNEŃCZYK ex GONIEC₁₉₀₃ koło portu Kraków–Płaszów 1944

1928		nowy kocioł 10 atn, 37,4 m ² , H. Keotz Mikołów, nr 1875–1928
1928		zgięcie pióra sterowego o 90° w wyniku ruchu wstecznego w kierunku mielizny
1939–1944	WARNEŃCZYK	Weichselländische Schifffahrts A.G., Krakau, linia Kraków–Nowy Korczyn
1945	WARNEŃCZYK	Komisariat Żegluga Śródlądowej, Warszawa
1946	WARNEŃCZYK	Żegluga Państwowa, Warszawa
1947–1948		przebudowa w stoczni płockiej wg projektu inż. Czesława Śladkowskiego; statek przedłużono do $L = 51,31$ m, zmieniono poszycie, zastąpiono bulajami okna kwadratowe zmniejszając ich liczbę, podniesiono tambory do poziomu pokładu, pobudowano stalowe przybudówki tamborowe, postawiono werandę o stalowej konstrukcji na pokładzie dziobowym, sterówkę przeniesiono przed komin; statek wszedł do eksploatacji na linii Warszawa–Gdańsk po defiladzie w Warszawie 6.06.48.
1948	DASZYŃSKI	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa
1949–1950	DASZYŃSKI	Państwowa Żegluga Środlądowa, Ekspozytura Warszawa
1951–1955	DASZYŃSKI	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa
1952		nr rejestracyjny 182
1956–1964	J. MARCHLEWSKI	Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa, N = 90 KM
1964–1974	J. MARCHLEWSKI	P.P. Żegluga Warszawska, Warszawa



JULIAN. MARCHLEWSKI ex GONIEC₁₉₀₃, lata 1952–1974

1965 nr rejestracyjny Wa-I-28
 1974 statek wycofany z eksploatacji, brak informacji o złomowaniu

Podsumowanie

71 lat służby, w tym:	Porty macierzyste:
bandera rosyjska (zabór) 12 lat	12 lat
bandera niemiecka (okupacja) 9 lat	Modlin 5 lat
bandera polska 50 lat	Warszawa 48 lat
	Kraków 6 lat

Nazwa GONIEC 12 lat, PFEIL 3 lata, WARNEŃCZYK 30 lat, DASZYŃSKI 7 lat, JULIAN MARCHLEWSKI 19 lat.

66 lat służby w żegludze (40 lat statek pasażersko-towarowy i 26 lat statek pasażerski) oraz 5 lat służby wojskowej

Źródła: [1] s. 101, 129, 158, 159, 175, 178; [2] s. 11; [3] s. 17; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 7, 7.09.1999 tab. 3, 14.06.2000 s. 23; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 zał. 1, 7.12.1997 s. 4 i zał.10; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-35; [5] s. 29; [7] s. 61, 65, 67, 76, 77, 79, 87, 88, 90, 91; Figuła s. – korespondencja 18.11.2004; Gęsikowski K., *Między wojnami*, Wodniak bydgoski; IŻŚ Warszawa – Księga rejestracyjna statków 1965–2002; Kozioł T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001; Kuligiewicz M., *Ten pierwszy rejs*. Kierunki 1974 nr 25; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962; [23] s. 150, 151, 152; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; [26] s. 60; <http://www.rzeczna2004.republika.pl>; Michalski M.A. – obserwacje własne statku WARNEŃCZYK, DASZYŃSKI i J. MARCHLEWSKI

Dyskant mylnie podaje, że 2.12.1921 statek zwrócono właścicielowi – Chaimowi Rogozikowi. Rząd Ignacego Daszyńskiego, w 1919 r. upaństwowił wszystkie prywatne statki parowe. Cała

żegluga została skoncentrowana w przedsiębiorstwie Polska Żegluga Państwowa i z tego przedsiębiorstwa WARNĘCZYK został zmobilizowany. W czasie jego służby wojskowej rząd wycofał się z koncepcji państwowych statków, dając byłym armatorom alternatywę albo zwrotu statku albo jego równowartości. Większość właścicieli odebrała swoje statki, jeden tylko Rogozik przyjął ekwiwalent pieniężny. Tak więc w chwili demobilizacji statku Rogozik nie był już jego właścicielem. Z tego powodu oba ocalałe z okresu wojennego statki przejęło Towarzystwo Zjednoczonej Żeglugi Polskiej, które grupowało statki nie mające właścicieli, takie jak:

- zdobyte na Niemcach : JAGIEŁŁO i ŁOKIETEK,
- były statki rosyjskiej administracji wodnej: MICKIEWICZ i STEFAN BATORY,
- sprzedane przez Rogozika KAZIMIERZ WIELKI i WARNĘCZYK.

Barbaś jest zdania, że statek w czasie okupacji nazywał się VENUS, jednak Koziół, Danielewicz, Figuła uważają, że pływał on pod dawną przedwojenną nazwą. Autor przyjmuje ten wywód ze zdziwieniem z paru powodów: Niemcy bardzo skrupulatnie zmieniali wszystkie polskie patriotyczne nazwy, Generalny Gubernator Hans Frank, urzędujący w Krakowie, był zaciekle nazistą i polakożercą, trudno więc sobie wyobrazić, że pod jego boki w ciągu 6 lat pływał statek o nazwie WARNĘCZYK.

Reedereien opuszczają część życiorysu statku z lat 1922 –1926, a także cały okres okupacji

PRS odnotowuje statek pod nieprawdziwą nazwą „Marchlewski”, podczas gdy prawidłowa nazwa brzmiała JULIAN MARCHLEWSKI.

Gęsikowski pisze, że WARNĘCZYK miał 51,31 m, długości i salon na pokładzie rufowym. Nie jest to prawdą, gdyż miał tylko 46,50 m, a wymieniony wymiar uzyskał po przebudowie w 1948 już jako DASZYŃSKI. Również jako DASZYŃSKI uzyskał werandę, ale tylko dziobową, natomiast rufowej nie miał nigdy.

Możliwe że są prawdziwe słowa Figuły, że DASZYŃSKI otrzymał w 1950 roku maszynę ze statku RACŁAWICE, co jednak nie ma związku ze złym stanem kotła, na co powołuje się respondent.

Arkuszewski [1] pisze, że GONIEC miał w roku 1903 maszynę o mocy 135 KM (s. 101), a w roku 1904–90 KM (również s. 101) – nie wygląda to wiarygodnie.

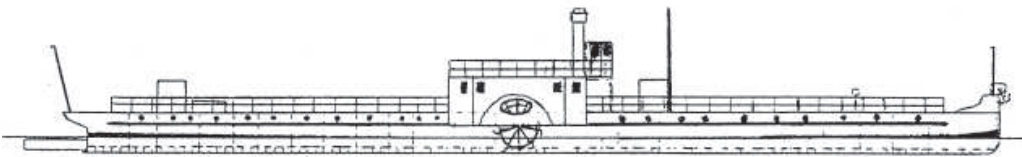
Na cytowanej stronie www podano $L = 51$ m od 1929 r., w rzeczywistości miało to miejsce dopiero w 1948 r., wcześniej 46,50 m.

GONIEC > NUR > TRAUGUTT > [Aniela]

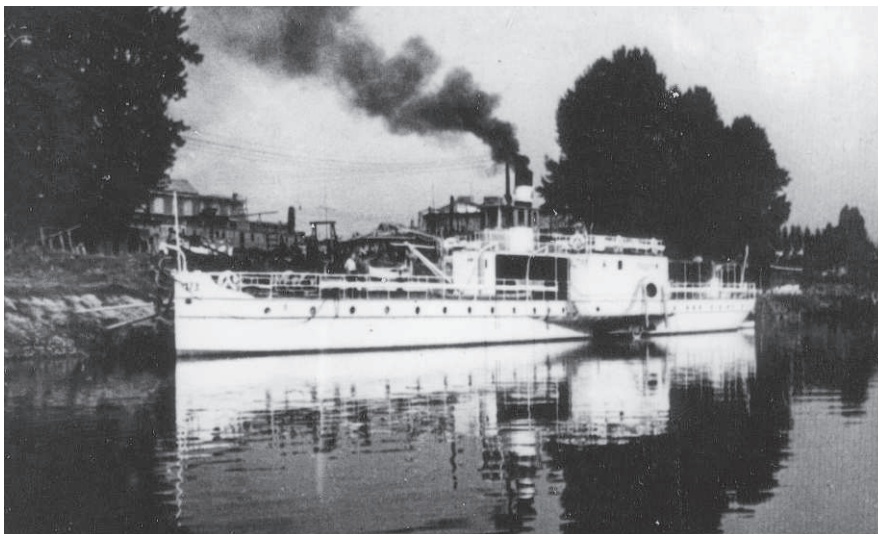
Statek pasażersko(700)-towarowy, parowiec .zbudowany w 1926 r. – Elbing, Ferdinand Schichau, nr 1169, $L = 57,18$ m, $B = 5,49 / 11,xx$ m, $T = 0,70$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 150 KM, $\varnothing(284, 513) \times 700$ mm, 57/57, F. Schichau, Elbing, 1926, kocioł parowy 12 atn, 58 m², F. Schichau, Elbing, 1926.

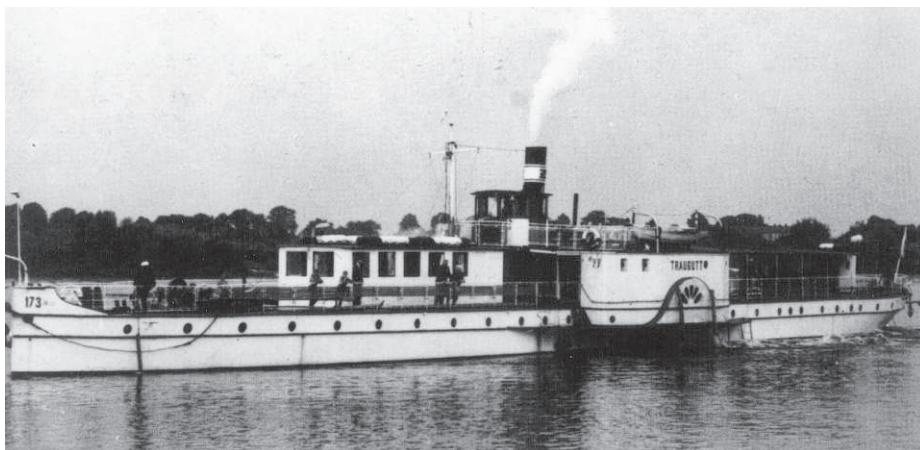
Przebieg służby

1927–1929	GONIEC	Chaim Rogozik, Płock
1929–1939	GONIEC	eksploatacja Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa; właściciel Chaim Rogozik, Płock

TRAUGUTT ex GONIEC₁₉₂₆ sylwetka 1954

1929–1933		linia Warszawa–Toruń
1934–1939		linia salonowa Warszawa–Tczew, N = 135 KM
1939–1945	NUR	Weichsel Reederei GmbH, Warschau
		linia Warszawa–Sandomierz
08.1944		statek zatopiony w czasie Powstania Warszawskiego
1945		wydobycie i odbudowa
1946–1947	TRAUGUTT	Żegluga Państwowa, Warszawa
1948	TRAUGUTT	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa
1949–1950	TRAUGUTT	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1951–1955	TRAUGUTT	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa
1952		nr rejestracyjny 173, (465 pasażerów)
1956–1963	TRAUGUTT	Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa
		pierwsza przebudowa statku – weranda dziobowa 5 okien, ent rufowy, wykrój w lustrze tamboru zamiast owalnego promieniowy, statek pasażerski
1964–1977	TRAUGUTT	P.P. Żegluga Warszawska druga przebudowa – weranda przedłużona do 7 okien

TRAUGUTT ex GONIEC₁₉₂₆, na Wiśle w latach 1952–1955



TRAUGUTT 1926 z werandą na pokładzie dziobowym, po roku 1965

1965		numer rejestracyjny Wa-I-25 trzecia przebudowa – weranda zmieniona na przebiegarnię (szereg drzwi z zewnątrz) – statek wczasowy
1977		statek wycofany z eksploatacji
1977–1980	[Aniela]	koszarka w Warszawie
1980–1984		statek porzucony w Porcie Praskim w Warszawie, uznany za zabytek kultury technicznej, dewastowany i rozkradany
1984		wrak przeholowany do Płocka i ustawiony na pochylni stoczni Żegluga Warszawskiej
05.1996		statek złomowany, bez sprzeciwu ze strony konserwatora zabytków, jedynie na podstawie decyzji syndyka upadłości ŻW inż. Barbary Książkiewicz

Podsumowanie

50 lat służby, w tym:

bandera polska 44 lata

bandera niemiecka (okupacja) 6 lat.

Porty macierzyste:

Płock 2 lata

Warszawa 48 lat

Nazwa GONIEC 12 lat, NUR 6 lat, TRAUGUTT 31 lat.

Całe 50 lat w żegludze, z czego 30 lat statek pasażersko-towarowy, ok. 15 lat statek pasażerski i ok. 5 lat statek wczasowy.

Źródła: Arkuszewski W. *Wiślane statki pasażerskie* s. 145–148, 153, 169, 179 [3] s. 18 Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 7, 7.09.1999 s. 1, tab. 4, 14.06.2000 s. 3 Danielewicz W. – korespondencja 11.05.1997 s. 1 Delkowski E. *Wykaz statków* poz. I–36 Figuła s. – korespondencja 18.11.2004 IZŚ Warszawa – Księga rejestracyjna statków 1965–2002. PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962 [23] s. 146, 151, 152

Schichau F. – *Verzeichnis dere erbauten Schiffe* Michalski M.A. – obserwacje własne statków GONIEC i TRAUGUTT oraz rejsy na pokładzie TRUGUTTa w 1947 i 1949 r.

GOTTHILF HAGEN > TRYTON > SPÓŁDZIELNIA WISŁA

Statek inspekcyjny, parowiec, zbudowany w 1886 r., Danzig, J.W. Klawitter, nr 127, $L = 44,20$ m, $B = 7,9,90$ m, $T = 0,95$, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 150 KM, Union Gießerei, Königsberg 1886, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1886–1914	GOTTHILF HAGEN	Königlich Preußische Weichsel-Strombau-Verwaltung, Danzig-Krakau
1915		wymiana kotła na 7,5 atn, 64 m ² – Union Gießerei, Königsberg
1915–1919	GOTTHILF HAGEN	Königlich Weichsel-Strombauverwaltung Danzig-Krakau
1920–1934	TRYTON	Żegluga Parowa – Ludwik Szymański, Toruń
1927–1934		statek pasażersko-towarowy na linii Toruń–Gdańsk, tent na pokładzie dziobowym
1935–1939	SP. WISŁA	Spółdzielnia „Wisła”, Toruń
09.1939		statek zatopiony na Wiśle pod Bobrownikami
2000		wrak statku nadal leży w nurcie rzeki, podczas niszówek powoduje zawirowania, a nawet zaczyna się wynurzać.

Podsumowanie

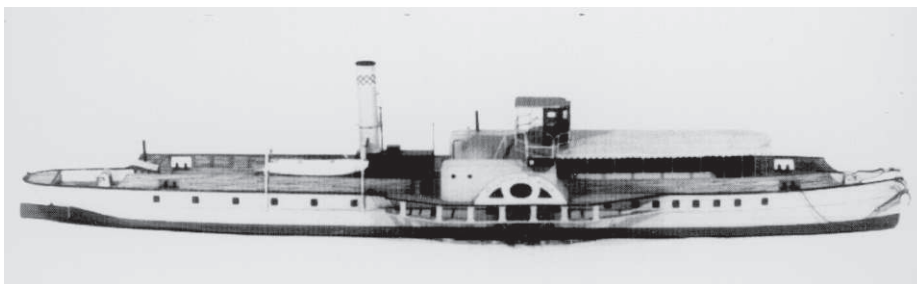
53 lata służby, w tym:		Porty macierzyste:
bandera niemiecka (zabór)	34 lata	Gdańsk–Krakowiec 34 lata
bandera polska	19 lat	Toruń 19 lat

Nazwa GOTTHILF HAGEN 34 lata, TRYTON 15 lat, SPÓŁDZIELNIA WISŁA 4 lata.

34 lata służby w administracji wodnej, 19 lat w żegludze (towarowo-holowniczej 12 lat i pasażersko-towarowej 7 lat).

Źródła: [1] s. 136, 157 Danielewicz W. – korespondencja 5.06.1999, s. 7; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-34; *Die Fahrzeuge* s. 4–5; Klawitter J.W. – *Verzeichnis der erbauten Schiffe*; [23] s. 149, 151; Sidor E. – rozmowa w Tczewie 17.10.2002.

Delkowski mylnie podaje, że pierwsza nazwa statku to GEHEIMRAT SCHMID. Nazwę tę nosił późniejszy GRUDZIĄDZ. Danielewicz błędnie pisze, że wrak statku został wydobyty w czasie okupacji w 1940 roku. Tymczasem w trakcie budowy rurociągu pod dnem Wisły, w rejonie po-



SPÓŁDZIELNIA WISŁA 1887 – model statku w Muzeum Wisły w Tczewie

wyżej Bobrownik, w roku 2000, nurek z Włocławka Andrzej Czerwiński stwierdził, że w czasie prac obejrzał leżący na dnie wrak, na którym można jeszcze, pomimo rdzy, odczytać napis „Spółdzielnia”. Dalsza część napisu była już nieczytelna. Ponieważ po Wiśle pływał tylko jeden statek mający w swej nazwie wyraz „spółdzielnia”, nie ma więc wątpliwości jaki wrak leży tam na dnie. Model statku SPÓŁDZIELNIA WISŁA znajduje się w Muzeum Wisły w Tczewie.

GRAF TOTLEBEN > LEON > H 3 > ADMIRAŁ DICKMAN

Holownik parowy, zbudowany w 1886 r. brak informacji o stoczni, $L = 45,65$ m, $B = 5,65/?$ m, $T = 0,55$ m, maszyna parowa 135 KM, kocioł parowy – brak informacji

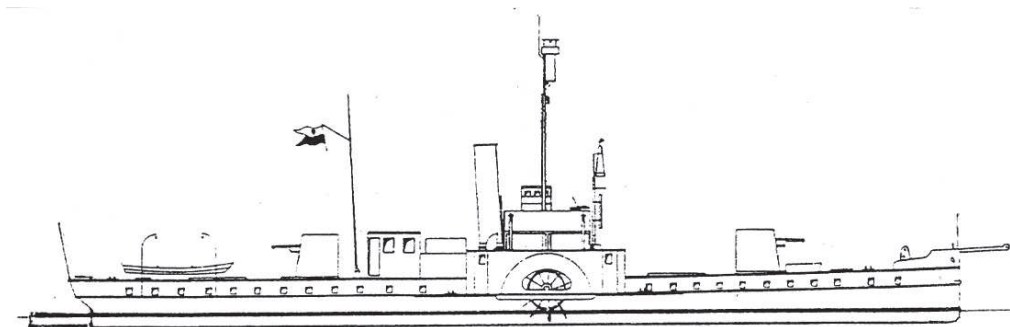
Przebieg służby

1886–1917	ГРАФ ТОТЛЕБЕНЬ	Michaił Szafir i Ivan Galpern, Pińsk
1917–1920	ЁЛІІ	Sowiecka Flotylla Dnieprzańska
5.03.1920		zdobyty przez WP w Mozyrzcu
1920	H 3	Flotylla Pińska WP – holownik
07.1920	H 3	zatoniony na mieliźnie Kaczanowice
1921–193x	ADMIRAŁ DICKMAN	statek uzbrojony (2–4)×75 mm, 3 ckm, miny
193x–1939	ADMIRAŁ DICKMAN	statek cel, bez załogi i bez uzbrojenia
09.1939	[Admirał Dickman]	wrak osadzony przy Przewozie Łachewskim, z atrapami ludzi i uzbrojenia, ścigał na siebie naloty Luftwaffe

Podsumowanie

W czasie 54 lat służby:		Porty macierzyste:	
bandera rosyjska (zabór)	31 lat	Pińsk	51 lat
bandera sowiecka (zabór)	3 lata	brak informacji	3 lata
bandera polska	20 lat.		

Nazwa GRAF TOTLEBEN 31 lat, LEON 3 lata, H 3 1 rok, ADM. DICKMAN 19 lat.



ADMIRAŁ DICKMAN ex GRAF TOTLEBEN₁₈₈₆ sylwetka z lat 1920–29

Spośród 54 lat: 31 lat jako holownik w żegludze, pozostałe 23 lata jako statek wojskowy (holownik, statek uzbrojony i statek cel).

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6, 21.02.1999 s. 2; [5] s. 89, 104, 350; Dyskant J.W., *Czarnobyl 1920*, s. 91; [20] s. 189, 191, 591 [23] s. 150; [30]

Reedereien piszą o statku ADMIRAŁ DICKMAN na Wiśle, co jest niezgodne z prawdą. Statek ten w latach 1920–1929 pełnił swą służbę wyłącznie w rejonie Pińska.

GREIF

Statek pasażerski, parowiec, tego samego typu jest statek PFEIL zbudowany w 1867 r. – Danzig, J.W. Klawitter, nr 36, $L = 32,60$ m, $B = 4,26/?$ m, $T = 1,40$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1867–1894	GREIF	Alexander Gibsone, Danzig
1894–1911	GREIF	„Weichsel”, Danzig
po 1911		brak informacji o dalszych losach statku

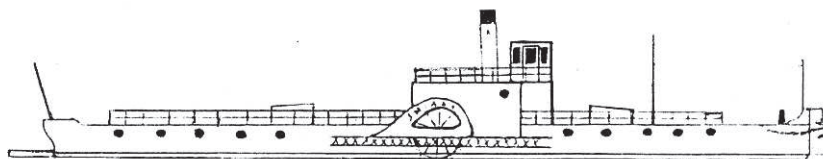
Źródła: Klawitter J.W. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; [23] s. 147, 152.

GRESHAM > BEETHOVEN > X > HLUBOKA > Y > (NEPTUN) > ŚMIAŁY

Holownik parowy, zbudowany w 1905 r – Southampton, J. Thornycroft, $L = 32,20$ m, $B = 3,52 / 7,20$ m, $T = 1,001,10$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM – Scott, Glasgow 1905, kocioł parowy szkocki, brak pozostałych danych

Przebieg służby

1905–1906	GRESHAM	London County Council, London
1907–1909	GRESHAM	City Steamboat Co., London
1910–1911	BEETHOVEN	Köln-Mülheimer Dampfschiffahrt, Köln
1912–1918	BEETHOVEN	Emil und Fritz Berger, Memel
1919–1925	X	armator nieznany, pływał pomiędzy Gdańskiem a Szczecinem
1926–1938	HLUBOKA	Vltavsko-Labska Doprava, Praha
1939–1943	HLUBOKA	Česko-Morawska Plavebni Akciova Společnost' Labska, Praha
1944	Y	zarekwirowany przez Wehrmacht, koleją przewieziony do Krakowa, na Wiśle przewoził transporty wojskowe
08.1944		zatopiony przez armię sowiecką koło Puław
1944–1945		wrak



ŚMIAŁY ex GRESHAM₁₉₀₅ szkic pamięciowy z lat 1948–53

1946–1947	(NEPTUN)	wydobyty i odbudowany przez stocznię w Puławach, proponowana nazwa NEPTUN
1948–1951	ŚMIAŁY	Państwowy Zarząd Wodny, Puławy
1951–1953	ŚMIAŁY	Rejon Dróg Wodnych, Puławy
1954–1956	ŚMIAŁY	Rejon Dróg Wodnych, Płock
1955		przebudowa
1957	ŚMIAŁY	Rejon Dróg Wodnych, Bydgoszcz
1958–1963	ŚMIAŁY	Rejon Dróg Wodnych, Tczew
1964–1966	ŚMIAŁY	Okręgowy Zarząd Wodny, Tczew
1965		nr rejestracyjny Gd-I-24
1967		statek wycofany z eksploatacji
1969–1970		kadłub przeholowano morzem na jezioro Jamno dla Koszalińskiego Klubu Morskiego LOK „Tramp” w Mielnie, z przeznaczeniem na kawiarnię; z planów przebudowy zrezygnowano
1971		kadłub przetransportowano do Ośrodka Wypoczynkowego Państwowych Zakładów Graficznych w Łazach i ustawiono na brzegu
2005		kadłub nadal stał w Łazach

Podsumowanie

W czasie 62 służby:

Porty macierzyste:



restauracja w Łazach pow. Koszalin – rok 2005, kadłub statku ŚMIAŁY ex GRESHAM₁₉₀₅

bandera brytyjska	5 lat	Londyn	5 lat
bandera niemiecka	2 lata	Kolonia	2 lata
bandera niemiecka (okupacja Kłajpedy)	7 lat`	Kłajpeda	7 lat
W.M. Gdańska lub niemiecka	7 lat	Gdańsk	7 lat (?)
bandera czechosłowacka	13 lat	Praha	19 lat
bandera niemiecka		Kraków	kilka miesięcy
(tzw. Protektorat Czech i Moraw)	6 lat	Puławy	6 lat
bandera niemiecka (okupacja)	kilka miesięcy	Płock	3 lata
wrak na wodach polskich	3 lata	Bydgoszcz	1 rok
bandera polska	19 lat	Tczew	9 lat.

Nazwa GRESHAM 5 lat, BEETHOVEN 9 lat, HLUBOKA 19 lat, (NEPTUN) 0 ŚMIAŁY 19 lat, nieznana X 7 lat, nieznana Y 1 rok.

Statek służył w administracji wodnej (brytyjskiej i polskiej) 21 lat, w żegludze 38 lat, w wojsku – kilka miesięcy, a przez 3 lata był nieczynny (wrak i odbudowa).

Źródła: Barbaś H. – korespondencja 25.04.2002 s. 6, 10, 18.07.2002, s. 2; Danielewicz W. – korespondencja 5.06.1999 s. 18–19; IŻŚ Gdańsk – Księga rejestracyjna statków 1965–2002; [24] s. 94, 264; [28] s. 26, 77–80; Michalski M.A. – obserwacje własne statku ŚMIAŁY w Malborku – 1963.

Barbaś pisze, że w czasie odbudowy statku w latach 1946–1947 zamierzano nadać mu nazwę NEPTUN. Nie wyjaśniona jest sytuacja, którą opisał Wrębiakowski w skrypcie dla studentów. Pisze on o badaniu stateczności holownika ŚMIAŁY w PZW w Gorzowie Wielkopolskim w dniu 19.07.1948. Co robił w Gorzowie statek, który właśnie zwodowano w Puławach? Nie budzi wątpliwości, że chodzi o ten sam statek. Autor daje rzut poziomy bocznołowca, którego długość określa na 31,00 m. Jest to statek o zachwianych proporcjach (część dziobowa ma długość od stewy do osi kół łopatkowych 12,60 m, a część rufowa 18,40 m). Rejestr statków IŻŚ w Gdańsku bezpodstawnie pisze, że statek zbudowano w 1895 roku. Rindt i Trost podają błędne L i B oraz $N = 250$ KM, w co można jednak wątpić.

GRUNER

Statek pasażerski, parowiec zbudowany w 1895 r. – Kijów, brak informacji o stoczni nieznane parametry kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

1895–1920	ГРУНЕР	Julis Kubiak, Pińsk
1920–1939	GRUNER	Julis Kubiak, Pińsk
po 09.1939		brak dalszych informacji o statku

Źródło: Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6 , 21.02.1999 s. 2.

GWIAZDA

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1892 r. – Elbing, F. Schichau, nr 485, $L = 36,80$ m, $B = 4,09/5,94$ m, $T = 0,70$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM – F.Schichau, Elbing; kocioł parowy – brak informacji – F. Schichau, Elbing.

Przebieg służby

1892–1914 3BE3ДА/GWIAZDA L. Stern i Tabacznik, Włocławek
1914 zarekwirowany przez armię rosyjską, zatopiony pod Jarosznem, wrak dotychczas nie wydobyty

Źródła [1]s. 99 [3] s. 28; Barbaś H. korespondencja 5.05.1999 s. 7, 7.09.1999 tab.1, 14.06.2000 s. 3, 1', 6', 10', 15.12.2001 s. 6; [23] s. 151; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

Barbaś podaje błędnie parametry statku – budowa 1887, Gdańsk, $L = 47,50$ m, $N = 60$ KM, ponadto statek był własnością spółki włocławskiej, a nie włostowickiej. Włostowice to była wówczas wieś koło Puław, dziś dzielnica tego miasta.



GWIAZDA₁₈₉₂ w Puławach 1914

HARTLIEB > NEMAN

Holownik parowy zbudowany w 1884 r. – Stettin-Grabow, Aron und Gollnow, nr 153, $L = 43,80$ m, $B = 4,97/9,47$ m, $T = 0,81$ m, maszyna parowa – brak informacji; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1884–1917	HARTLIEB	Julius Schottländer, Breslau
1917–1945	HARTLIEB	SDCBL, Hamburg
1945–1949	HEMAH	SOAG
1949–1953	NEMAN	DOS, 300 KM
1953–1956	NEMAN	DSU Magdeburg
1957	NEMAN	DBR Magdeburg
		brak informacji o dalszym losie statku

Źródła: [15] s. 180; [24] s. 91.

HAVEL > BERTHA > MASOVIA > KERMUSA > WILNIANIN

Holownik parowy, zbudowany w 1856 r. – Hamburg, Reiherstiegwerft, nr 31, $L = 42,70$ m, $B = 3,60/5,50$ m, $T = 1,20$ m, maszyna parowa 85 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1856–1865	HAVEL	Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts Gesellschaft
1866–1889	BERTHA	? Berlin
1890–1891	MASOVIA	Gesellschaft zur Erleichterung des Personenverkehrs auf der Masurischen Seen, Lötzen – po przebudowie na statek pasażerski
1892–1894	KERMUSA	Masurische Dampfer Compagnie, Lötzen
1895–1914	KERMUSA	administracja wodna – statek inspekcyjny, Lötzen
1914–1915	KERMUSA	Festungsbootsabteilung Königsberg, Seeflotte Lötzen
1916–1939	KERMUSA	administracja wodna – Lötzen
08.-09.1939	KERMUSA	Masuren Flottille, Lötzen
1939–1944	KERMUSA	administracja wodna – Lötzen
10.44 – 01.45	KERMUSA	Transportflottille Masuren – statek szkolny, Lötzen
21.01.1945		samozatopienie statku
1946		wydobycie i odbudowa statku
1946–1947	WILNIANIN	Żegluga Państwowa, Giżycko nr rej. 4423, $N = 120$ KM
1948	WILNIANIN	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Giżycko
1949–1950	WILNIANIN	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Giżycko
1951	WILNIANIN	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Giżycko
1951		statek wycofany z eksploatacji
1956		statek złomowany

Podsumowanie

W służbie 96 lat, w tym:

bandera niemiecka	89 lat
wrak na polskich wodach	1 rok
bandera polska	6 lat

Porty macierzyste:

Hamburg	10 lat
Berlin	24 lata
Giżycko	62 lata.

Nazwa HAVEL 10 lat, BERTHA 24 lata, MASOVIA 2 lata, KERMUSA 54 lata, WILNIANIN 6 lat.

34 lata służby jako holownik w żegludze, 11 lat jako statek pasażerski, pozostałe 50 lat w administracji wodnej z przerwami na trzykrotną mobilizację.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 6; [15] s. 24; Pająk G. – rozmowa 2001 i 10.10.2002; [24] s. 91.

Danielewicz podaje błędne wymiary statku: 21,00×3,10/5,50×1,20. Meyer pisze o nieistniejącym przedłużeniu statku w 1892 r na 57,20×5,50×1,20. Obu tym wersjom zaprzecza Pająk, biorąc pod uwagę, że długość statku nie mogła być większa od długości komór śluz Guzianka (44,00 m) i Karwik (45,00 m), a równocześnie na posiadanym przez niego zdjęciu statek jest znacznie dłuższy niż 21 metrów. Rindt i Trost [24] podają $N = 100$ KM. Tambory na połowie wysokości kadłuba, zabudowane obustronnie, otwór w lustrze w kształcie przekrojonego bochenka chleba (obserwacja autora). Autor wątpi, by statek nie miał wymienionego kotła w okresie 96 lat.

HECLA

Statek pasażerski, parowiec, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

1857–1868	HECLA	Alexander Gibsone, Danzig
po 1868		brak informacji o dalszym losie statku

Źródło: [23] s. 147.

HEINRICH KOCH > PESCHECK

Statek inspekcyjny, parowiec zbudowany w 1891 r. – Elbing, Ferdinand Schichau, nr 459 $L = 23,00$ $B = 3,80$ / ? m, $T = ?$ m, maszyna parowa 65 KM kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1891–1xxx	HEINRICH KOCH	Wasserbau Inspektion Posen
1xxx–1919	HEINRICH KOCH	Wasserbau Inspektion Birnbaum
1920–1933	PESCHECK	Wasserbauamt Oppeln
po 1933		brak dalszych wiadomości o statku

Źródła [24] s. 92, 122; Schichau F. – Verzeichbis der erbauten Schiffe.

HEKLA

Statek pasażerski, parowiec, zbudowany w 1895 r. – Danzig, J.W. Klawitter, nr 195; $L = 34,60$ m, $B = 5,80/?$ m, $T = 1,00$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 250 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1895–1899	HEKLA	Johann Wilhelm Klawitter, Danzig
po 1899	ГЕКЛЯ	Piotr Dyrenhof, Vołchov

Źródła: Klawitter J.W. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; [23] s. 149.

HENRIETTE

Holownik parowy, zbudowany w 1878 r. – Roßlau, Gebrüder Sachsenberg; $L = 26,00$ m, $B = 3,75/8,22$ m, $T = ?$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1878–1896	HENRIETTE	Stanzien und Becker, Memel
1896–1900	HENRIETTE	na Odrze
1900–1908	HENRIETTE	armator rosyjski
1907		statek przedłużony do $L = 32,03$ m,
1908–19xx	VULCAN	A.H. Schwedersky, Memel
19xx–1945	VULCAN	Danzig
		dalszy los statku nieznan

Źródło: [24] s. 92.

HENRIETTE > VETLUGA > WETLUGA

Holownik parowy – bliźniaczy statek LOEBEL, zbudowany w 1882 r. Stettin-Grabow, Aron und Gollnow, nr 127 $L = 43,80$ m, $B = 4,97 / 9,29$ m, $T = 0,60$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 200 KM kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1882–19xx	HENRIETTE	J. Schottländfer, Breslau
19xx–1945	HENRIETTE	SDCBL Hamburg
1945–1949	ВЕТЛУГА	SOAG
1949–1953	WETLUGA	DOS
1953	WETLUGA	DSU Berlin
		brak informacji o wycofaniu i złomowaniu statku

Źródła: [15] s. 263; [24] s. 92.

HENRYK > ZVEZDA

Statek pasażersko-towarowy, parowiec zbudowany w 1887 r., Warszawa, stocznia Maurycego Fajansa na Solcu; $L = 26,40$ m, $B = 3,80/?$ m, $T = 0,48$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 120 KM – M. Fajans, Warszawa; kocioł parowy – brak informacji .

Przebieg służby

1887–1895	ГЕНРЫК/HENRYK	Żegluga Parowa Maurycego Fajansa, Warszawa
1895–1906	ЗВЕЗДА	I. Ginzburg (brak miejscowości)
po 1906		brak dalszych informacji

Źródła: [1] s. 98; Danielewicz W. – korespondencja 7.12.1997 zał. 6; [23] s. 146.

HERBERT

Wiemy tylko, że do 1920 roku stanowił własność G. Płowierca z Bydgoszczy, a we wrześniu tegoż roku został zmobilizowany do Flotyli Wiślanej w Toruniu. Uzbrajanie statku rozpoczęto w grudniu 1920 r. Dalszy los statku nie jest znany (w składzie Flotyli nie jest on już wykazywany).

Źródło: [7] s. 78, 82.

HEROLD > KAZIMIERZ WIELKI > [KAZIMIERZ WIELKI]

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1897 r. – Elbing, F. Schichau, nr 635; $L = 35,80$ m, $B = 4,60/8,25$ m, $T = 0,60$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 120 KM – F. Schichau, Elbing; kocioł parowy – brak informacji – F. Schichau, Elbing.

Przebieg służby

1897–1915	ГЕРОЛЬД/HEROLD	Chaim Rogozik, Płock
1915–1918	HEROLD	Chaim Rogozik, Płock
1919–1921	KAZIMIERZ WIELKI	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1921		Chaim Rogozik nie chciał zwrotu statku, przyjął ekwiwalent pieniężny
1922–1924	KAZIMIERZ WIELKI	Towarzystwo Zjednoczonej Żeglugi Polskiej S.A., Warszawa
1924–1926	KAZIMIERZ WIELKI	Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej S.A., Warszawa
1925		statek przedłużony w stoczni modlińskiej do $L = 40,70$ m,
1927–1939	KAZIMIERZ WIELKI	eksploatacja Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa, właściciel WATTiŻ, S.A., Warszawa; $N = 90$ KM

1929		zerwanie się łańcucha windy, statek zderza się z izbicą, przechył, woda wlewa się przez okna do wnętrza kadłuba
09.1939	KAZIMIERZ WIELKI	we Włocławku zaplanowano włączenie statku do Oddziału Wydzielonego Rzeki Wisły, ale zrezygnowano
1939–1944	KAZIMIERZ WIELKI	Weichselländische Schiffahrts A.G., Krakau
1944		statek zatopiony pod Sandomierzem
1944–1954	[KAZIMIERZ WIELKI]	wrak ujęty w ewidencji Żeglugi w Krakowie, zaliczony do statków pasażerskich, moc maszyny oszacowana na 75 KM (na jakiej podstawie?)
1954		wrak wydobyty i złomowany

Podsumowanie

47 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:
bandera rosyjska (zabór)	18 lat,	Płock 21 lat
bandera niemiecka (okupacja)	8 lat	Warszawa 21 lat
bandera polska	21 lat	Kraków 5 lat.

Nazwa HEROLD 21 lat, KAZIMIERZ WIELKI 26 lat.

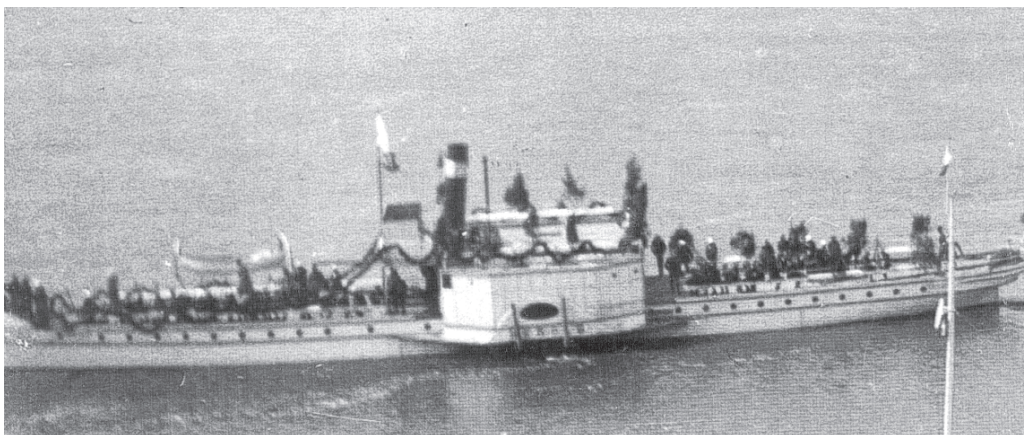
Całe 47 lat w żegludze pasażersko-towarowej.

Źródła: [1] s. 93, 100, 155; [2] s. 12; [3] s. 11; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 2, 3, 14.06.2000 s. 1', 5', 23'; Danielewicz W. – korespondencja 11.05.1997 s. 12–13, 29.06.1997 s. 11, 12.08.1997 s. 2, 7.12.1997 s. 2; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-40; [7] s. 171, Gęsikowski K.: *Między wojnami*. Wodniak bydgoski; Kozioł T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001; Pismo PŻŚ nr WI – Tj 47/51 z dnia 27.04.1951; [23] s. 151, 152; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; Michalski M.A. – obserwacje własne statku KAZIMIERZ WIELKI.

Danielewicz myli się uważając, że KAZIMIERZ WIELKI był eksploatowany po II wojnie światowej. Statek był w ewidencji Żeglugi, lecz leżał na dnie Wisły pod Sandomierzem. Danielewicz i Kozioł uważają, że KAZIMIERZ WIELKI był użytkowany w czasie okupacji pod swoją dotychczasową nazwą. Autor uważa że byłoby to zupełnie niezrozumiałe z punktu widzenia ideologii nazistowskiej. Dotychczas brak jednak innych informacji. Stoczniowy spis Schichaua wykonany został po 1923, gdy KAZIMIERZ WIELKI ex HEROLD został już przedłużony do $L = 40,70$ m. O przedłużeniu, które nastąpiło w 26 lat po wodowaniu statku, nie mogli wiedzieć jego budowniczy. Gęsikowski błędnie podaje długość statku 52 m.

X > HEROLD > Y > HEROLD

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1921 r. – Elbing, F. Schichau, nr 1120; zakupiony w 1926 r.; $L = \text{ok. } 39$ m, $B = \text{ok. } 4,50/\text{ok. } 8,50$ m, $T = 0,70$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 110 KM, $\emptyset(261, 462) \times 700$ mm 50/50; F. Schichau, Elbing nr 3499–1921; kocioł parowy płomieniówkowy 12 atn, $43,8 \text{ m}^2$, F Schichau, Elbing nr 3499–1921.



HEROLD₁₉₂₁, Płock 1927 w czasie transportu prochów Juliusza Słowackiego

Przebieg służby

1921–1926	X	statek pozostawał w stoczni, brak nabywcy
1926–1939	HEROLD	Chaim Rogozik, Płock
1939–1945	Y	brak informacji
1945		statek uszkodzony, naprawa
1946–1947	HEROLD	Żegluga Państwowa, Warszawa
1948	HEROLD	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa
1949–1950	HEROLD	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1951–1954	HEROLD	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa
1955		w stoczni puławskiej wymontowano ze statku maszynę i kocioł parowy, z przeznaczeniem dla statku MATEJKO
1956		porzucony kadłub statku HEROLD leżał na terenie stoczni dalszy los kadłuba nieznan

Podsumowanie

W służbie 29 lat, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera polska	23 lata	Płock	13 lat
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat	Warszawa	10 lat

Nazwa HEROLD 23 lata, brak informacji 6 lat, Y 6 lat.

23 lata jako statek pasażersko-towarowy w żegludze, 6 lat brak informacji.

Źródła [1] s. 145, 146, 149, 153, 178; [3] s. 17; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 3, 7.09.1999 s. 1, 14.06.2000 s. 3, 23'; Danielewicz W. – korespondencja 11.05.1997 s. 13, 12.08.1997 s. 3; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-37; [23] s. 148, 151, 152; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; Michalski M.A. obserwacje własne i rejs na pokładzie statku HEROLD w 1949 roku.

Statek zbudowano w 1921 roku, w czasie gdy w Polsce cała żegluga była upaństwowiona. Nic więc dziwnego, że Rogozik nie kupował statku jako prezentu dla państwowego armatora.

Dopiero prawne uregulowanie własności statków, pozwoliło na sfinalizowanie transakcji. Barbaś potwierdza, że odbiór statku HEROLD odbył się w Elblągu w roku 1926, a statek odbierał Jan Gawdzik (były płocczanin, mieszkający w Puławach).

Autor kwestionuje powszechnie głoszoną opinię (Arkuszewski, Barbaś, Danielewicz, Delkowski), że MATEJKO to dawny HEROLD. Nazwa statku zawsze związana jest z jego kadłubem. Przeniesienie jednostki napędowej z jednego statku do drugiego nie pociąga za sobą przeniesienia ani nazwy, ani historii pierwszego statku. HEROLD przestał istnieć, gdy pozbawiono go maszyny i kotła.

Reedereien [23] zaliczają statek HEROLD do floty Vistuli, czemu stanowczo zaprzecza Danielewicz. Ponadto wydawnictwo to zamieszcza statek u Rogozika w 1923 r., a więc na trzy lata przed odbiorem ze stoczni.

Autor jest zdania, że decydenci żeglugowi zmarnowali dość nowy, w pełni sprawny i jeden z najszybszych statków, decydując się na „techniczny kanibalizm” tylko z powodu krótkowzrocznej zachłanności. Kadłub statku MATEJKO był o 24 lata starszy, a statek bardziej zniszczony, przede wszystkim w rezultacie trzykrotnego zatapiania, był jednak nieco dłuższy (większa liczba pasażerów), a więc chwilowo mógł przynosić wyższy dochód.

Spis statków zbudowanych przez stocznię Ferdinanda Schichaua w Elblągu podaje nieprawdziwą długość statku $L = 45,50$ m, co Danielewicz przyjął jako pewnik.

Na wspólnej fotografii z uroczystości przetransportowania prochów Juliusza Słowackiego w 1927 roku, stoją jeden za drugim (w tej samej odległości od fotografa, statki HEROLD i WARSZAWA ($L = 45,50$ m)). Z proporcji wynika, że HEROLD ma długość ok. 39 m.

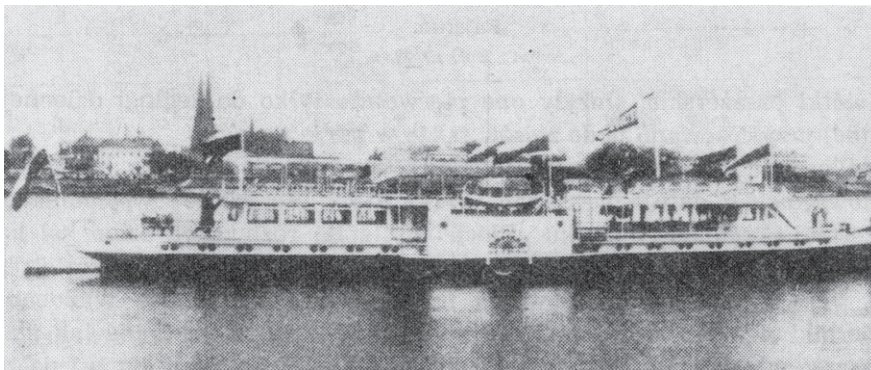
Danielewicz błędnie podaje, że HEROLD w czasie okupacji był promem we Włocławku. Okazało się jednak że pracę tę wykonywał DUNAJEK.

HETMAN > SAN > BAJKA

Statek pasażerski (700), parowiec, zbudowany w 1912 r – Włocławek, stocznia „Krater”; $L = 49,80$ m, $B = 5,40 / 7,20$ m, $T = 0,45$ m; maszyna parowa 165 KM – Ferdinand Schichau, Elbing; kocioł parowy – brak parametrów – Maurycy Fajans i Synowie, Warszawa.

Przebieg służby

1912–1915	ГЕТМАН/HETMAN	Towarzystwo „Krater”, Włocławek (flagowy statek tego armatora)
1915		zatoniony przez wycofującą się armię rosyjską
1919		wydobyty przez Warszawskie Akcyjne Towarzystwo Handlu i Żeglugi
1921	SAN	odbudowany jako statek pasażersko-towarowy
1921–1925	SAN	WTTiŻ S.A., Warszawa
1926	BAJKA	statek przedłużony do $L = 60,00$ m, $B = 5,40/8,20$ m, $T = 0,60$; podczas przebudowy podniesiono tambory do poziomu głównego pokładu, moc maszyny wynosiła już tylko 135 KM; statek wyposażono w werandy jako statek spacerowy



HETMAN₁₉₁₂ nowy, flagowy statek firmy Krater w Warszawie 1912

1927–1939	BAJKA	eksploatacja Polska Żegluga Rieczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa; właściciel – Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi, Warszawa; N = 135 KM
09.1939		po zakończeniu działań wojennych kampanii wrześniowej, statek znalazł się w Płocku, skąd w listopadzie powrócił do Warszawy
1939–1944	BAJKA	statek zacumowany przy ul. Wioślarskiej w Warszawie pełnił rolę pływającej kawiarni, prowadzonej przez Olę Obarską
12.08.1944		na początku Powstania Warszawskiego, statek został poważnie uszkodzony ogniem niemieckiej artylerii, prowadzonym z mostu Poniatowskiego i zatonął
08 1944		w dalszej części Powstania statek całkowicie zniszczony
1954		wrak wydobyto i złomowano
połowa lat 60.		podczas kręcenia filmu o desancie I Armii WP na płycie Czerniakowskiej, w roli „Bajki”, występował



BAJKA ex HETMAN₁₉₁₂ na Wiśle w Warszawie, rok 1932

ucharakteryzowany statek LUDWIK WARYŃSKI,
którego złomowanie przerwano na Żeraniu, częściowo
nawet odbudowano, dostosowując do potrzeb filmu

Podsumowanie

32 lata służby, przerwanej zniszczeniem statku Porty macierzyste:
bandera rosyjska (zaborcza) 3 lata, wrak 6 lat, – Włocławek 3 lata, – bandera
niemiecka (okupacyjna) 5 lat, – Warszawa 23 lata. – bandera polska 18 lat. Nazwa HETMAN
3 lata, SAN 5 lat, BAJKA 18 lat. Statek miał 3 lata służby w charakterze jednostki pasażerskiej
– salonowej, 5 lat jako statek pasażersko-towarowy, 13 lat jako statek spacerowy w rejonie
Warszawy i 5 lat jako pływająca kawiarnia.

Źródła: [1] s. 95, 102, 106–108, 111, 137, 142, 154, 159; [3] s. 11; Danielewicz W. – korespondencja 11.05.1997 s. 11–12; Delkowski E.: Czerniaków t.1, s. 529–534; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-4 [10] s. 121; [23] s. 149, 151, 152, 153; Michalski M.A. – obserwacje własne i pobyt na pokładzie Bajki w 1939.

Statek SAN miał trudności z utrzymaniem się w czasie rozkładowym podczas odbywania regularnych rejsów liniowych. Jednocześnie okazało się, że istnieje w rejonie Warszawy duże zapotrzebowanie na wieczorowe oraz niedzielne rejsy spacerowe. Rejsy takie odbywały się początkowo na pokładach statków POLSKA i FRANCJA, ale statki te przeznaczone były do obsługi linii salonowej do Torunia, a później do Tczewa, nie mogły więc odbywać spacerów. To zadecydowało o przebudowie SANA na BAJKĘ i statek ten sprawdził się w tej roli.

W czasie wojny nie organizowano spacerów, ale wyposażenie BAJKI pozwalało na użycie w roli kawiarni.

Reedereien [23] pominęły okres, gdy statek nazywał się SAN, stosując do końca lat dwudziestych nazwę HETMAN, pominęły też okres okupacji i zniszczenie BAJKI przez Wehrmacht. BAJKA na wodach Polesia to inny statek.

HOHENZOLLERN > DNESTR > DNJESTR

Holownik parowy zbudowany w 1891 r., Stettin-Grabow, Oderwerke, nr 393; $L = 44,80$ m, $B = 5,20/9,65$ m, $T = 0,72$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 300 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1891–1945	HOHENZOLLERN Fürstenberger Dampfer Co., Fürstenberg a O.
1945–1949	ДНЕЦП SOAG
1949–1953	DNJESTR DOS
1953–1956	DNJESTR DSU Magdeburg
1957–1960	DNJESTR DSU Berlin
1960	statek wycofany
1980	wrak nadal istnieje

Źródła [15] zwischen s. 140 [24] auf Elbe und Oder s. 99.

INŻYNIER

Holownik parowy zbudowany w 1886 r. – Warszawa, Stocznia Maurycego Fajansa na Solcu, bliźniaczy statek POMOCNIK, $L = 28,34$ m, $B = 3,60 / 6,40$ m, $T = 0,48$ m, maszyna parowa 70 KM – Stocznia Maurycego Fajansa, Warszawa; kocioł parowy – brak informacji .

Przebieg służby

1886–1890	ИНЖЕНЕР/INŻYNIER	Żegluga Parowa Maurycego Fajansa, Warszawa
1891–1914	ИНЖЕНЕР/INŻYNIER	Żegluga Parowa M. Fajans i Synowie, Warszawa
1914–1915		zarekwirowany przez armię rosyjską
1915		zatoniony na Bugu koło Zegrza
1924		wydobycie i odbudowa
1924–19xx	INŻYNIER	holownik stoczni modlińskiej dalszy los statku nieznany

Źródła: [1] s. 98; Danielewicz W. – korespondencja 7.12.1997 zał. 7; [7] s. 102.

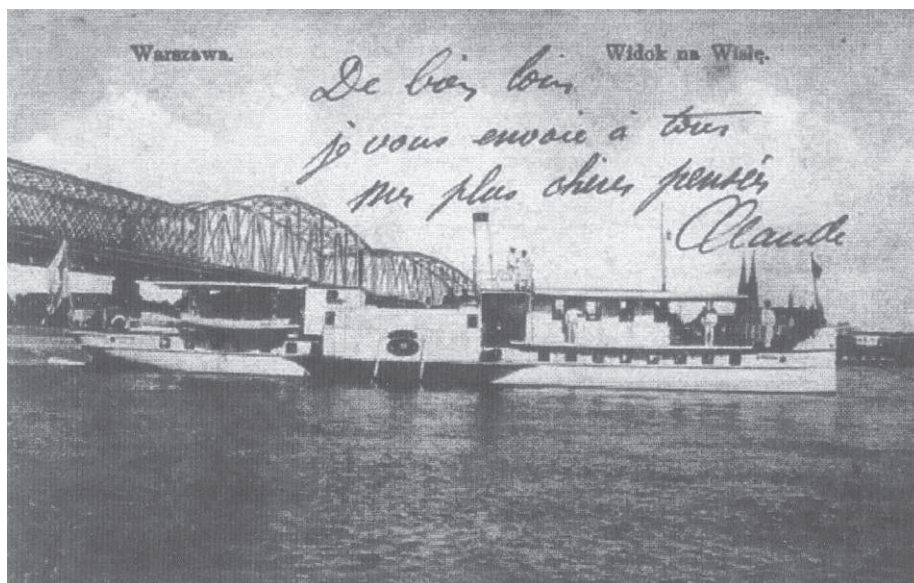
Reedereien pomijają ten statek w swoim wykazie.

INŻYNIER > „H” NOWA ALEKSANDRIA* > NOVOGEORGEVSK** > MODLIN > CHODKIEWICZ > BUG > CHODKIEWICZ

Niewiadome przeznaczenie statku, parowiec zbudowany w 1892 r. – Elbing, F. Schichau, nr 490; $L = 20,00$ m, $B = 3,65/?$ m, $T = ?$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 70 KM – F. Schichau, Elbing; kocioł parowy – brak informacji – F. Schichau, Elbing

Przebieg służby

1892–1894	ИНЖЕНЕР/INŻYNIER	Neufeld, Warszawa
1894–1896	„H” НОВАЯ АЛЕКСАНДРИЯ	holownik, administracja wodna Płock; $L = 21,36$ m, $B = 3,75/7,40$ m, $T = (0,55–075)$ m
1896		przebudowa na statek inspekcyjny; przedłużenie do $L = 31,50$, weranda na pokładzie dziobowym wraz z wiatą przednią i burtowymi, tent na pokładzie rufowym, kuchnia na pokładzie rufowym
1896–1914	НОВОГЕОРГЕВСК	administracja wodna Warszawa
1914		zarekwirowany przez armię rosyjską
1915		zatoniony koło Puław
1916		wydobyty przez Austriaków i odbudowany
1916–1918	MODLIN	KuK Österreichische Weichselflotte, Krakau
1919–1920	CHODKIEWICZ	Państwowy Zarząd Dróg Wodnych, Warszawa
08.1920	CHODKIEWICZ	zmobilizowany – Flotylla Wiślana, 2 dywizjon awaria kotła – statek nieczynny
11.1920		statek zdemobilizowany



CHODKIEWICZ ex INŻYNIER₁₈₉₂ demobilizacja statku w Warszawie, rok 1926

1920–1926	CHODKIEWICZ	Zarząd Rzeki Wisły, Warszawa – statek nieczynny
1926		wymiana kotła $N = 75$ KM; likwidacja wiaty dziobowej, zadaszeń przyburtowych oraz tentu rufowego, rozebranie dziobowych przybudówek tamborowych
1927–1932	CHODKIEWICZ	Zarząd Dróg Wodnych, Warszawa



CHODKIEWICZ₁₈₉₂ w starym porcie Płock-Radziwie 1933

1933–1933	CHODKIEWICZ	Państwowy Zarząd Wodny, Płock
1939–1941	BUG	Reichswasserstraßen-Verwaltung, Plock ¹
1941–1945	BUG	Reichswasserstraßen-Verwaltung, Schröttersburg ²
1945–1950	CHODKIEWICZ	Państwowy Zarząd Wodny, Płock
1951–1953	CHODKIEWICZ	Rejon Dróg Wodnych, Płock; nr rejestracyjny 460
1953–1959	CHODKIEWICZ	Rejon Dróg Wodnych, Wrocław; nr rejestracyjny 395
1959		statek wycofany z eksploatacji
1961		statek złomowany

Podsumowanie

67 lat służby, w tym:

bandera rosyjska (zabór)	23 lata	Porty macierzyste:	
bandera austriacka (okupacja)	3 lata	Warszawa	26 lat
bandera polska	35 lat	Płock	32 lata
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat	Kraków	3 lata
		Modlin	kilka miesięcy
		Wrocław	6 lat

Nazwa INŻYNIER 2 lata, NOWA ALEKSANDRIA 2 lata, NOVOGEORGEVSK 19 lat, MODLIN 3 lata, CHODKIEWICZ 35 lat, BUG 6 lat.

W czasie służby: 60 lat w administracji wodnej, 5 lat w wojsku (3 bandery), 2 lata nie wiadomo (INŻYNIER).

Źródła: [1] s. 99, 104; Barbaś H. – korespondencja 14.06.2000 s. 3, 15.12.2001 s. 6; Danielewicz W. – korespondencja 7.12.1997 zał.1, 15.01.1999 s. 7, 5.06.1999 s. 2–3; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. IV-4; [7] s. 82–84; [13] s. 84; [23] s. 150; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; Michalski M.A. – obserwacje własne statku CHODKIEWICZ w latach 1933–39 i 1945–1950.

Arkuszewski wspomina statek administracji wodnej NOWA ALEKSANDRIA, ale nie ma u niego ani słowa o statku CHODKIEWICZ, ani przed wojną, ani po wojnie.

Delkowski połączył ze sobą aż trzy statki, pisząc, że CHODKIEWICZ, BATORY i POCHWIST to trzy kolejne nazwy tego samego statku, co oczywiście mija się z prawdą, gdyż były to różne jednostki.

W *Reedereien* [23] istnieje co prawda CHODKIEWICZ, ale nie ma go ani w czasie rosyjskiego zaboru (trzy nazwy), ani w czasie niemieckiej okupacji (1939–1945), kiedy to występował pod nazwą BUG.

„H” – autor stawia hipotezę, że INŻYNIER₁₈₉₂, początkowo należący do Neufelda, to później-sza NOWA ALEKSANDRIA, a potem NOVOGEORGEVSK administracji wodnej w zaborze rosyjskim i późniejszy MODLIN oraz CHODKIEWICZ. NOWA ALEKSANDRIA prawdopodobnie została zmieniona na NOVOGEORGEVSK, ponieważ w administracji wodnej w Puławach pływała inna Nowa Aleksandria, co mogło wywoływać pomyłki.

Arkuszewski, co prawda, pisze o dwóch statkach o nazwie NOVOGEORGEVSK (oba zbudowane w Elblągu w 1881 i 1896 roku), ale jest to nieporozumienie, ponieważ obie te jednostki były użytkowane na Dnieprze i stacjonowały w Novogeorgewsku koło Chersonia, nie miały więc nic wspólnego z żeglugą na Wiśle. Sprawę gmatwa niechlujny zapis stoczni Schichaua w Elblągu, który w wykazie zbudowanych statków, zamiast wymiarów kadłuba statku sprzedanego na

Dniepr (nr 592), zawiera wymiary Novogeorgovska pływającego po Wiśle (nr 490), który swoje wymiary uzyskał po dwukrotnej przebudowie (poza stoczną elbląską). Należy więc sądzić, że spis statków, zbudowanych przez stocznię, wykonany został wstecznie po wielu latach, a odpowiedzialny za to pracownik zapisał wymiary nie dnierprzańskie, lecz wiślanego Novogeorgovska. Za słusznością hipotezy przemawia fakt, że NOWA ALEKSANDRIA i CHODKIEWICZ miały identyczną szerokość kadłuba ($B_k = 3,75$ m) i taką samą moc maszyny (70–75 KM).

* Nova Aleksandria to zrusyfikowana nazwa Puław.

** Novogeorgovsk to zrusyfikowana nazwa Modlina.

¹ w latach 1939–1941 Płock nazywany był przez Niemców Plock (czytali Plok).

² w latach 1941–1945 naziści zmienili nazwę Płocka na Schröttersburg, zgodnie z zasadą dr Josepha Göbelsa, że *urdeutsche Stadt Schröttersburg eine urdeutsche Name haben soll*. Wiadomo bowiem, że panujący w tym mieście w XII wieku Bolesław Krzywousty był według hitlerowskiego ministerstwa propagandy, a szczególnie dr Josepha Göbelsa – praniemcem, bo przecież jego ojciec miał na imię Herman(n).

„H” JENNY (lub ELISE) > JAN Z KOLNA > GLIWICE

Holownik parowy, zbudowany w 1890 r., Stettin, Stettiner Oderwerke; $L = 45,20$ m, $B = 5,34/9,65$ m, $T = ?$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 350 KM, $\emptyset(508, 941) \times 1240$ mm, 28/28; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

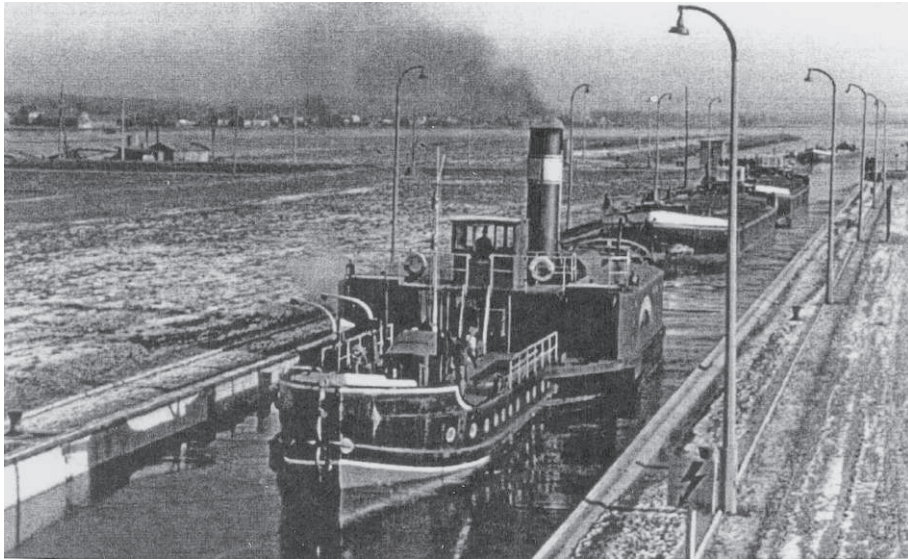
1890–1945	„H” JENNY	brak informacji
1925		nowy kocioł 11 atn, 116 m ² , Caesar Wollheim, Breslau nr 320
1945–1946		wrak, wydobywanie, odbudowa
1947	JAN Z KOLNA	Polska Żegluga na Odrze Sp. z o.o., Wrocław
1948	JAN Z KOLNA	Państwowa Żegluga na Odrze, Wrocław
1949–1950	JAN Z KOLNA	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Wrocław
1951–1953	JAN Z KOLNA	P.P. Żegluga na Odrze, Ekspozytura Rejonowa Wrocław
1952		nr rejestracyjny 359
1954–1961	GLIWICE	P.P. Żegluga na Odrze, Ekspozytura Rejonowa Wrocław
1955		przebudowa
1961 (?)		statek wycofany z eksploatacji
		brak daty złomowania

Podsumowanie

W czasie 71 lat służby:		Port macierzysty:	
bandera niemiecka	54 lata	brak informacji	54 lata
wrak na polskich wodach	2 lata	Wrocław	15 lat
bandera polska	15 lat		

Nazwa JENNY 55 lat, JAN Z KOLNA 7 lat, GLIWICE 8 lat.

Cały znany okres służby – holownik w żegludze.



GLIWICE₁₈₉₅ w odrzańskiej śluzie, 1958

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 7; [13] s. 92, 100; [15] s. 90; PRS: Rejestr statków śródladowych 1960, 1962; [27] s. 123, 148.

Danielewicz błędnie sądzi, że GLIWICE to dawny GLÜCKAUF. Porównanie zdjęć statku GLIWICE ([13] s. 92) i statku GLÜCKAUF ([27] s. 148) pozwala stwierdzić, że są to dwa różne statki, różniące się zarówno długością części dziobowej, jak i lokalizacją kotła (komina) i stanowiska sternika. Meyer [15] pisze, że GLÜCKAUF został bezpowrotnie zatopiony w 1945 roku, a ponadto jego maszyna miała od początku tylko 280 KM, podczas gdy GLIWICE, po 56 latach eksploatacji dysponowały jeszcze mocą 350 KM. Wydobyty z Odry i odbudowany wrak, przez następne 15 lat pływał pod polską banderą, pomimo że Rindt i Trost nie wymieniają go w niemieckiej flocie przed 1945. Autor podejrzewa, biorąc podobieństwo na fotografiach (ze statkiem KĘDZIERZYN), że był to statek JENNY lub ELISE.

JEKATERINOSŁAW

Statek inspekcyjny, parowiec, zbudowany w 1880 r. – Elbing, F. Schichau, nr 179; $L = 20,98$ m, $B = 3,25/?$ m, $T = 1,07$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 88 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1881–18xx ЕКАТЕРИНОСЛАВ rosyjska administracja wodna w Warszawie
brak dalszych informacji o losach statku

Źródła: [23] s. 148; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

KAISER FRIEDRICH > STOLZENFELS > BIELAWA

Holownik parowy zbudowany w 1890 r. – Roßlau. Gebrüder Sachsenberg, nr 312; $L = 45,00$ m, $B = 4,58 / 8,20$ m, $T = 1,00$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 225 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1890–1918	KAISER FRIEDRICH	Lüdicke, Hamburg
1919–1923	STOLZENFELS	Lüdicke, Hamburg
1924–1945	STOLZENFELS	Paul Sperling, Rattwitz
1945		zatoniony na Odrze
1945–1949		wrak wydobyty, statek odbudowany
1950	BIELAWA	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Wrocław
1951–1955	BIELAWA	P.P. Żegluga na Odrze, Ekspozytura Rejonowa Wrocław
1960		nieznana data wycofania z eksploatacji i złomowania w rejestrze PRS nie występuje

Podsumowanie

Przyjmując rok 1955 jako ostatni:		Porty macierzyste:	
bandera niemiecka	55 lat	Hamburg	34 lata
wrak na polskich wodach	5 lat	Ratowice	21 lat
bandera polska	6 lat	Wrocław	6 lat.

Nazwa KAISER FRIEDRICH 29 lat, STOLZENFELS 26 lat, BIELAWA 6 lat.

W czasie całych 65 lat wyłącznie holownik w żegludze.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 7; Manikowski F – rozmowa 15.03.2002; [15] s. 159; [24] s. 97, 135.

Rindt i Trost podają $L = 46,00$ m, $B = 4,00 / 8,20$ m, $N = 250$ KM i są zdania, że po 1945 statek pływał w Polsce. Meyer podaje jednak, że STOLZENFELS, po roku 1948, pływał u armatora Wilhelma Betzien w miejscowości Prietzen, powiat Rathenow, mając nową nazwę MARGARETHE. Tak więc historia statku nie jest w pełni wyjaśniona.



STOLZENFELS ex KAISER FRIEDRICH₁₈₉₀ na Odrze w Oławie, po roku 1924 (późniejsza BIELAWA)

KAISER FRIEDRICH III > ŠEKSNA > SCHEKSNA

Holownik parowy zbudowany w 1889 r., Stettin-Grabow, Oderwerke, nr 318; $L = 45,60$ m, $B = 5,00/9,50$ m, $T = 0,68$ m, maszyna parowa 250 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1889–1905	KAISER FRIEDRICH III	Vereinigte Schiffer, Breslau
1906–1945	KAISER FRIEDRICH III	SDCBL Hamburg
1945		zatoniony, później – wydobyty
1945–1949	ШЕКСНА	SOAG
1949–1953	SCHEKSNA	DOS
1953–1956	SCHEKSNA	DSU Magdeburg
1957		wycofany i złomowany

Źródła: [15] s. 238; [24] s. 97.

KAISER WILHELM > WILHELMSHAFEN > FREDRO > WILHELMSHAFEN > FREDRO > RABA

Statek pasażerski, parowiec zbudowany w 1882 r. – Breslau, Koinonia; $L = 48,00$ m, $B = 6,40/11,90$ m, $T = 0,90$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 260 KM; 2 kotły parowe obok siebie – brak o nich szczegółowej informacji.

Przebieg służby

1883–1898	KAISER WILHELM	Krause und Nagel, Breslau
1899–1906	KAISER WILHELM	Reederei Vereinigte Schiffer, Breslau
1906–1911	WILHELMSHAFEN	Schlesische Dampfer Compagnie, Breslau
1911–1915	ФРЕДРО/ FREDRO	Stanisław Górnicki, Płock – holownik
1915–1918	WILHELMSHAFEN	FECH
1918–1921	FREDRO	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1922–1926	FREDRO	Stanisław Górnicki, Płock
1925		statek przedłużony do $L = 55,00$ m; przebudowa na statek pasażersko-towarowy
1927–1939	FREDRO	eksploatacja Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa, właściciel S. J. Górniccy, Płock; $N = 275$ KM
09.1939		statek uszkodzony przez Luftwaffe
1940–1944	RABA	odbudowa – 1 komin (kolektor dla obu kotłów)
08.1944		Stanisław Górnicki, Warszawa – statek zacumowany jako przystań na Saskiej Kępie ul. Miedzeszyńska w czasie Powstania Warszawskiego – porzucony przez dzierżawcę, został przeholowany przez statek STANISŁAW do Włocławka
09.1944		zarekwirowany przez Wehrmacht – przeholowany do Gdańska



KAISER WILHELM₁₈₈₂ we Wrocławiu przed 1897, późniejszy FREDRO

02.1945
1947

statek zatopiono koło wyspy Ostrów
podczas pierwszej próby wydobywania statek przełamał
się, wydobyty został w częściach i złomowany

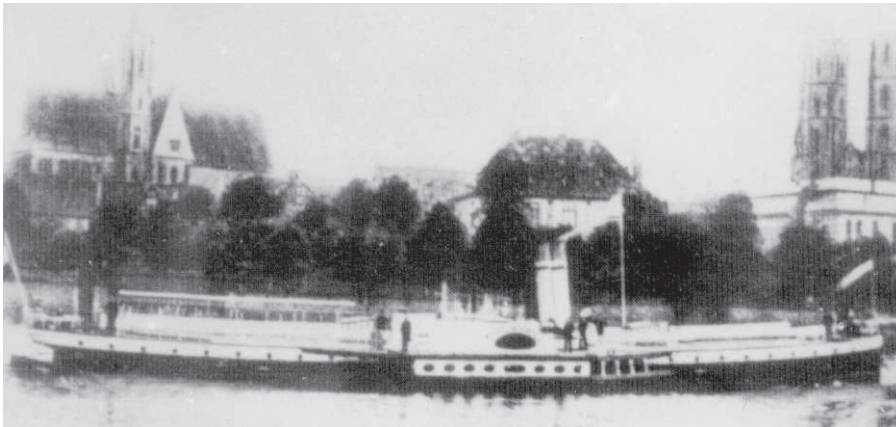
Podsumowanie

Statek w służbie 62 lata, w tym:

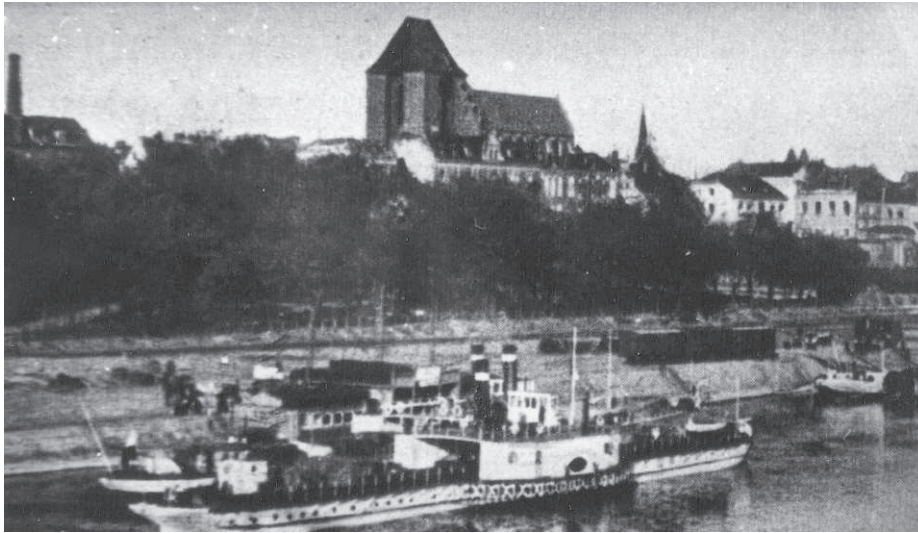
bandera niemiecka	28 lat
bandera rosyjska (zabór)	4 lata
bandera niemiecka (okupacja)	9 lat
bandera polska	21 lat

Porty macierzyste:

Wrocław	28 lat
Płock	13 lat
Warszawa	21 lat



WILHELMSHAFEN₁₈₈₂ (na I planie) we Wrocławiu, lata 1906–1911



SATURN ex VORWÄRTS₁₈₉₉ w Toruniu 1937, za nim FREDRO ex KAISER WILHELM₁₈₈₂

Nazwa KAISER WILHELM 23 lata, WILHELMSHAFEN 8 lat, FREDRO 25 lat, RABA 6 lat. Holownik w żegludze 39 lat, statek pasażersko-towarowy 15 lat, kawiarnia 5 lat, w służbie wojсковej 3 lata.

Źródła: Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 8, 14.06.2000 s. 3', 10', 27; Danielewicz W. – korespondencja 9.04.1997 s. 2–3; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-42; [23] s. 146, 147, 152; [24] s. 97, 144; [27] s. 32, 134; Michalski M.A. – obserwacje własne statku FREDRO.

Barbaś się myli podając, że wrak statku FREDRO leży dotychczas pod Regowem. Delkowski uważał, że Fredro został zatopiony w Tczewie, tymczasem Danielewicz cytuje notatkę z Dziennika Bałtyckiego nr 275 z dnia 5.10.1947, opisującą akcję wydobycia wraku statku FREDRO w Gdańsku. Uhlemann podaje, że KAISER WILHELM miał długość 55 m, tymczasem statek ten był krótszy o 7 m, i dopiero w 1925 statek FREDRO został przedłużony do 55 m, w stoczni Górnickiego w Płocku-Radziwiu.

Niepewna jest informacja o zakupie statku przez Górnickiego w 1911 roku i nadanie mu wówczas nazwy FREDRO. Czy władze rosyjskie zgodziły by się, żeby patronem statku został obywatel C.K.Austrii? Nie jasne jest też jaką drogą dotarł statek na Wisłę, gdyż szerokość jego wykluczała możliwość przejścia przez śluzy na drodze wodnej Wisła–Odra?

Rindt i Trost także podają nieprawdziwą długość statku z okresu służby na Odrze (55,00 m), oraz sugerują nadanie nazwy WILHEMSHAFEN w 1918 r, gdy statek już pływał po Wiśle.

KAISER WILHELM II > HAMBURG > LIEBENAU

Statek pasażersko-towarowy (392), parowiec, zbudowany w 1891 r – Danzig, Johann Wilhelm Klawitter, nr 159, $L = 44,00$ m, $B = 4,50/8,35$ m, $T = 0,90$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 250 KM, J.W. Klawitter, Danzig; kocioł parowy 10,5 atn, 76 m²

Przebieg służby

1892–1898	KAISER WILHELM II	Gebrüder Burmester, Lauenburg
1898–1906	HAMBURG	HADAG, Hamburg
1906–1916	HAMBURG	Burmester und Basedow, Lauenburg
1917–1918	HAMBURG	Reederei Theodor Burmester und Hugo Basedow, Lauenburg
1919–1938	bez nazwy	nieczynny w Hamburgu
1938–1939		przebudowa na holownik
1940–1941	LIEBENAU	Wolf und Co. KG Walsrode, Liebenau / Weser
1941–1945	LIEBENAU	Wehrmacht, statek użytkowany na Wiśle
1945		dalszy los statku nieznan

Podsumowanie

53 lata służby:		Porty macierzyste:	
bandera niemiecka	49 lat	Lauenburg	18 lat
bandera niemiecka (okupacja)	4 lata	Hamburg	29 lat
		Liebenau	2 lata
		Gdańsk	4 lata

Nazwa: KAISER WILHELM II – 6 lat, HAMBURG – 20 lat, LIEBENAU – 5 lat, bez nazwy – 22 lata.

W żegludze 25 lat jako statek pasażerski, w przemyśle 2 lata jako holownik, 4 lata służby wojskowej i 22 lata nieczynny.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 11.05.1997 s. 5; [11] s. 40; Klawitter J.W. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; Manikowski F. – rozmowy w 2002 i 19.12.2003; [24] s. 89, 97, 106.

Danielewicz uważa, że ZBIGNIEW to dawny KAISER WILHELM II – HAMBURG i LIEBENAU, jednak wszystkie dane wskazują, że ZBIGNIEW ma inne pochodzenie, że jest to dawny Nr III – FLORA – HILDEGARD i ALBERT NEUMANN.

X > KATOWICE > KATTOWITZ > KATOWICE > JAWORZNO

Holownik parowy, brak informacji o roku i miejscu budowy; $L = 32,90$ m, $B = ?/8,70$ m, $T = 0,70$ m, maszyna parowa – brak informacji; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1xxx–193x	X	brak informacji
193x–1939	KATOWICE	A. Sapok, Piotrawin
1939–1945	KATTOWITZ	brak informacji

1945–194x	[KATOWICE]	brak informacji
194x–1950	KATOWICE	A. Sapok, Piotrawin
1950	KATOWICE	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1951		wymiana maszyny i kotła na silnik spalinowy 160 KM
1952–1955	JAWORZNO	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa, nr rejestracyjny 252
1956–1964	JAWORZNO	Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa
1964		statek wycofany z eksploatacji i złomowany

Podsumowanie

Znany jest okres od 1937 r., czyli 27 lat, w tym:	Porty macierzyste:
bandera polska 21 lat	Piotrawin 9 lat
bandera niemiecka (okupacja) 6 lat	Warszawa 12 lat
	brak informacji 6 lat

Nazwa KATOWICE 9 lat, KATTOWITZ 6 lat, JAWORZNO 12 lat.

Cały ten okres statek pływał jako holownik w żegludze.

Źródła: Barbaś H. – korespondencja 25.04.2002 s. 7; Danielewicz W. – korespondencja 29.06.1997 s. 7, 27.02.2000 zał. 1; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II-B-13; Kozioł T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001; Michalski M.A. – obserwacje własne statku KATOWICE i JAWORZNO.

Statek, który nie wiadomo skąd znalazł się w polskiej flocie, w połowie lat trzydziestych XX wieku. Przed wojną kadłub malowany był na zielono, toteż na ogół wiązano statek ze Spółdzielnią „Wisła” z Torunia. Okazało się jednak w 1950 roku, że upaństwowiono go w Krakowie, jako jednostkę pochodzącą z Piotrawina. Autor uważa, że jest to jeden z trudniejszych do rozszyfrowania obiektów, tym bardziej, że niektórym rozmówcom statek mylił się z holownikiem GNIEZNO. Pomimo, że statek pływał jeszcze w latach sześćdziesiątych, to rejestry PRS nie odnotowały jego istnienia. Większość respondentów jest zdania, że był to statek parowy, po II wojnie światowej przebudowany na napęd spalinowy. Barbaś jest odmiennego zdania, uważa, że przez cały okres eksploatacji w Polsce był to statek parowy, którego kocioł pracował na paliwie ciekłym.

KAZIMIERZ

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1856 r. – Koblenz, Elsner; parametry kadłuba nieznanne; maszyna parowa jednostopniowego rozprężania 25 KM – Elsner, Koblenz; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1856–1861	KAZIMIERZ	SZPna RzSK Andrzej Hrabia Zamoyski et Co, Warszawa
1862		statek nie figuruje w inwentarzu, dalszy los – nieznan

Źródła: [1] s. 55, tab. 3; [23] s. 153.

X > KLARA > Y > SEVERIN > KLARA > MIKOŁAJ REJ

Statek pasażersko-towarowy, parowiec zbudowany w 1903 r., brak informacji o stoczni; $L = 48,00$ m, $B = 4,70/?$ m, $T = 0,85-1,40$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 170 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1903–1920	X	brak informacji
1921		wydobycie wraka i odbudowa
1922–1939	KLARA	Poleskie Towarzystwo dla Żeglugi i Handlu, Pińsk
31.08.1939	KLARA	jako statek flagowy, przeprowadza z Pińska do Nyrczy konwój złożony z ok. 10 statków pasażerskich i towarowych. Klarą dowodził kpt ż.s. Jefim Arsiuta
17.09.1939		samożatopienie w Pińsku
1940	Y	wydobycie przez Rosjan, statek nie został uruchomiony
1941		uruchomienie statku przez Wehrmacht i sprowadzenie na Wisłę
1941		w Stoczni Czerniakowskiej w Warszawie przebudowa na holownik
1941–1943	SEVERIN	Strombauinspektion Pulawy
1943–1945	SEVERIN	Wasserstraßenamt Warschau
1945	KLARA	Państwowy Zarząd Wodny, Warszawa; statek okresowo wypożyczony Żegludze dla obsługi liniowych rejsów pasażersko-towarowych
1946–1950	MIKOŁAJ REJ	Państwowy Zarząd Wodny, Warszawa
1951–1953	MIKOŁAJ REJ	Rejon Dróg Wodnych, Warszawa
1954–1963	MIKOŁAJ REJ	Rejon Dróg Wodnych, Płock
1963		statek wycofany z eksploatacji brak informacji o złomowaniu



SEVERIN₁₉₀₃ (KLARA z Pińska) przy ujściu Sanu do Wisły 1942

Podsumowanie

W służbie 60 lat, w tym:

bandera rosyjska (zabór)	17 lat
bandera polska	37 lat
bandera sowiecka (okupacja)	2 lata
bandera niemiecka (okupacja)	4 lata

Porty macierzyste:

nie wiadomo	17 lat
Pińsk	21 lat
Puławy	2 lata
Warszawa	10 lat
Płock	10 lat

Nazwa X + Y 19 lat, KLARA 20 lat, SEVERIN 4 lata, MIKOŁAJ REJ 17 lat.

19 lat w żegludze pasażersko-towarowej, 22 lata holownik administracji wodnej, 19 lat – brak informacji.

Źródła: Barbaś H. – korespondencja 14.06.2000 s. 4, 1', 3', 6', 25.04.2002 s. 3, 10; Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6, 27.02.2000 zał.2; .Danielewicz W., rozmowa w Gdańsku 2.08.1997; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II-B-8; [5] s. 276; [20] s. 592; [23] s. 146; Michalski M.A. – obserwacje własne statku KLARA i MIKOŁAJ REJ.

W opracowaniu *Reedereien* podano błędnie okupacyjną nazwę KLARA zamiast SEVERIN. Severin był osobą zasłużoną dla niemieckiego budownictwa wodnego, dlaczego więc wsółcześni Niemcy się go wstydzą? Jerzy Komorowski jest zdania, że statek był drewnianej konstrukcji, z poszyciem z blachy stalowej.

X > KMICIC > Z

Holownik parowy zbudowany w 1895 r. – brak informacji o stoczni; $L = 32,00$ m, $B = 4,30/7,90$ m, $T = 0,75$ m, maszyna parowa 100 KM – 1895; kocioł parowy – brak informacji

Przebieg służby

1895–1923	X	brak informacji
1923–1927	KMICIC	Zarząd Rzeki Wisły, Warszawa
1927–1932	KMICIC	Zarząd Dróg Wodnych, Warszawa
1933–1936	KMICIC	Państwowy Zarząd Wodny, Warszawa
1937	Z	brak informacji o dalszym losie statku

Podsumowanie

Znane jest tylko 13 lat życia statku, cały ten okres tylko bandera polska, jedna nazwa, jeden port macierzysty, cały ten okres holownik w administracji wodnej.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 4; Delkowski E., poz. II-B-2.

Delkowski jest zdania, że statek kupiono w 1919 r w Gdańsku, brak jednak potwierdzenia tego faktu, jak również informacji o eksploatacji statku w latach 1919–1922.

KOŁOS

Statek pasażersko-towarowy, parowiec zbudowany w 1911 r. – Włocławek, „Krater”; parametry kadłuba nieznane; maszyna parowa 180 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1911–1914	КОЛОС/КОŁOS	Towarzystwo „Krater”, Włocławek
1914–1915		zarekwirowany przez armię rosyjską, zatopiony i zniszczony pod Modlinem

Źródła: [1] s. 102; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-50; [23] s. 149.

Widokówka ze statkiem KOŁOS (napis cyrylicą) na tle mostu Kierbedzia w Warszawie stanowi fotomontaż. Most odbudowany w czasie niemieckiej okupacji (1917), a na jego tle statek zatopiony i zniszczony przez rosyjską armię w 1915 roku.

KONKURENT

Statek pasażersko-towarowy, parowiec zbudowany w 1886 r. Elbing, F. Schichau, nr 354; $L = 35,60$ m, $T = 4,10/7,90$ m, $T = 0,70$ m, maszyna parowa 115 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1887–1906	КОНКУРЕНТ/KONKURENT	Marian Lewtow, Płock
1906–1915	КОНКУРЕНТ/KONKURENT	A. Wochartz Płock / Nieszawa
po 1915		brak dalszych informacji o statku

Źródła: [1] s. 98; [23] s. 149, 152; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

Spis statków zbudowanych przez stocznię Ferdinanda Schichaua w Elblągu podaje moc $N = 70$ KM.

KONSTANTIN > SION > POLZA > H 10 > Z

Holownik parowy, zbudowany w 1890 r. – Königsberg, Magnus; $L = 48,50$ m, $B = 5,48/10,66$ m, $T = 0,66$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 200 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1890–191x	КОНСТАНТИН	Bracia Margolin oraz S. Šputin, Mohylów
191x–191x	СЭН	brak informacji
191x–1920	ПОЛЬЗА	Sowiecka Flotyła Dnieprzańska
9.05.1920		zdobyty przez WP w Rzeczycy

1920	H 10	Flotylla Pińska WP – holownik nieuzbrojony
07.1920		zatoniony na Pinie podczas odwrotu WP
	Z	dalszy los – nieznan

Podsumowanie

W czasie znanych 30 lat służby:		Porty macierzyste:	
bandera rosyjska i sowiecka	30 lat	Mohylów	>20 lat
bandera polska	kilka miesięcy	brak informacji	<10 lat
		Pińsk	kilka miesięcy

Nazwa KONSTANTIN >20 lat, SION kilka lat, POLZA kilka lat, H 10 kilka miesięcy.

Holownik w żegludze > 20 lat, w służbie wojskowej kilka lat, nieznan kilka lat.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 27.02.2000 zał. 9; [5] s. 89; [6] s. 74.

KONSTANTY

Statek pasażersko-towarowy, parowiec zbudowany w 1879 r. – Elbing, F. Schichau, nr 159; $L = 48,70$ m, $B = 5,40/9,70$ m, $T = 0,69$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1879–1xxx KONСТАНТИН/KONSTANTY Żegluga Parowa Maurycego Fajansa,
Warszawa, brak dalszych informacji o statku

Źródła [1] s. 96, 101 [23] s. 146 Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe

Na s. 101 Arkuszewski [1] pisze KONSTANTY (II), co należałoby rozumieć jako inny statek o tej samej nazwie? Wg Reedereien statek KONSTANTY był eksploatowany do 1904 r.

KOPERNIK (paropływ nr 3) > Z

Holownik parowy zbudowany w 1849 r. – Warszawa, Warsztaty Mechaniczne Banku Polskiego; parametry kadłuba nieznan; maszyna parowa 60 KM – Vincent Gâche, Nantes; kocioł parowy – brak informacji

Przebieg służby

1849–1870	KOPERNIK	SŻP na RZSK Andrzej Hr. Zamoyski et Co., Warszawa
1855		prace holownicze na Bugu w rejonie Brześcia Litewskiego
1871		przymusowa sprzedaż statku do Rosji, nowa nazwa statku, nowy armator i miejscowość pozostały nieznan.

Źródła: [1] s. 50, 56, tab.3; [23] s. 153.

KOPERNIK

Statek pasażersko-towarowy, parowy, zbudowany w 1892 r. – Warszawa, Stocznia M. Fajans i Synowie; $L = 33,22$ m, $B = 4,26/8,22$ m, $T = 0,52$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 120 KM, M. Fajans i Synowie, Warszawa; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1892–1912 КОПЕРНИК/KOPERNIK ŻP Maurycy Fajans i Synowie, Warszawa
 1912–1914 КОПЕРНИК/KOPERNIK Warszawskie Akcyjne Towarzystwo Handlu
 i Żeglugi, Warszawa
 po 1914 dalsze losy statku nieznane

Źródła: [1] s. 97, 102; Barbaś H. – korespondencja 14.06.2000 s. 1'; Danielewicz W. – korespondencja 7.12.1997 zał. 6; [23]. s. 146.

Arkuszewski napisał o zbudowaniu przez Fajansa aż dwóch statków o nazwie KOPERNIK, a mianowicie w latach 1881 i 1910. Tego drugiego nie potwierdzają żadne dokumenty. Natomiast został zbudowany statek KOPERNIK w 1909 r., ale w Krakowie.

Reedereien podają okres służby statku 1908–1920 u spadkobierców Maurycego Fajansa, a w latach 1920–1923 we Flotylli Wiślanej. Brak potwierdzenia z innych źródeł.

KOPERNIK > COPERNICUS

Holownik inspekcyjny, parowy (jeden z czterech bliźniaczych jednostek), zbudowany w 1909 r. – Kraków, I. Zieleniewski; $L = 38,50$ m, $B = 4,70/8,60$ m, $T = 0,60$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 80 KM; kocioł parowy – brak informacji. Sylwetka statku identyczna jak MELSZTYN₁₉₀₉.

Przebieg służby

1909–1916 KOPERNIK KuK Galizische Statthaltereie, Krakau
 1916–1918 KOPERNIK KuK Österreichische Weichselflotte, Krakau
 1918–1920 KOPERNIK Ministerium Robót Publicznych, Kraków
 1920 KOPERNIK statek zmobilizowany do Flotylli Wiślanej
 1921–1926 KOPERNIK Zarząd Rzeki Wisły, Sandomierz
 1926 KOPERNIK w planie mobilizacyjnym „S” 26/27 w Warszawie
 1927–1932 KOPERNIK Zarząd Dróg Wodnych, Sandomierz
 1933–1939 KOPERNIK Państwowy Zarząd Wodny, Sandomierz
 1939–1945 COPERNICUS Weichsel-Strombauverwaltung, Sandomir
 01.1945 statek zniszczony przez wycofujących się Niemców

Podsumowanie

36 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera austriacka (zabór)	9 lat	Kraków	11 lat
bandera polska	21 lat	Modlin	1 rok
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat	Sandomierz	24 lata

Nazwa KOPERNIK 30 lat, COPERNICUS 6 lat.

33 lata w administracji wodnej i 3 lata służby wojskowej.

Źródła: [1] s. 103, 129, 133; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 7; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. IV-8; [7] s. 69, 76, 78, 88, 228; [23] s. 146, 147, 150; [26] s. 70; [30].

Arkuszewski pisze, że statek przeznaczony był na Wisłę i Dniestr, jednak swoją służbę pełnił wyłącznie na Wiśle. Chociaż książka nie stwierdza stanowczo daty zbudowania statku, ale był to na pewno rok 1909.

Delkowski niesłusznie nazywa statek promem.

Dyskant pomylił dwa statki KOPERNIK, pisząc na s. 88, że statek ten został przekazany przez Flotyllę Wiślaną, rozkazem z dnia 20.05.1921, Państwowej Szkole Morskiej w Tczewie. Na s. 69, 76 i 78 była mowa o bocznokołowcu KOPERNIK, należącym do administracji wodnej, natomiast KOPERNIK Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie był śrubowcem, którego zanurzenie w ogóle nie pozwalało na pływanie po Wiśle w górę od Grudziądza. Ten statek nie przedstawiał więc żadnej wartości dla Flotylli Wiślanej.

W [30] podano, że KOPERNIK patrolował rzekę i przeciwdziałał próbom przeprawy przez Wisłę oddziałów bolszewickich. Tymczasem, jak pisze Dyskant, KOPERNIK nie dotarł nawet do Modlina, gdzie miał być uzbrojony i został na trasie porzucony przez załogę, nie wziął więc udziału w wojnie.

KOTWICA I

KOTWICA II

Krypy bocznołowe o małym zanurzeniu i napędzie motorowym, nieznanie ani rok budowy ani stocznia, nieznanie parametry kadłuba i silnika spalinowego

W okresie międzywojennym użytkowane do transportu ładunków na środkowej i górnej Wiśle. Brak informacji na temat armatora i lat eksploatacji.

Źródło: Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II-D-8 i 9.

KÖNIGSTEIN > MINISTER > WITEŻ

Statek pasażersko-towarowy (609), parowiec, zbudowany w 1889 r. – Dresden Blasewitz, nr 26 (wg Meyera), a nr 43 (wg Quingera), $L = 52,58$ m, $B = 4,80/9,75$ m, $T = 0,50$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 110 KM – Dresden Blasewitz; kocioł parowy – Dresden-Neustadt. Sylwetka statku identyczna jak PRINZ FRIEDRICH AUGUST

Przebieg służby

1889–1919	KÖNIGSTEIN	SBDG, Dresden
1919–1920	MINISTER	Carl Stahlberg, Magdeburg
04.1920	MINISTER	Staniszewski i Wołkogonienko, Płock
9.08.1920	MINISTER	III dywizjon Flotyli Wiślanej, Modlin; 2×75 mm, 4 ckm
18.08.1920	MINISTER	udział w bitwach pod Płockiem
10.1920–24	MINISTER	Staniszewski i Wołkogonienko, Płock
1925–1926	WITEŻ	Stanisław Górnicki, Płock
1926	MINISTER	w planie mobilizacyjnym „S” 26/17 w Warszawie
1927–1939	WITEŻ	eksploatacja Polska Żegluga Rieczna Sp. z o.o., Warszawa własność S. i J. Górniccy, Płock, <i>N</i> = 150 KM zatopiony na Bugu w Modlinie (koło spichrza)
09.1939		
1946–1947		wydobyty i złomowany

Podsumowanie

W służbie 50 lat, w tym:

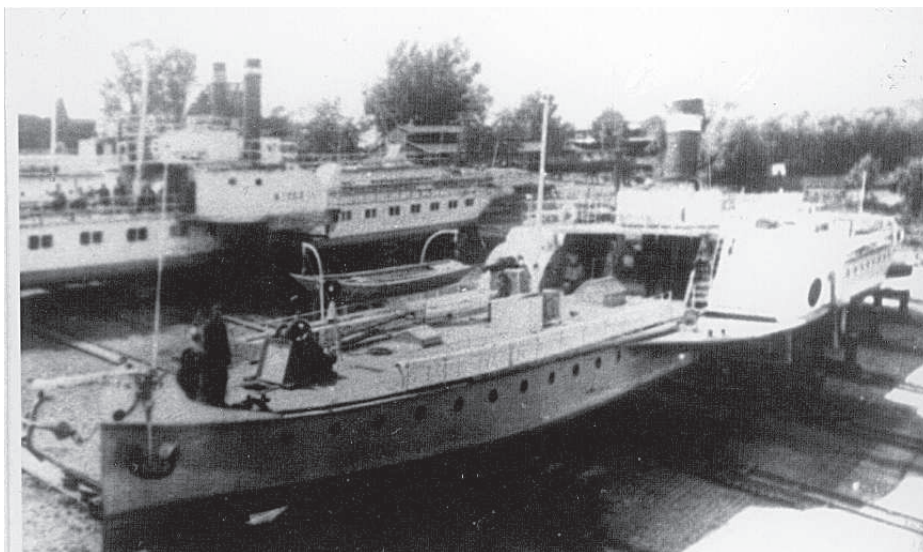
bandera niemiecka	31 lat
bandera polska	19 lat

Porty macierzyste:

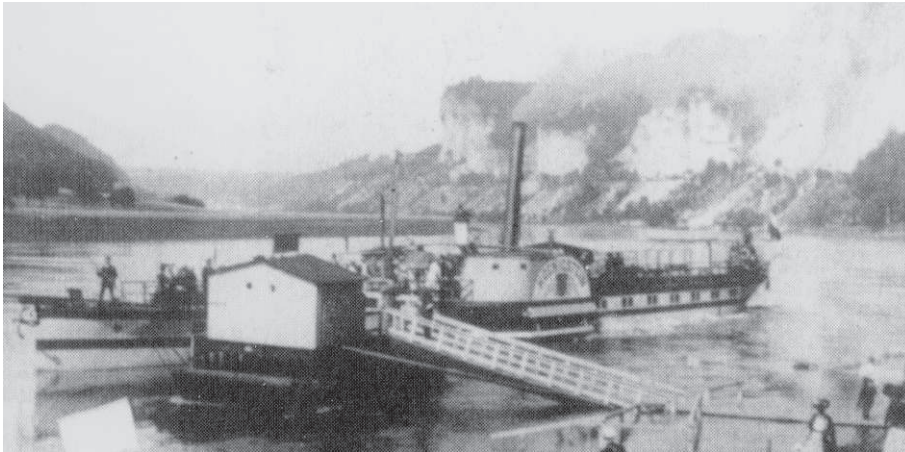
Drezno	30 lat
Magdeburg	1 rok
Płock	7 lat
Modlin	2 miesiące
Warszawa	12 lat

Nazwa KÖNIGSTEIN 30 lat, MINISTER 6 lat, WITEŻ 15 lat.

Cały okres służby w żegludze pasażerskiej + 2 miesięczny epizod okrętu wojennego.



MICKIEWICZ₁₈₇₂ (I plan), WITEŻ₁₈₈₉ (II plan) stocznia w Modlinie 1925



KÖNIGSTEIN₁₈₈₉ na Łabie przed 1918 (zatoniony w 1939 w ujściu Bugu jako WITEŻ)

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 9.04.1997 s. 2, 12.04.1997 s. 4, 11.05.1997 s. 2 12.10.1998 s. 4, 5.06.1999 s. 7; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-23; [5][s. 228; [15] s. 139, 208; Quinger W., *Die Werften. Dresden Blasewitz*, s. 31; [23] s. 147, 150, 151, 152; [24] s. 99, 227; [26] s. 55, 57, 61, 64; [30]; Michalski M.A. – obserwacje własne i rejs na pokładzie statku WITEŻ.

Meyer [15] myli się podając, że statek z Magdeburga został sprzedany do Szczecina, gdzie w maju 1920 nabył go Bernhard Krause, gdyż trafił on bezpośrednio na Wisłę (w kwietniu 1920), do armatora Staniszewskiego i Wołkogonienki, a w sierpniu 1920 walczył on z wojskami bolszewickimi (nadal pod nazwą MINISTER). Drugi błąd w tym samym opracowaniu to przypisanie nazwy WITEŻ statkowi JAGIEŁŁO. Były to dwa statki tego samego typu (JAGIEŁŁO patrz PRINZESSIN LUISE).

KRAKÓW (paropływ nr 4) > Z

Holownik parowy zbudowany w 1850 r. – Warszawa, Warsztaty Żeglugi Parowej; $L = 38,00$ m, $B = 3,80/?$ m, $T = ?$ m; maszyna parowa 32 KM – Vincent Gâche, Nantes; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1850–1970	KRAKÓW	SŻP na Rz SK Andrzej hr. Zamoyski et Co., Warszawa
1850	KRAKÓW	rejs z Warszawy do Krakowa, na pokładzie A. hr. Zamoyski.
1852		przebudowa na statek pasażersko-towarowy dla linii Warszawa– Zawichost

1871 przymusowa sprzedaż statku do Rosji, nowa nazwa,
armator i miejscowość pozostały nieznane
Z dalsze losy statku nieznane

Źródła: [1] s. 50, tab. 3; [23] s. 153.

KRAKÓW

Statek parowy zbudowany w 1884 r. – Warszawa, stocznia M. Fajans. Statek bliźniaczy WAR-SZAWA. Brak jakichkolwiek dalszych wiadomości o tych statkach.

Źródło: [3] s. 10.

Żadne inne źródło nie wspomina tego statku, który nie mógł być zbudowany, ponieważ Maurycy Fajans wznowił działalność stoczni na Solcu dopiero w roku 1886.

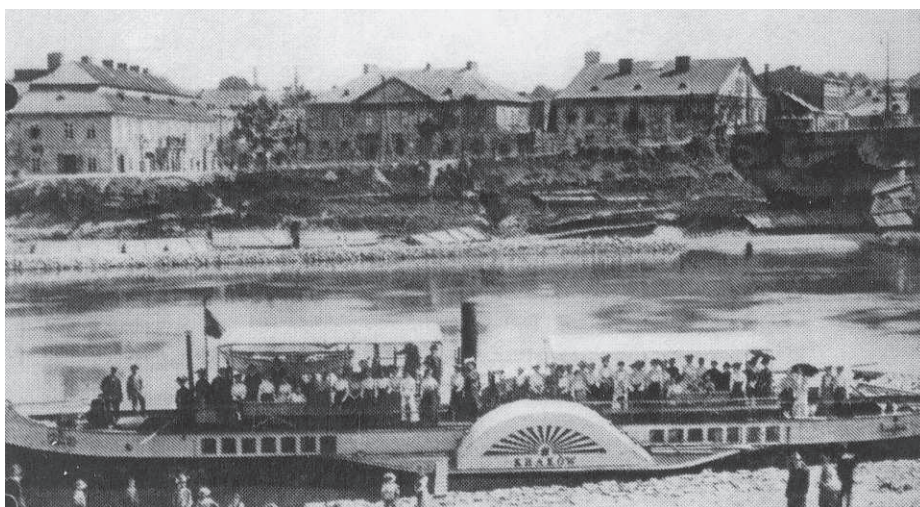
KRAKÓW

Statek inspekcyjny, parowiec, zbudowany w 1889 r. – brak informacji o stoczni; $L = 27,00$ m, $B = 3,30/?$ m, $T = 0,50$ m; maszyna parowa 70 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1889–1914	KRAKÓW	KuK Galizische Statthalterei, Krakau
1914	KRAKÓW	KuK Österreichische Weichselflotte, Krakau brak informacji o dalszym losie statku

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 9.04.2000 s. 3–4; [23] s. 147.



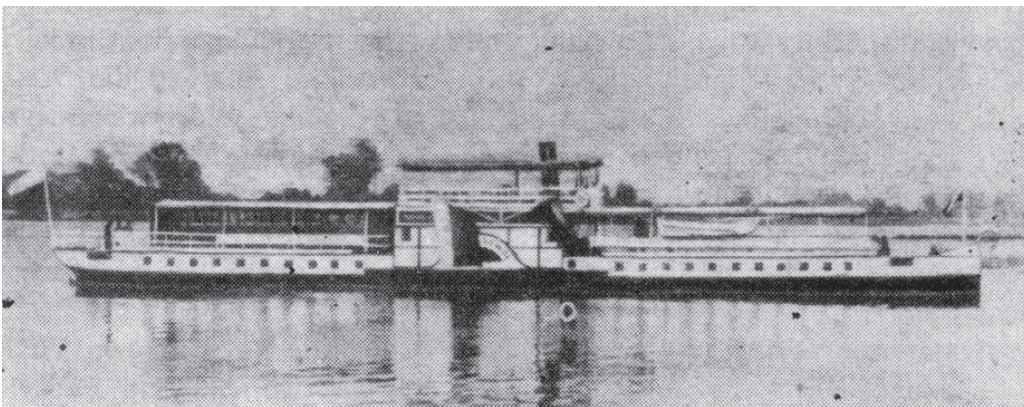
KRAKÓW₁₈₈₉ w Krakowie przed 1914

KRAKÓW > EKSPRESS

Statek pasażerski (185), parowiec, zbudowany w 1903 r. – Warszawa, Stocznia M. Fajans i Synowie; $L = 39,01$ m, $B = 4,54 / 9,78$ m, $T = 0,52$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 150 KM – M.Fajans i Synowie, Warszawa; kocioł parowy – brak informacji

Przebieg służby

1903–1912	KPAKYB/KRAKÓW	Żegluga Parowa M. Fajans i Synowie, Warszawa
1910		nowy kocioł nr 32144–1910
1912–1915	KPAKYB/KRAKÓW	W.A.T.H. i Ż., Warszawa
1915		statek zarekwirowany porzez armię rosyjską, uszkodzony i zatopiony
1915–1918	[KRAKÓW]	wrak na dnie Wisły w Warszawie
10.1918		wrak wydobyty i odbudowany
1919–1921	KRAKÓW	statek nieczynny – brak stabilizacji własnościowej
1922–1923	KRAKÓW	W.T.T.iŻ. S.A., Warszawa
1923–1933	EKSPRESS	Izaak Gleibermann, Pińsk
07.1934		przedłużenie statku do $L = 51,24$ m, stocznia krakowska
1934–1939	EKSPRESS	Berach Gleibermann, Kraków
1939–1945	EKSPRESS	Weichselländische Schifffahrt A.G., Krakau
1945	EKSPRESS	Komisariat Żeglugi, Kraków
1946	EKSPRESS	Żegluga Państwowa, Kraków
1947	EKSPRESS	Berach Gleibermann Szczecin – statek w Warszawie
1948	EKSPRESS	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa rejsy Warszawa – Sandomierz
1949–1950	EKSPRESS	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1950		statek wycofany z eksploatacji
data nieznana		statek złomowany



KRAKÓW₁₉₀₃ w Warszawie 1903, pływał jako EKSPRESS w Pińsku i Krakowie

Podsumowanie

47 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera rosyjska (zabór)	12 lat	Warszawa	23 lata
wrak na polskich wodach	3 lata	Pińsk	11 lat
bandera polska	26 lat	Kraków	13 lat
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat		
Nazwa KRAKÓW 20 lat, EKSPRESS 27 lat.			
Cały okres służby w żegludze pasażerskiej.			

Źródła: [1] s. 89, 101, 102, 110; Barbaś H. – korespondencja 25.04.2002 s. 4 18.07.2002 s. 2; Danielewicz E. – korespondencja 12.08.1997 s. 5, 7.12.1997 zał. 5, 12.10.1998 s. 2–3; Danielewicz W. – rozmowa w Gdańsku 2.08.1997; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-53; Figuła s. – korespondencja 16.11.2004; [23] s. 146.

Arkuszewski opisuje statki KRAKÓW i EKSPRESS jako dwie odrębne jednostki.

Delkowski pisze już w okresie I wojny światowej o statku EKSPRESS, który został zatopiony i całkowicie utracony. Po II wojnie światowej statek nie został przez niego zauważony w Warszawie.

W tekście Reedereien wymienione są równocześnie oba statki i to należące w 1915 roku do tej samej firmy Maurycego Fajansa, a przecież firma ta uległa już w 1912 przekształceniu w Warszawskie Akcyjne Towarzystwo Handlu i Żeglugi, a jeden statek nie mógł występować, w tym samym okresie pod dwoma nazwami.

Dotychczas nie jest zupełnie jasne, w którym rzeczywistości roku została zmieniona nazwa statku z KRAKÓW na EKSPRESS. Nie budzi jednak wątpliwości, że u Fajansów był KRAKÓW, a u Gleibermannów – EKSPRESS. U różnych autorów termin zmiany nazwy występuje w różnych latach pomiędzy 1912 a 1923.

Dziwna wydaje się kasacja statku w 1950 roku, gdy miał on dopiero 47 lat, a w żegludze brakowało jednostek dla obsługi linii komunikacyjnych. Wytłumaczeniem może być tylko fakt, że właściciel (Gleibermann) procesował się o zwrot swojej własności, a statkiem, pomimo prawomocnego wyroku sądowego na korzyść właściciela, zarządzała bezprawnie firma państwowa. Najprostszym rozwiązaniem było więc unicestwienie obiektu sporu przez stronę silniejszą, czyli jednostkę państwową. Pozwalało to na ostateczne zamknięcie sprawy przy jednoczesnej aprobacie ze strony czynników politycznych.

Barbaś sugeruje, że statek PSTRĄG to skrócony EKSPRESS. Jest to tylko pomyłka, gdyż PSTRĄG to były WILK a EKSPRESS nie miał z nim nic wspólnego, jednocześnie cechy charakterystyczne obu statków uniemożliwiałyby taki przebieg wydarzeń.

KRAKUS > OSTER

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1886 r. – Elbing, F.Schichau, nr 302; $L = 56,72$ m, $B = 5,56/10,78$ m, $T = 0,70$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 150 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1886–1891	KPAKYC/KRAKUS	Stanisław Górnicki, Płock
1892	OCTEP	statek sprzedany na Dniepr
„H” 9.06.1920	OCTEP	dozorowiec zdobyty na Desnie przez statek P 1 dalsze losy statku nieznane

Źródła: [1] s. 98; Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 5; [6] s. 85; [23] s. 147; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; [30]

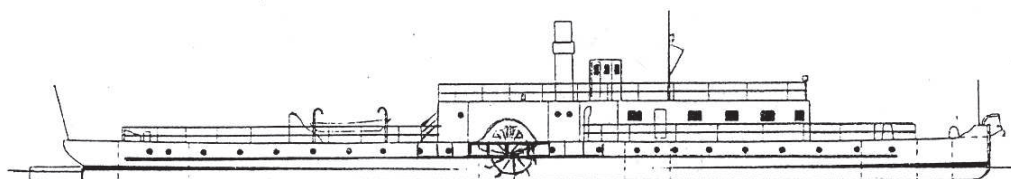
Prawdopodobnie dozorowiec OSTER to dawny polski KRAKUS. [30] podaje błędną nazwę statku Ostrie (Flotylla Pińska s. 4), podczas gdy statek nosił nazwę miasta OSTER, leżączo nad rzeką Desną.

KRAKUS > SOBIESKI > KRAKUS > DNIESTR > [KRAKUS] > KILIŃSKI

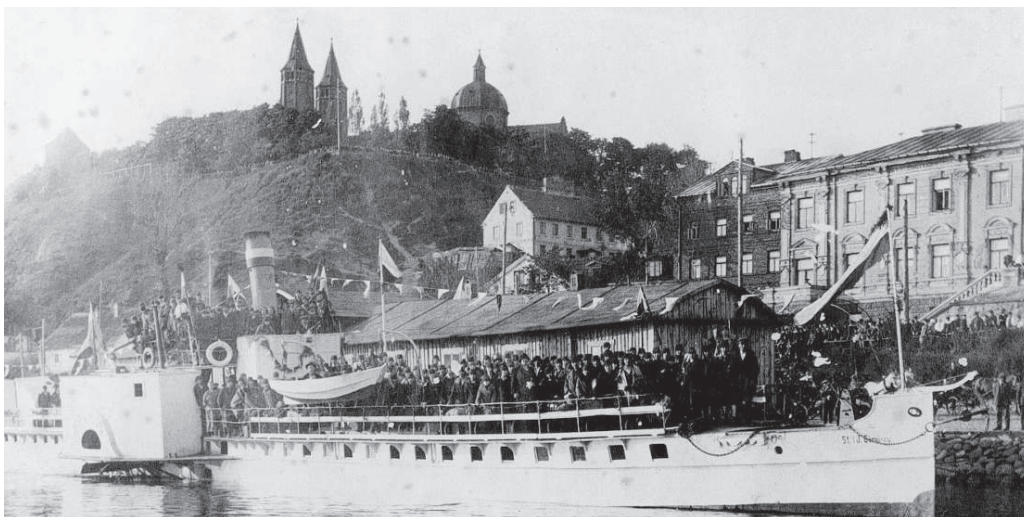
Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1898 r. – Elbing, F. Schichau, nr 650; $L = 51,12$ m, $B = 4,60/8,40$ m, $T = 0,62-0,78$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM, 45/45; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1898–1915	KPAKYC/KRAKUS	Stanisław Górnicki, Płock
1915–1918	KRAKUS	Stanisław Górnicki, Płock
1919–1921	SOBIESKI	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
2.08.1920	SOBIESKI	zmobilizowany i uzbrojony (pozostawiono cywilnego kapitana); 2×75 mm + 4 ckm
14.08.1920		stoczył bitwę z bolszewikami pod Górą Kalwarią, d-ca por. mar. Aleksander Mohuczy
1922–1926	SOBIESKI	Stanisław Górnicki, Płock
1926	SOBIESKI	w planie mobilizacyjnym „S” 26/27 w Warszawie
1927	KRAKUS	Stanisław Górnicki, Płock

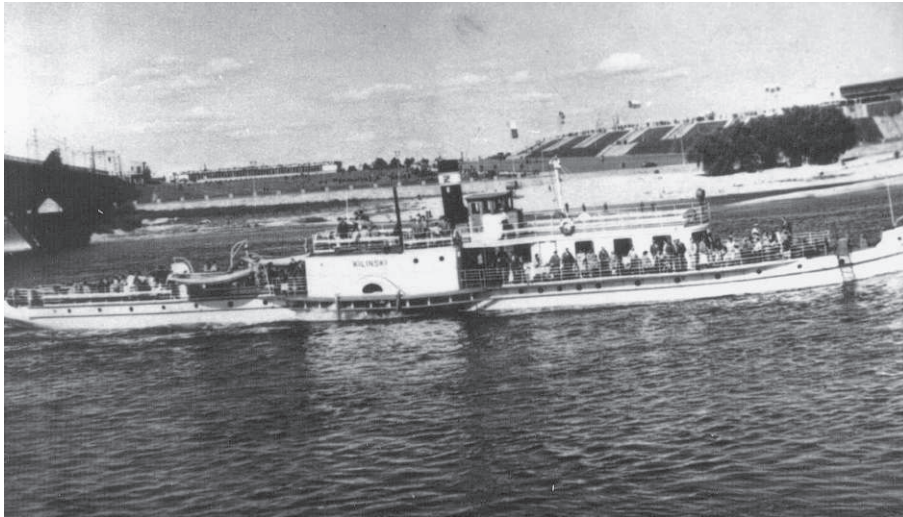


KILIŃSKI ex KRAKUS₁₈₉₈ sylwetka 1954



KRAKUS₁₈₉₈, Płock, lata 1927-1929 (uczennice z Pensji im. Hetmanowej Reginy Żółkiewskiej w Płocku płyną nad polskie morze)

1928		przebudowa
1929–1939	KRAKUS	eksploatacja – Polska Żegluga Rieczna „Vistula” S.A. Sp. z o.o., Warszawa, właściciel – S. i J. Górnicy, Płock, N = 133 KM
1930		nowy kocioł 9 atn, F. Schichau, Danzig nr 3694
09.1939		statek zatopiony
1939–1944	DNIESTR	Weichsel Reederei GmbH, Warschau
08.1944		statek zatopiony przez załogę w czasie Powstania Warszawskiego
1944–1945		wrak .
1946–1948	[Krakus]	wydobycie, przeholowanie do stoczni płockiej, odbudowany wg projektu inż Czesława Śladkowskiego jako statek pasażerski (250), zmieniona podziałka okien, zamiast kwadratowych – bulaje, stalowa weranda dziobowa, stalowe przybudówki tamborowe
6.06.1948	KILIŃSKI	udział w warszawskiej defiladzie statków
1948	KILIŃSKI	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa; na linii Warszawa–Gdańsk
1949–1950	KILIŃSKI	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1951–1955	KILIŃSKI	P.P.Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa nr rejestracyjny 231
1952		
1956–1963	KILIŃSKI	Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa
1964–1965	KILIŃSKI	P.P.Żegluga Warszawska, Warszawa
		ostatnie lata statek na linii Warszawa–Elbląg



KILINSKI₁₈₉₈ Warszawa, Stadion 10-lecia, lata 1953–1959

1965–1970	statek wycofany z eksploatacji, w porcie Praskim
1971–1973	hulk we Włocławku
1974–1980	kadłub postawiony na lądzie, jako kawiarnia w Złotorii (w widłach Wisły i Drwęcy)
1981	hotel nieznany rok złomowania

Podsumowanie

W służbie 67 lat, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera rosyjska (zabór)	17 lat	Płock	40 lat
bandera niemiecka (okupacja)	9 lat	Warszawa	27 lat
bandera polska	41 lat.		

Nazwa KRAKUS 37 lat, SOBIESKI 8 lat, DNIESTR 5 lat, KILINSKI 17 lat.

Cały okres służby w żegludze: 46 lat – statek pasażersko-towarowy, 17 lat statek pasażerski, 4 lata wyłączenia ze służby.

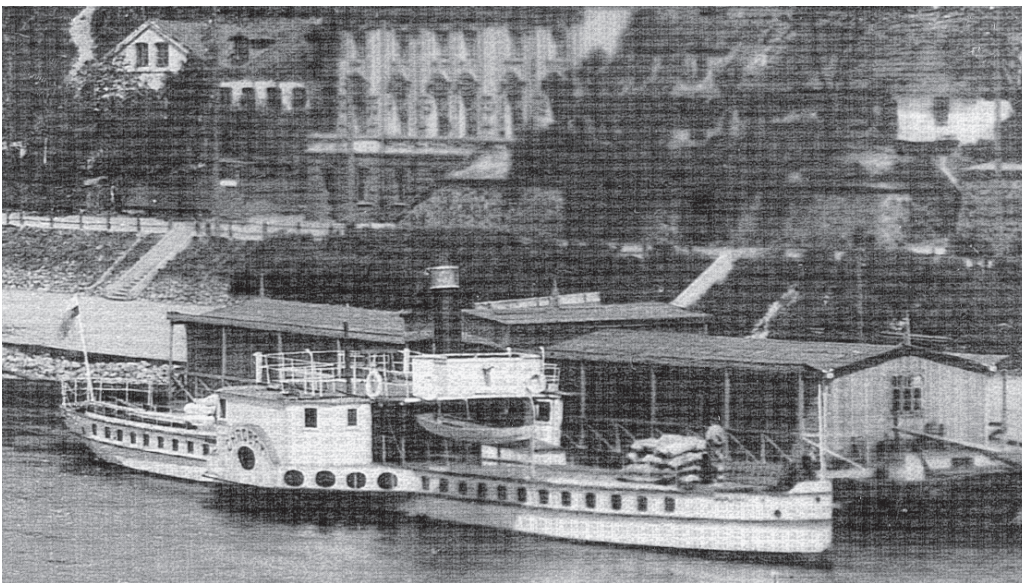
Źródła: [1] s. 155, 161, 178 [3] s. 17; Barbaś H. – korespondencja 14.06.2000 s. 23'; Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 5; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-16; [7] s. 61, 66, 82, 87, 228; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962; [23] s. 146, 147, 150, 151, 152; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; [26] s. 55, 57, 58; [30]; Michalski M.A – obserwacje własne statku KRAKUS i KILINSKI.

KRATER > CHROBRY > HETMAN

Statek pasażersko-towarowy (500 pasażerów), **parowiec**, zbudowany w 1910 r. – Włocławek „Krater”, $L = 40,50$ m, $B = 5,10/10,50$ m, $T = 0,50$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 145 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1910–1915	KPATEP/KRATER	Towarzystwo Żeglugowe „Krater”, Włocławek
1915–1918	KRATER	Towarzystwo Żeglugowe „Krater”, Włocławek
1919–1921	CHROBRY	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1922–1927	CHROBRY	Horacy Heller, Pińsk
1928–1929	CHROBRY	Maks Friedmann, Warszawa
1930–1939	HETMAN	eksploatacja – Polska Żegluga Rieczna „Vistula” sp. z o.o., Warszawa; właściciel – Maks Friedmann, Warszawa, N = 145 KM
1939–1944	HETMAN	Weichselländische Schiffahrts A.G., Krakau
08.1944		statek zniszczony ładunkiem wybuchowym w rejonie Sandomierza (Wehrmacht)
1948		wrak wydobyty w częściach – złom



CHROBRY ex KRATER 1910, Płock 1928–1929

Podsumowanie

34 lata służby, w tym:	Porty macierzyste:		
bandera rosyjska (zabór) 5 lat	Włocławek	8 lat	
bandera niemiecka (okupacja) 8 lat		Warszawa	15 lat
bandera polska	21 lat	Pińsk	6 lat
		Kraków	5 lat

Nazwa KRATER 8 lat, CHROBRY 12 lat, HETMAN 14 lat. Cały okres służby w żegludze pasażersko-towarowej.

Źródła: [1] s. 102; Barbaś H. – korespondencja 14.06.2000 s. 5'; Danielewicz W. – korespondencja 7.12.1997 zał. 7; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-41; Kozioł T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001; [23] s. 147, 149, 150, 151, 152, 153; Michalski M.A. – obserwacje własne statku HETMAN.

W [23] „rozmnożono” omawiany statek, który wymieniony jest we flocie administracji wodnej (lata dwudzieste), w której nigdy nie był, a jednocześnie występuje w 1923 r. u różnych armatorów (Friedmann i PŻP) zamiast u Hellera w Pińsku, a w latach 1919–1922 pływa jednocześnie jako HETMAN i jako CHROBRY u jednego armatora (PŻP).

Danielewicz i Kozioł twierdzą, że statek w czasie okupacji nie zmienił nazwy. Autor, pamiętając rządy hitlerowców w Polsce, przyjmuje tę informację ze zdziwieniem. Brak jednak innych danych.

X > KREMEŃČUG > GERTŠIL > Z

Statek pasażersko-towarowy (620 pasażerów), **parowiec**, zbudowany w 1860 r. – Belgia; $L = 57,00$ m, $B = 7,62/13,10$ m, $T = 0,65$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 150 KM; kocioł parowy – brak informacji .

Przebieg służby

1860–1881	X	brak informacji
1882–1889	КРЕМЕНЬЧУГЪ	Jankiel Rendel, Bobrujsk
1890–1917	ГЕРТШИЛЬ	Bela Rendel, Michaił Lauenburg i Borys Epstein, Pińsk eksploatowany na trasie Pińsk–Kijów
po 1917	Z	dalszy los statku nieznan

Podsumowanie

Znane jest 35 lat służby (1882–1917), w tym:	Porty macierzyste:		
bandera rosyjska	7 lat	Bobrujsk	7 lat
bandera rosyjska (zabór)	28 lat	Pińsk	28 lat

Znany okres 35 lat to służba pasażersko-towarowa w żegludze (o pierwszych 22 latach brak informacji).

Źródło: Danielewicz W. – korespondencja 21.02.1999 s. 2.

KRONPRINZ

Holownik parowy zbudowany w 1887 r. – Stettin-Grabow, Aron und Gollnow, nr 232; $L = 40,00$ m, $B = 4,50 / 8,60$ m, $T = 0,50$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 120 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1887–1897	KRONPRINZ	Krause und Nagel, Breslau
1897–1906	KRONPRINZ	Rhederei Vereinigt Schiffer, Breslau
1902		N = 97 KM
1906–1918	KRONPRINZ	Schlesische Dampfer Comapagnie, Breslau – st. pasażerski
1918	KRONPRINZ	Gustav Stahlberg, Magdeburg
1918	KRONPRINZ	Joseph Schwarz, Mewe
1918	KRONPRINZ	FECH
po 1918		brak dalszych informacji o statku

Źródła: [15] s. 142; [24] s. 100; Stettiner Oderwerke – Verzeichnis der erbauten Schiffe.



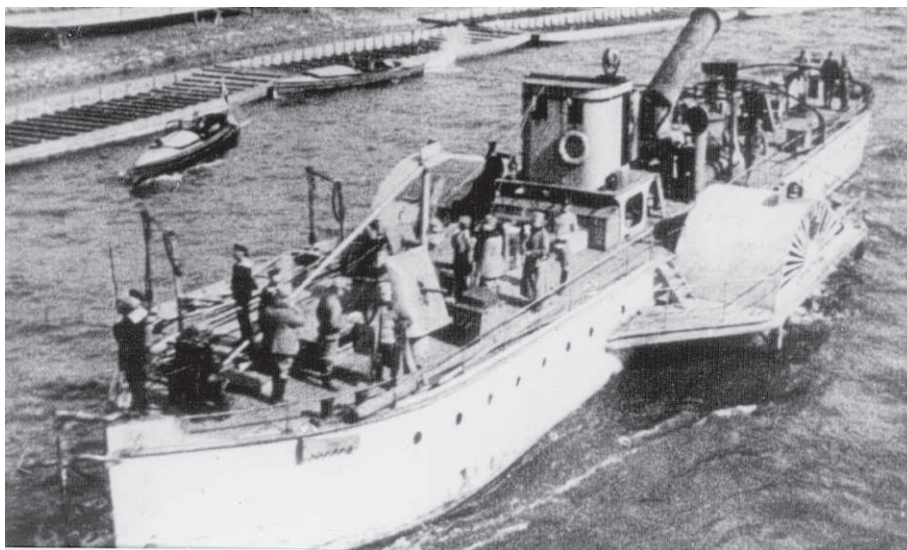
KRONPRINZ₁₈₈₇ statek z Odry, który od 1918 stacjonował w Gniewie nad Wisłą

KRYSTYNA > WYSPIAŃSKI > RHEIN > WYSPIAŃSKI > DUNAJEC >
 [Dunajec]

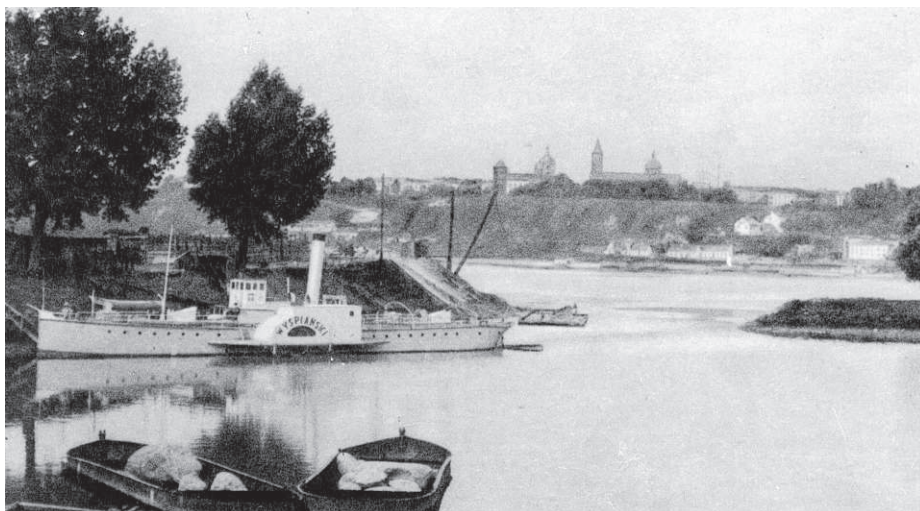
Holownik parowy zbudowany w 1904 r. – Linz, nr 460; $L = 36,40$ m, $B = 5,25/10,50$ m, $T = 0,65$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 150 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1904–1914	KRYSTYNA	KuK Galizische Statthaltereie, Krakau
1914–1918	KRYSTYNA	KuK Weichselflotte, Krakau statek uzbrojony 2 x 37 mm, 2 ckm, opancerzenie
1918–1919	WYSPIAŃSKI	Ministerium Robót Publicznych, Warszawa
2.08.1920	WYSPIAŃSKI	Flotyła Wiślana – II dywizjon–8 ckm
1921–1927	WYSPIAŃSKI	Zarząd Rzeki Wisły, Włocławek
1927–1932	WYSPIAŃSKI	Zarząd Dróg Wodnych, Włocławek
1928	WYSPIAŃSKI	$L = 39,40$ m
1933–1939	WYSPIAŃSKI	Państwowy Zarząd Wodny, Płock
1939–1941	RHEIN	Reichswasserstraßenverwaltung, Plock
1941–1945	RHEIN	Reichswasserstraßenverwaltung. Schröttersburg
1945		statek zatopiony, wydobyty, odbudowany – stocznia toruńska
1946–1950	WYSPIAŃSKI	Państwowy Zarząd Wodny, Płock
1951–1952	WYSPIAŃSKI	Rejon Dróg Wodnych, Płock, N = 150 KM
1952		nr rejestracyjny 452
1952–1953	WYSPIAŃSKI	Rejon Dróg Wodnych, Warszawa, statek w rezerwie



KRYSTYNA₁₉₀₄, w Krakowie, statek zmobilizowany i uzbrojony w czasie wojny bałkańskiej 1912



WYSPIAŃSKI ex KRYSYNA₁₉₀₄ – stary port Płock-Radziwie

1954		przebudowa na statek pasażersko-towarowy
1955	DUNAJEC	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa nr rejestracyjny 213
1956–1959	DUNAJEC	Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa w służbie liniowej (pasażerskiej) i holowniczej
1960		statek wycofany z eksploatacji
1963		usunięto maszynę parową i kocioł, obcięto tambory
1965	[Dunajec]	Warszawski Okręgowy Związek Żeglarski – przystań w Nieporęcie
2003	[Dunajec]	bez zmian, jak w 1965 r.

Podsumowanie

56 lat służby, w tym:

bandera austriacka (zabór) 14 lat
bandera polska 36 lat
bandera niemiecka (okupacja) 6 lat

Porty macierzyste:

Kraków 14 lat
Warszawa 11 lat
Modlin 1 rok
Włocławek 12 lat
Płock 18 lat

Nazwa KRYSYNA 14 lat, WYSPIAŃSKI 31 lat, RHEIN 6 lat, DUNAJEC 5 lat, [Dunajec] już 38 lat (2003). W sumie 46 lat służby w administracji wodnej i 5 lat w żegludze pasażersko-towarowej. Przerwywnikiem była dwukrotna służba wojskowa, trwająca łącznie 5 lat

Źródła: [1] s. 129; Barbaś H. – korespondencja 14.06.2000 s. 6; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 5–6, 11.05.1997 s. 9; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz IV-6, [23] s. 146, 147; [26] s. 53, 55, 64; [30]; Michalski M.A. – obserwacje własne statku WYSPIAŃSKI i DUNAJEC, wieloletnie korzystanie z magazynku żeglarskiego na pokładzie hulka [Dunajec].

W [23] omówiono statek KRYSYNA/WYSPIAŃSKI tylko do roku 1928, pomijając zarówno okres 1929–1939 jak i okres okupacji (statek RHEIN).

KUJAWIAK > KSIĄŻĘ JÓZEF > SAN > KSIĄŻĘ JÓZEF > JANEK KRASICKI

Statek pasażersko-towarowy (185), parowiec, zbudowany w 1883 r. – Elbing, F.Schichau, nr 220; $L = 38,95$ m, $B = 3,82/8,70$ m, $T = 0,60-0,95$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 75 KM – F. Schichau, Elbing – 1882; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1883–1914	КУЯВІЯК/KUJAWIAK	Br. Ciechanowscy (Jan i Wincenty), Włocławek
1910		nowy kocioł 10 atn, 31,45 m ² , nr 139352 F. Schichau, Elbing
1914	КУЯВІЯК/KUJAWIAK	zarekwirowany przez armię rosyjską
1915		zatoniony pod Dęblinem
1915	KUJAWIAK	wydobyty przez Austriaków, 1916. ponownie zatonął podczas wiosennego wezbrania
1916		powtórnie wydobyty i odholowany dla odbudowy do Krakowa
1916–1918	KUJAWIAK	KuK Weichselflotte, Krakau
1919–1939	KSIĄŻĘ JÓZEF	Towarzystwo „Żegluga Polska”, Kraków nr rejestracyjny 3 linia Kraków – Nowy Korczyn
1939–1945	SAN	Weichselländische Schiffahrts A.G., Krakau



KS. JÓZEF ex KUJAWIAK₁₈₈₃ Wisła pod Krakowem, lata 1919–1939

1945–1948	KSIĄŻĘ JÓZEF	„Wisła” Spółdzielnia Pracy, Kraków
1948		wymiana dotychczasowej jednostki napędowej na silnik spalinowy 4-suwowy, 4-cyl. Ø200×210 mm, 120 KM, Klöckner-Humboldt-Deutz, 800/400
1949–1950	KSIĄŻĘ JÓZEF	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa, linia dzienna Warszawa–Płock
1951	JANEK KRASICKI	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Kraków, nr rejestracyjny 0256, 152 pasażerów
1952–1955	JANEK KRASICKI	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Bydgoszcz, port macierzysty Poznań nr rejestracyjny 122, linia Poznań–Puszczykówko
1956–1962	JANEK KRASICKI	Bydgoska Żegluga na Wiśle, Poznań
1962		statek wycofany z eksploatacji
1963		statek złomowany

Podsumowanie

79 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera rosyjska (zabór)	32 lata	Włocławek	32 lata
bandera austriacka (okupacja)	3 lata	Kraków	34 lata
bandera polska	38 lat	Warszawa	2 lata
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat	Poznań	11 lat

Nazwa KUJAWIAK 35 lat, KSIĄŻĘ JÓZEF 27 lat, JANEK KRASICKI 11 lat, SAN 6 lat.

Napęd parowy 65 lat, spalinowy 14 lat. Cała służba w żegludze pasażersko-towarowej.

Źródła: [1] s. 156, 177; [3] s. 10; Barbaś H. – korespondencja 14.06.2000 s. 1'; Danielewicz W – korespondencja 12.04.1997 zał.1, 12.08.1997 s. 7, 12.10.1998 s. 2; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–7 [10] s. 121; Kozioł T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962; [23] s. 145, 147, 151; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; Michalski M.A. – obserwacje własne statku KSIĄŻĘ JÓZEF i JANEK KRASICKI oraz rejs na pokładzie statku KSIĄŻĘ JÓZEF w 1949.

Arkuszewski [1] wymienia na s. 102 statek KUJAWIAK (II), zbudowany w roku 1903 przez stocznię Fajansa dla jego własnej floty. Nie wiadomo skąd ta informacja, gdyż statek taki nigdy nie istniał.

W [23] pominięto okres służby statku SAN (1939–1945) we flocie Weichselländische Schifffahrts A.G., Krakau.

Danielewicz niesłusznie uważa, że w latach 1948–1951 statek nazywał się KUJAWIAK, był to jednak KSIĄŻĘ JÓZEF.

KURJER > ZVEZDA

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1885 r. – Elbing, F. Schichau, nr 251; $L = 25,73$ m, $B = 3,79/?$ m, $T = 0,93$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 75 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1885–18xx	KYPEP/KURJER	Żegluga Parowa Maurycego Fajansa, Warszawa
18xx	ЗВЕЗДА	statek sprzedany do Rosji w rejon Chersonia, dalsze losy statku nieznane

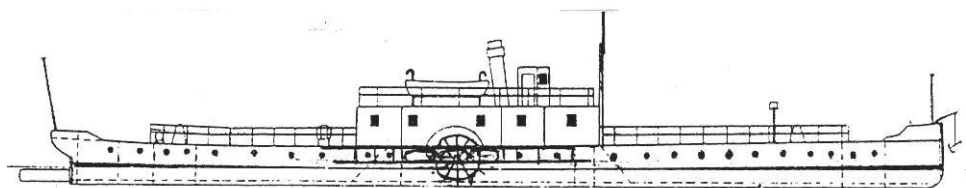
Źródła: [1] s. 98; [23] s. 146; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

KURJER > BELWEDER > SYMPHER > INŻYNIER > MATEJKO

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1897 r. – Elbing, F. Schichau, nr 632; $L = 44,98$ m, $B = 4,26 / 8,70$ m, $T = 0,60$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 120 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1897–1915	KYPEP/KURJER	Stanisław Górnicki, Płock
1915–1918	KURJER	Stanisław Górnicki, Płock
1919–1921	BELWEDER	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1922–1926	BELWEDER	Maks Friedmann, Warszawa
1927–1939	BELWEDER	eksploatacja Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa; właściciel – Maks Friedmann, Warszawa
1936		rejsy na linii Warszawa – Sandomierz
14.09.1939		moc maszyny 90 KM
1942		statek zatopiony pod Dobrzykowem
		wrak wydobyty i odbudowany w stoczni Czerniakowskiej jako holownik
1943–1944	SYMPHER	Strombauinspektion Puławy
08.1944		statek zatopiony w ujściu Krępianki
1945–1946		wrak wydobyty, odbudowa – stocznia Puławska
1947	INŻYNIER	Państwowy Zarząd Wodny, Puławy



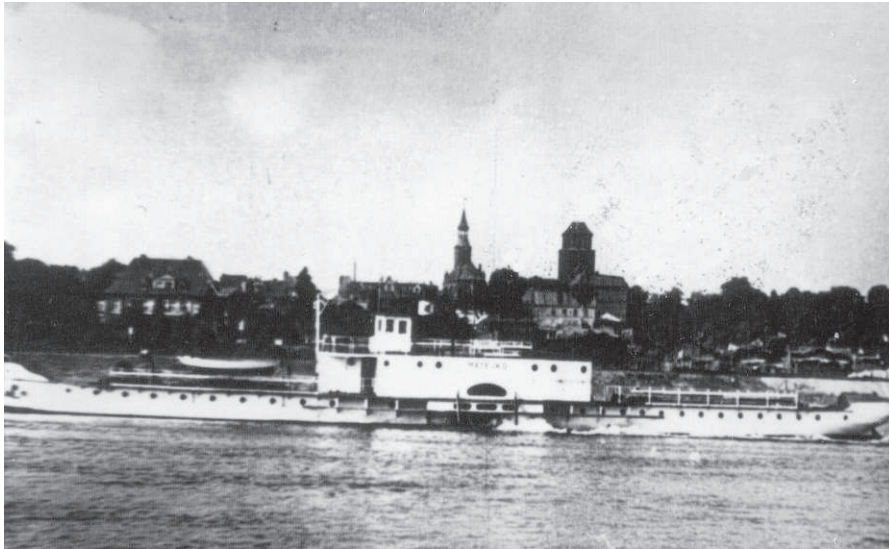
MATEJKO ex KURJER₁₈₉₇ sylwetka 1954



INŻYNIER ex BELWEDER ex KURJER₁₈₉₇, port w Puławach 1947

03.1947	INŻYNIER	decyzja o podarowaniu statku Związkowi Sowieckiemu, tonie podczas przeprowadzania do Gdańska*
1947		statek wydobyty i odbudowany w Stoczni Czerniakowskiej jako statek pasażersko-towarowy $L = 46,43$ m, $B = 4,46/ 8,70$ m, $T = 0,65$ m, $N = 75$ KM
1948	MATEJKO	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa
6.06.1948		udział w defiladzie
1949–1950	MATEJKO	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1951–1955	MATEJKO	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa
1952		nr rejestracyjny 174
1953		zderzenie statków MATEJKO i BAŁTYK pod Bielanami
1955		wymiana maszyny i kotła. Zamiast 58 letniej jednostki napędowej (3-krotnie topionej), statek otrzymał kocioł i maszynę pobrane ze statku HEROLD (używane tylko 29 lat), aktualna moc 110 KM. Statek zarejestrowany dla 200 pasażerów
1956–1964	MATEJKO	Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa
1965		statek wycofany i złomowany

*Decyzja o podarowaniu statku Związkowi Sowieckiemu, z natychmiastowym przekazaniem go w Gdańsku. Kpt Jan Barbaś odmawia prowadzenia statku w okresie pękania i pochodu lodów, otrzymuje więc polecenie na piśmie. Statek dopływa do Modlina. Koło prowizorycznego mostu,



MATEJKO ex KURJER₁₈₉₇, Tczew, lata 1956–1964

odrywa się ogromna tafla lodowa, która uderza w burzę, rozcinając poszycie na długości kilku metrów. Statek momentalnie tonie, a załoga ratuje się skacząc na drewniane filary mostu.

Podsumowanie

68 lat służby, w tym:	Porty macierzyste:
bandera rosyjska (zabór) 18 lat,	Płock 21 lat
bandera niemiecka (okupacja) 4 lata	Warszawa 38 lat
bandera polska 38 lat	Puławy 1 rok
wrak – polskie wody (w sumie) 8 lat.	

Nazwa KURJER 21 lat, BELWEDER 21 lat, SYMPHER 1 rok, INŻYNIER kilka miesięcy, MATEJKO 17 lat. W czasie służby: 59 lat w żegludze statek pasażersko-towarowy, 1 rok holownik w administracji wodnej i 8 lat nieczynny (wrak lub odbudowa).

Źródła [1] s. 100, 154, 178; [3] s. 17, 18; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 3, 4, 8, zał.2, 7.09.1999 s. 1, 2, tab. 3, 5, 14.06.2000, s. 3, 4, 3', 5', 10', 23', 15.12.2001 s. 5, 25.04.2002 s. 4, 7, 10; Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 3, 7.12.1997 s. 2, 12.10.1998 s. 5, 9.04.2000 s. 1–2; 13; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-15 i I-37; [23] s. 147, 152; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; Michalski M.A. – obserwacje własne statku BELWEDER i MATEJKO.

Arkuszewski [1] nie wiąże ze sobą historii statków KURJER i BELWEDER, natomiast odnośnie statku MATEJKO wprowadza w błąd czytelników, mówiąc, że to dawny HEROLD. Dotychczas w żegludze nazwa związana była zawsze z kadłubem, a nie z jednostką napędową, a kadłub Matejki to kadłub Kuriera. HEROLD jako statek mniej wartościowy (w oczach ówczesnych decydentów) został poddany „kanibalizmowi technicznemu”, a brak wiedzy marynistycz-

nej kazał im głosić fałszywą historię statku. Arkuszewski uwierzył i nadał tej informacji godność naukową, a inni bezkrytycznie powtarzali za nim tę dezinformację.

Delkowski i Barbaś też uwierzyli w tę historię i obaj piszą, że BELWEDER został zniszczony w Dobrzykowie, a MATEJKO to ex HEROLD.

W [23] pominięto w historii statku okres Polskiej Żeglugi Państwowej, przypisano też Friedmannowi prawo własności do statku KURJER, a przecież on kupił statek już po zmianie nazwy na BELWEDER, a także pominięto okres okupacji, w którym statek nosił imię wielkiego niemieckiego hydrotechnika inżyniera Symphera (takie pominięcia nie przystoją chyba niemieckiemu wydawnictwu). Regulacja dolnej Wisły to przecież zasługa Symphera.

KURJER > KURIER > Z

Statek o nieznanym przeznaczeniu, parowiec, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

Podsumowanie

przed 1936	X	brak informacji
1936	KURJER	Kraków?
1936–1939	KURIER	Kraków?
1939–1945	KURIER	Tarnobrzeg?
po 1945	Z	dalszy los statku nieznan

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja; Koziół T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001 dot. wojennych losów statku.



KURJER, Kraków przed 1936, statek o którym brak informacji

LAUENBURG > (H) ORION > [barka]

Statek pasażersko-towarowy (415 pasażerów), **parowiec** zbudowany w 1876 r., Hamburg, Jansen und Schmiliński; $L = 45,70$ m, $B = 5,03/9,00$ m, $T = 0,68$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 280 KM; 2 kotły parowe w tandemie – brak szczegółowych informacji.

Przebieg służby

1876–1922	LAUENBURG	Lauenburger Dampfschiffe, Lauenburg
1903		pozostawienie tylko jednego kotła
1923		statek dostarczony z Niemiec do Polski w ramach reparacji wojennych, aktualna moc 130 KM
1923–1928	ORION (?)	Oszer Zagier, Płock – holownik
1929		statek wycofany z eksploatacji, po usunięciu kotła i maszyny parowej oraz obcięciu tamborów – barka holowana, o której losach brak dalszych informacji

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 11.05.1997 s. 2; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II-B-1; Gęsikowski K., *Między wojnami*. Wodniak bydgoski; [24] s. 104 .

Danielewicz wysunął hipotezę, że może LAUENBURG₁₈₇₆ to późniejszy DĄBROWSKI, gdyż oba statki miały podobne parametry kadłuba (DĄBROWSKI $L = 44,03$ m, $B = 8,95$ m, $T = 0,68$ m). W tym jednak przypadku ocena Delkowskiego dotycząca statku DĄBROWSKI, jako statku bliźniaczego dla jednostek pochodzących ze stoczni Blasewitz byłaby zupełnie bezpodstawna. Statek ze stoczni hamburskiej nie mógł charakteryzować się cechami specyficznymi wyłącznie dla stoczni Blasewitz, a ponadto miał początkowo dwa kominy. Niestety nie widziano żadnego zdjęcia ani statku LAUENBURG, ani statku DĄBROWSKI. Jedynym znaną autorowi osobą, który widział statek DĄBROWSKI, był nieżyjący już Edmund Delkowski. Autor przyjął wersję, że Delkowski prawidłowo ocenił pochodzenie statku DĄBROWSKI, a tym samym LAUENBURG₁₈₇₆ nie ma z nim nic wspólnego.

Autor jest zdania, że dawny LAUENBURG₁₈₇₆ to późniejszy ORION. Hipoteza ta opiera się na kojarzeniu historii statków dwukominowych, a liczba takich bocznokołowców pływających po Wiśle, ograniczała się tylko do 3 sztuk, z których dwa odpadają (FREDRO i JÓZEF KSIĄŻE PONIATOWSKI), pozostaje więc tylko jedna możliwość.

Gęsikowski przypisuje Orionowi moc 280 KM (taką jaką miał bezpośrednio po zbudowaniu).

LAUENBURG IV > LAUENBURG > (H) ORDON > REDUTA ORDONA > DIRSCHAU > [REDUTA ORDONA] > ŻEROMSKI #Fot. 59, 60

Holownik parowy, zbudowany w 1888 r. – Stettin, Aron und Gollnow, nr 260, $L = 38,10$ m, $B = 4,15 / 7,50$ m, $T = 0,75$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 180 KM, kocioł parowy 66 m².

Przebieg służby

1888–1904	LAUENBURG IV	Lauenburger Dampfschiffahrts A.G., Lauenburg
1905–1914	LAUENBURG IV	Mathias Burmester, Lauenburg
1914–1915	LAUENBURG	Zaks, Pińsk, port macierzysty Toruń
1916–1918	LAUENBURG	FECH Bromberg, Warschau
1918–1922		brak informacji
1923–1924	ORDON	Towarzystwo Zjednoczonej Żeglugi Polskiej S.A., Warszawa, statek pasażersko-towarowy
1924–1926	ORDON	Z.W.T.T.i Ż.P. S.A., Warszawa
1926		statek przedłużony $L = \text{ok.}50$ m, – prawdopodobnie Stocznia Modlińska
1927–1939	REDUTA ORDONA	eksploatacja Polska Żegluga Rieczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa; właściciel Juliusz Dunin-Holecki, Warszawa, nieznaną datą odkupienia statku od skarbu państwa $N = 130$ KM
1939–1944	DIRSCHAU	Johannes Ick, Danzig – statek przywłaszczony
08.1944		statek zatopiony przez załogę w czasie Powstania Warszawskiego
1945–1946	[REDUTA ORDONA]	wrak, wydobyte, przeholowanie do Stoczni Płockiej



DIRSCHAU (REDUTA ORDONA)₁₈₈₈, na Wiśle w czasie okupacji

1946–1948		odbudowa według projektu inż. Czesława Śladkowskiego – statek pasażerski, bulaje, stalowa weranda dziobowa, nowe tambory ze stalowymi przybudówkami
6.06.1948	ŻEROMSKI	udział w defiladzie w Warszawie
1948	ŻEROMSKI	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa na linii Warszawa–Gdańsk
1949	ŻEROMSKI	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1950	ŻEROMSKI	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Wrocław
1951–1955	ŻEROMSKI	P.P. Żegluga na Odrze, Ekspozytura Rejonowa Wrocław
1956–1958	ŻEROMSKI	Żegluga na Odrze, Wrocław
1958		statek wycofany z eksploatacji
1963		statek złomowany

Podsumowanie

70 lat służby, w tym:		Porty macierzyste	
bandera niemiecka	26 lat	Lauenburg	26 lat
bandera niemiecka (zabór)	1 rok	Toruń	1 rok
bandera niemiecka (okupacja)	8 lat	Bydgoszcz	3 lata
brak informacji	5 lat	Warszawa	22 lata
bandera polska	26 lat	Gdańsk	5 lat
wrak na polskich wodach	4 lata	Wrocław	8 lat.

Nazwa LAUENBURG IV 26 lat, LAUENBURG 4 lata, ORDON 4 lata, REDUTA ORDONA 17 lat, DIRSCHAU 5 lat, ŻEROMSKI 10 lat.

58 lat służby w żegludze: 27 lat jako holownik, 21 lat statek pasażersko-towarowy i 10 lat statek pasażerski, ponadto 3 lata służby wojskowej i 4 lata statek nieczynny, o 5 latach brak informacji.



ŻEROMSKI ex REDUTA ORDONA₁₈₈₈ na Odrze, lata 1950–1958

Źródła: [1] s. 157; [3] s. 17; Danielewicz W. – korespondencja 11.05.1997 s. 2, 12.10.1998 s. 3.21.02.1999 s. 5; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-39; Gęsikowski K.: *Miedzy wojnami*. Wodniak bydgoski; [11] s. 4, 5, 7, 12; [13] s. 77–79; [22] s. 27; [23] s. 148, 152; [24] s. 105, 265; Stettiner Oderwerke – Verzeichnis der erbauten Schiffe; Michalski M.A. – obserwacje własne statku REDUTA ORDONA i ŻEROMSKI, rejs na pokładzie statku ŻEROMSKI w 1949.

Arkuszewski [1] informuje o zmianie nazwy REDUTA ORDONA na ŻEROMSKI w 1927 roku. W rzeczywistości nazwa ta została nadana w dniu 6.06.1948. Podobnie błędna jest informacją o przekazaniu statku do Wrocławia w 1945 roku, nastąpiło bowiem w 1950 roku, po eksploatacji na Wiśle w latach 1948 i 1949, gdy okazało się, że statek po przebudowie jest za głęboki i stwarza poważne kłopoty nawigacyjne. Przejście statku na Odrę opisał Januszewski [13].

Grötschel [11] pisze, że LAUENBURG IV został w 1922 roku sprzedany z Wisły do Kłajpedy i tam nazywał się HANS, tymczasem statek w roku 1923 nadal pozostawał na Wiśle.

Januszewski [13] uparcie powtarza nazwę „Stefan Żeromski”, chociaż statek nie miał w nazwie imienia, co łatwo odczytać na s. 79 książki „Odra czasu Nadbora”.

W książce Quingera [22] jest informacja, że statek PIRNA₁₈₆₁ – 1919 ROBLAU, po trzech latach postoju w Magdeburgu został sprzedany do Kowna w 1921 jako KESTETIS, a w 1922 trafił na Wisłę jako ORDON–1928 REDUTA ORDONA, został zatopiony na Wiśle w 1944, odbudowany w 1945 i złomowany w 1963. Wątpliwości autora: po pierwsze statek REDUTA ORDONA DIRSCHAU/ŻEROMSKI nie miał żadnych cech charakterystycznych dla stoczni Blasewitz (niższy kadłub, brak okien bliźniaczych i inny kształt rufy), autor nie wspomina statku ORDON, gdyż zbyt późno się narodził by go oglądać. Po drugie w okresie 1920–1939 Polska i Litwa nie utrzymywały ze sobą ani stosunków dyplomatycznych, ani handlowych. W jaki więc sposób statek z Kowna mógł być sprzedany do Polski? Po trzecie w roku 1948, gdy dokonano gruntownej przebudowy statku, nikt nie podjąłby takiej decyzji w odniesieniu do jednostki, która miałaby wówczas 87 lat. Dokumenty statku podawały jako datę jego zbudowania rok 1890 (co w przypadku statku LAUENBURG IV daje różnicę 2 lat, a nie 29 lat).

Barbaś [3] pisze, że nazwę ŻEROMSKI otrzymała po odbudowie dawna FRANCJA. Jest to zupełnie niezgodne z prawdą. FRANCJA to późniejszy LUDWIK WARYŃSKI, statek o ok. 12 m, dłuższy od ŻEROMSKIEGO.

Gęsikowski podaje długość statku REDUTA ORDONA wynoszącą 46 m.

Reedereien opisują statek dopiero od 1927 roku, pomijając jego wcześniejszą historię. Natomiast statek DIRSCHAU figuruje w spisie statków Johanna Icka aż dwukrotnie.

Rindt i Trost [24] piszą wyraźnie, że statek został w 1914 sprzedany na Wisłę, ale już w erracie wycofują się z rzeczywistej historii, powracając do litewskiego wątku, głoszonego przez innych niemieckich autorów. Jednocześnie piszą oni, że statki z Drezna, sprzedane Litwie zostały wykorzystane na Zalewie Kurońskim w 1944 roku, co obala teorię Quingera o sprzedaży statku Kestetis do Polski.

LAUENBURG V > (H) ROLAND > VJATKA > WIATKA

Holownik parowy, zbudowany w 1893 r. – Stettin, Aron und Gollnow, nr 432, $L = 46,70$ m, $B = 4,70/9,10$ m, $T = 0,80$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 340 KM; kocioł parowy 90,4 m².

Przebieg służby

1894–1905	LAUENBURG V	Lauenburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Lauenburg
1905–1916	LAUENBURG V	Matthias Burmester, Lauenburg
1917–1919	LAUENBURG V	Richard Hönow, Havelberg
1919–1928	LAUENBURG V	Matthias Burmester, Lauenburg
1929–1941	LAUENBURG	Gustav Hoffmann, Rattwitz
1941–1944	ROLAND?	Schröttersburg
1945–1949	ВЯТКА	SOAG
1949–1953	WIATKA	DOS, Berlin
1952		nowa maszyna parowa 350 KM
1953–1957	WIATKA	DSU, Berlin
1957		statek wycofany z eksploatacji i złomowany

Podsumowanie

63 lata służby, w tym:

bandera niemiecka	48 lat
bandera niemiecka (okupacja)	3 lata
bandera sowiecka	4 lata
bandera NRD	8 lat

Porty macierzyste:

Lauenburg	35 lat
Ratowice	12 lat
Płock	3 lata
brak informacji	5 lat
Berlin	8 lat

Nazwa LAUENBURG V 35 lat, LAUENBURG 12 lat, ROLAND 4 lata, WIATKA 12 lat. Cały okres eksploatacji w żegludze – holownik.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 29.06.1997 s. 4 [11] s. 4, 6, 7, 12; Manikowski F., hipoteza dot. statku ROLAND w Płocku; [15] s. 266; [24] s. 105, 144; Stettiner Oderwerke – Verzeichnis der erbauten Schiffe;

Według spisu stocznioowego $N = 250$ KM

LECH > BREŃ

Statek pasażerski, parowiec, 220 KM. W roku 1951 – w ewidencji Żeglugi w Krakowie, nie rejestrowany, przebywał w stoczni Sandomierskiej. Ostatnio użytkowany w czasie okupacji w Krakowie. Więcej informacji o statku nie ma.

Źródła: Kozioł T. rozmowa w Krakowie 14.08.2001; Pismo PZŚ z 27.04.1951.

LEONÓW > [barka]

Holownik parowy, zbudowany w 1882 r. – Danzig (?), nieznane parametry kadłuba i jednostki napędowej

Przebieg służby

1882–1885 ЛЕОНОВ/LEONÓW Towarzystwo Akcyjne Fabryki Cukru, Leonów
statek holował barki z burakami po Bzurze i Wiśle, a poza
sezonem cukrowniczym odbywał rejsy wycieczkowe
z Płocka do Włocławka

1885
statek przebudowano na barkę, gdyż bocznokołowiec
miał duże trudności nawigacyjne na wąskim, krętym
i zarośniętym nurcie Bzury.

Źródła [1] s. 90, 91, 97; [3] s. 10; [10] s. 121; [23] s. 153.

Giełżyński [10] myli się podając, że statek należał do Spółki Włocławskiej (Feliksa Ciechanowskiego). Można jedynie przypuszczać, że zarządzał on statkiem w czasie rejsów pasażerskich (pomiędzy sezonami cukrowniczymi), a powodzenie tej akcji skłoniło go dopiero do zawiązania spółki armatorskiej.

Reedereien [23] podają błędny okres służby statku (do 1919), statek LEONÓW już 34 lata wcześniej został przebudowany na barkę.

LEW

Holownik parowy, zbudowany w 1895 r – Königsberg, G. Fechter, nr 36; $L = 35,90$ m, $B = 4,20/?$ m, $T = 0,95$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1895–1xxx LEW M. Lewtow, Włocławek
brak dalszych informacji o statku

Źródła: [23] s. 149; Union Gießerei und G. Fechter – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

Żadne z polskich źródeł nie wymienia tego statku, figuruje on jednak w spisie stoczniowym jako LOEW. Ponieważ Niemcy zawsze dostosowywali polskie nazwy do niemieckiej pisowni, pisząc ZEPHIR zamiast ZEFIR, INGENIEUR zamiast INŻYNIER, autor nie znajduje uzasadnienia dla podanej przez stocznnię wersji i pisze po polsku LEW, co z pewnością miało symbolizować armatora Lewtowa.

LOEBEL > NEUMARK > ODER

Holownik parowy – bliźniaczy statek HENRIETTE zbudowany w 1882 r. – Stettin-Grabow, Aron und Gollnow, nr 126 $L=43,80$ m, $B=4,97/9,29$ m, $T=0,60$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 200 KM kocioł parowy – brak informacji

Przebieg służby

1883–1917	LOEBEL	Julius Schottländer, Breslau
1917–1938	LOEBEL	SDCBL, Hamburg
1938–1945	NEUMARK	SDCBL, Hamburg
1945–1949	ОДЕР	SOAG
1949–1953	ODER	DOS
1951		przebudowa w Oderbergu, 250 KM
1953–1956	ODER	DSU Magdeburg
1957	ODER	DBR Berlin
		brak informacji o wycofaniu i złomowaniu statku

LOSCHWITZ > LUZKEC > GRAF MOLTKE

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, bliźniaczy statek BLASEWITZ zbudowany w 1888 r. Dresden-Blasewitz, nr 25 (wg Meyera), a nr 42 wg (Quingera); $L=37,00$ m, $B=3,90/8,00$ m, $T=0,48$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 80 KM – Ruston, Prag 1876 (przeniesiona ze złomowanego statku LOSCHWITZ₁₈₇₆ po 12 latach służby); kocioł parowy – 5 atn

Przebieg służby

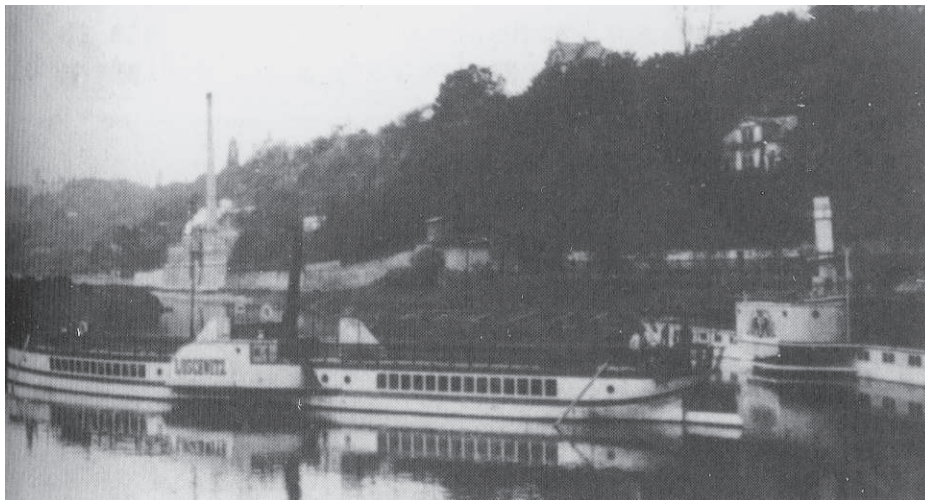
1888–1901	LOSCHWITZ	SBDG Dresden
1896		nowy kocioł Dresden-Neustadt
1902–1905	LUZKEC	SBDG, Dresden
1906–1941	GRAF MOLTKE	Wesermühlen A.G., Hameln
1925		przedłużenie do $L=45,06$ m
1941–1943	GRAF MOLTKE	Wehrmacht – Schröttersburg
1944	GRAF MOLTKE	Wehrmacht – Arbeitsstab Gabriel, Puławy
07.1944		statek zatonął pod Parchatką wskutek ostrzału artyleryjskiego ze strony armii sowieckiej
1945–1947		wydobyty wrak stał w basenie stoczniowym w Puławach, później został złomowany

Podsumowanie

56 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera niemiecka	53 lata	Drezno	18 lat
bandera niemiecka (okupacja)	3 lata	Hameln	35 lat
		Puławy	3 lata

Nazwa LOSCHWITZ 14 lat, LUZKEC 4 lata, GRAF MOLTKE 38 lat.

53 lata w żegludze pasażersko-towarowej, 3 lata w wojsku.



LOSCHWITZ₁₈₈₈ na dreźnieńskiej Łabie przed 1902

Źródła: [3] s. 17; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 7, 8, zał. 6, 7.09.1999 s. 4, 14.06.2000 s. 10', 23', 15.12.2001 s. 4; Danielewicz W. – korespondencja 11.05.1997 s. 3; [15] s. 151; [22] s. 31; [24] s. 227; [23] s. 146.

W Reedereien [23] podano, że w latach 1944–1945 statek stanowił własność III Rzeszy, jednak wówczas ta własność leżała na dnie Wisły niedaleko wsi Parchatka.

Meyer [15] podaje, że statek w latach 1945–1947, po odbudowie, wszedł do służby w polskiej żegludze. Nie jest to zgodne z prawdą, w tym czasie nie było nawet miejsca na pochylni, później zaś zakwalifikowano go do złomowania.



GRAF MOLTKE ex LOSCHWITZ₁₈₈₈ na Wezerze, lata 1906–1918

Barbaś [3] powtarza błąd Meyera (o użytkowaniu statku pod polską banderą), pomimo że jako mieszkaniec Puław mógł stwierdzić, że wrak złomowano, a ponadto statek ten nigdy nie miał polskiej nazwy.

Błędną informację użytkowaniu statku przez Żeglugę Warszawską w latach 1945–1947 powtarzają Rindt i Trost [24].

MADZIAR > LUTZ > KOŁŁATAJ > JOHANN GROTH > [KOŁŁATAJ]

Holownik motorowy, pierwszy bocznokołowiec z silnikiem spalinowym, według projektu Braci Nobel, prototyp serii trzech statków, zwanych początkowo „madziarami”, a w późniejszych latach – „nafciakami” (dalsze dwa statki to POLAK i MAZUR). Statek podobny do statku POLAK (patrz foto), lecz brak komina. Zbudowany w 1911 r. – Włocławek–Szpetal Dolny, Stocznia Pakulskiego; $L = 48,00$ m, $B = 7,80/14,67$ m, $T = 0,63–1,00$ m; silnik spalinowy niskoprężny na naftę, 4 cyl., 200 KM, projekt i budowa Bracia Nobel, Petersburg.

Przebieg służby

1911–1915	МАДЪЯР/MADZIAR	Bracia Nobel, Płock
1915–1918	LUTZ	FECH Schiffahrtsgruppe Ost, Warschau
1918–1935	KOŁŁATAJ	Bracia (Emanuel i Ludwik) Nobel, Płock
1935–1939	KOŁŁATAJ	Lloyd Bydgoski S.A., Bydgoszcz
1939–1945	JOHANN GROTH	Bromberger Schleppschiffahrts A.G., Bromberg
1945	[KOŁŁATAJ]	Komisariat Żeglugi Śródlądowej, Bydgoszcz statek nieczynny z powodu złego stanu kadłuba i nadmiernego zużycia mechanizmów
1946–1947	[KOŁŁATAJ]	Lloyd Bydgoski S.A., Bydgoszcz, statek nieczynny
1948		statek przeholowany do Stoczni Płockiej, po wykonaniu ekspertyzy – złomowany

Podsumowanie

37 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera rosyjska (zabór)	4 lata	Płock	24 lata
bandera niemiecka (okupacja)	9 lat	Bydgoszcz*	13 lat
bandera polska	24 lata.		

* Bydgoszcz – *de nomine*, Brdyujście – *de facto*. Statek był szerszy niż wrota śluzy w Brdyujściu, stacjonował więc w tzw. „porcie zewnętrznym”

Nazwa MADZIAR 4 lata, LUTZ 3 lata, KOŁŁATAJ 24 lata, JOHANN GROTH 6 lat.

Cały okres służby – holownik (21 lat w przemyśle i 10 lat w żegludze), 3 lata w wojsku, 3 lata nieczynny.

Źródła: [33] s. 84; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 8; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II–D–5; Michalski M.A. – obserwacje własne statku KOŁŁATAJ.

Reedereien [23] pomijają ten statek, który dwukrotnie w swojej historii był użytkowany przez Niemców: w latach 1915–1918 jako LUTZ i w latach 1939–1945 jako JOHANN GROTH.

MARCH TONI > RADZIWIAK > PUŁASKI > (H) FARYS

Holownik parowy, zbudowany w 1885 r. – nieznana stocznia; $L = 23,40$ m, $B = 3,40/5,00$ m, $T = 0,65$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 25 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1885–190x	MARCH TONI	Julius Rosenthal, Bromberg
190x–1910	РАДИВЛЯК/RADZIWIAK	A. Wochartz, Płock
1911–1918	РАДИВЛЯК/RADZIWIAK	Stanisław Górnicki, Płock
1919–1921	PUŁASKI	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1922–192x	PUŁASKI	S. i J. Górniccy, Płock
192x–19xx	FARYS (?)	S. i J. Górniccy, Płock dalszy los statku – nieznan

Źródła: [1] s. 93, 98; Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 4, 5.06.1999 s. 16, 27.02.2000 s. 4, 9.04.2000 s. 3; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II-B-3; [23] s. 147, 151, 152.

Pisownię nazwiska Wochartz autor powtarza za Arkuszewskim [1], w innych dokumentach nazwisko to ma odmienną pisownię. Arkuszewski pisze, że RADZIWIAK był okresowo wykorzystywany w ruchu wycieczkowym w rejonie Warszawy. Autor ten podaje także miejsce budowy statku – Gdańsk, bez określenia stoczni.

Autor stawia hipotezę, że mały holownik FARYS, stanowiący własność Górnickich, to przemianowany PUŁASKI. Górniccy nie lubili nazw powtarzalnych, a więc istnienie innego statku o nazwie PUŁASKI (PZW Puławy), skłoniło ich do zmiany nazwy statku.

MARJA > MARIA

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1887 r. – brak informacji o stoczni; $L = 40,00$ m, $B = 4,50/8,00$ m, $T = 0,60$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 140 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1887–1917	MARJA	Kraków (?)
1917–1936	MARJA	Towarzystwo „Żegluga Polska” S.A., Kraków
07 / 08.1920	MARJA	statek zmobilizowany do Flotylli Wiślanej
20.08.1920		statek uzbrojony
27.08.1920	MARJA	Flotylla Rezerwowa
brak daty		statek zdemobilizowany, powrót do służby w TŻP Kraków 23.11.1923 statek zderzył się pod Słupnem ze statkiem JAGIEŁŁO i zatonął, wina kapitana statku MARJA

28.08.1924		wydobycie statku przez Pogotowie Techniczne Marynarki Wojennej
05.1925		statek zatonał pod Nowym Korczynem, po zderzeniu z podwodną przeszkodą; odbudowa – stocznia sandomierska
1936–1939	MARIA	Towarzystwo Żegluga Polska, Kraków
09.1939		prawdopodobnie statek został zniszczony w czasie działań wojennych
po 1939		brak dalszych wiadomości o statku

Podsumowanie

52 lata służby statku, w tym: Porty macierzyste:

bandera austriacka (zabór)	31 lat	Kraków	52 lata
bandera polska	21 lat	Modlin	kilka miesięcy

Jedna nazwa. Całe 52 lata w żegludze pasażersko-towarowej, kilka miesięcy służby wojskowej.

Źródła: [1] s. 129; [2] s. 11; [34] s. 38; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 zał.1, 9.04.2000 s. 7, 14.11.2000 s. 3; Delkowski E., *Wykaz statków* poz. 1–54; [7] s. 61, 76, 106; [26] s. 70; [30].

Arkuszewski [1] pisze wyłącznie o statku MARIA we Flotyli Wiślanej, nie wspomina zaś o jej służbie w żegludze.

Danielewicz napisał w Morzu, że MARIA wyszła bez uszczerbku z działań wojennych w 1939 roku. Jednak w dalszej korespondencji stwierdza, że MARIA to późniejszy PIAST. Jest to niemożliwe, ponieważ kadłub Marii był znacznie dłuższy, a ponadto, jak wynika z przedwojennych fotografii, PIAST miał kabiny w pokładówkach, co nie jest rozwiązaniem stosowanym w statkach pasażerskich. Ponadto PIAST, który był statkiem wiślanym o najmniejszym zanurzeniu (0,40 m) nie mógł wcześniej mieć zanurzenia większego (0,60 m). Trzeba też wziąć pod uwagę, że MARIA pływała do 1939 r., a PIAST był znany już w latach dwudziestych.

Wydawnictwo Reedereien [23] nie zauważyło istnienia statku MARIA.

MARS

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1898 r. – Elbing, F. Schichau, nr 661; $L = 43,80$ m, $B = 4,50/8,30$ m, $T = 0,69$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 120 KM – F. Schichau, Elbing; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1898–1915	MAPC/MARS	L. Stern i M. Tabacznik, Płock
1915–1918	MARS	L. Stern i M. Tabacznik, Płock
1919–1921	MARS	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1922–1923	MARS	L. Stern i M. Tabacznik, Płock
1924–1926	MARS	Z.W.T.T.i.Ż.P. S.A., Warszawa
po 1927		nie znane są dalsze losy statku

Podsumowanie

28 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera rosyjska (zabór)	17 lat	Płock	22 lata
bandera niemiecka (okupacja)	3 lata	Warszawa	6 lat
bandera polska	8 lat		

Jedna nazwa. Cała służba w żegludze pasażersko-towarowej.

Źródła: [1] s. 90, 100, 101; Danielewicz W. – korespondencja 11.05.1997 s. 6; [23] s. 151, 152; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

Arkuszewski [1] na s. 156, wymieniając statki z lat 1918–1939, nie zauważył, że w tym okresie pływały kolejno dwa statki o nazwie MARS, o całkowicie różnych parametrach. Delkowski zupełnie zignorował MARSa₁₈₉₈. W Reedereien jest również jedna wspólna pozycja dla obu statków o nazwie MARS.

MATADOR > DER ADLER

Holownik parowy, zbudowany w 1857 r. Elbing, F. Schichau, nr 8; parametry kadłuba – niezna-
ne; maszyna parowa 150 KM – F. Schichau, Elbing, nr 115; kocioł parowy – F. Schichau, El-
bing, nr 165.

1857–1858	MATADOR	Julius Rosenthal, Bromberg
1858–1867	DER ADLER	C.J. Rokicki jr, Danzig
1867–1873	DER ADLER	Cohn und Henneberg, Danzig
1873–1874	DER ADLER	Jordanhütte, Misdroy
1874		statek zatonał

Źródła: [1] s. 75, tab. 3; [36] s. 87; Manikowski F. – rozmowa 16.12.2004; [23] s. 145, 151; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

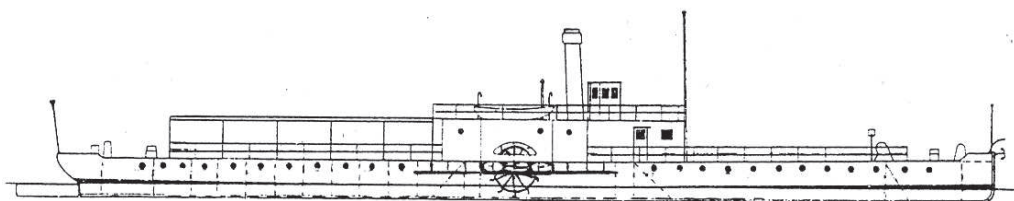
Arkuszewski [1] przypuszcza, że był to śrubowy holownik, natomiast w *Reedereien* [23] wyraź-
nie napisano, że był to bocznołowy statek pasażerski. Fornaçon wyraźnie pisze o boczno-
łowcu, ale podając jego moc na 320 KM przesadził. W roku 1857 uzyskanie takiej mocy nie
było możliwe, ale darujmy mu to, bo skąd duchowny mógł się znać na maszynach parowych.

MAURYCY > RACŁAWICE

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w latach 1879–81 – Elbing, F. Schichau, nr 161; $L = 28,00$ m, $B = 3,80/8,53$ m, $T = 0,71$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 130 KM, $\varnothing(261, 469) \times 700$ mm – F. Schichau, Elbing, 42/42; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1881–1890	МАВРИКИЙ/MAURYCY	Żegluga Parowa Maurycego Fajansa, Warszawa
1891–1912	МАВРИКИЙ/MAURYCY	Żegluga Parowa M. Fajans i Synowie, Warszawa
1907		przebudowa statku w Radziwiu prawdopodobne przedłużenie do ok. 46 m
1912–1915	МАВРИКИЙ/MAURYCY	W.A.T.H.i.Ż., Warszawa
1915–1918	MAURYCY	W.A.T.H.i.Ż., Warszawa
1919–1921	RACŁAWICE	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1922–1923	RACŁAWICE	W.T.T.i.Ż.P. S.A., Warszawa
1923		zderzenie pod mostem ze statkiem WARSZAWA, w obu statkach zniszczone zostały przybudówki lewych tamborów
1924–1926	RACŁAWICE	Z.W.T.T.i.Ż.P. S.A., Warszawa
1927–1934	RACŁAWICE	Polska Żegluga Rieczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa statek własność WTTiŻ na linii Warszawa–Sandomierz
1930		nowy kocioł 9 atn, 39 m^2 – S.A. Budowy Parowozów, Warszawa nr 268–1930
1935		statek zajęty przez Bank Gospodarstwa Krajowego aktualna moc maszyny parowej 85 KM
1936–1939	RACŁAWICE	Polska Żegluga Rieczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa statek własnością Jakuba Edelmana, Puławy
1939–1945	RACŁAWICE	Weichsel-Strombauverwaltung, Krakau; port macierzysty Tarnobrzeg
1945 03.-06.	RACŁAWICE	Komisariat Żeglugi Śródlądowej, Kraków linia Kraków–Nowy Korczyn
1945 06.–11.	RACŁAWICE	Komisariat Żeglugi Śródlądowej, Warszawa na linii Warszawa–Gdańsk
1946–1947	RACŁAWICE	Żegluga Państwowa, Warszawa
1948	RACŁAWICE	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa statek ma ciągłe awarie
1949–1950	RACŁAWICE	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa



RACŁAWICE ex MAURYCY₁₈₈₁ – sylwetka z lat pięćdziesiątych XX w.

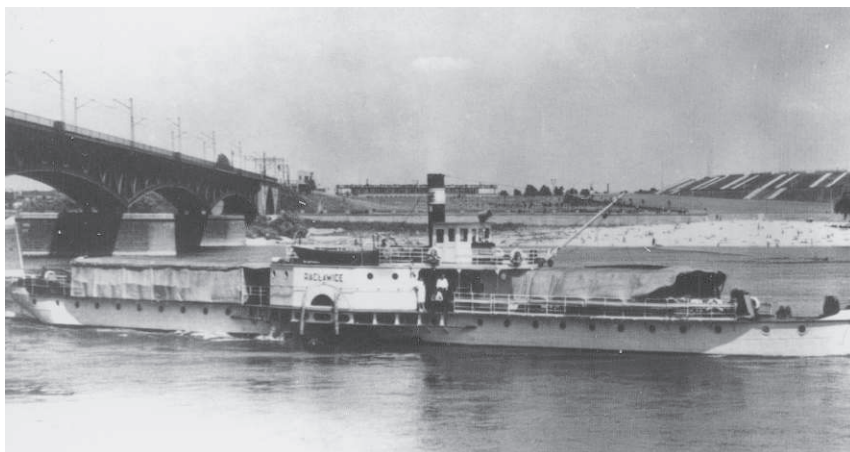


RACŁAWICE ex MAURYCY₁₈₈₁ Puławy 1935

1949		ciągłe przestoje, doraźne naprawy – nieskuteczne
1950		przebudowa w Stoczni Płockiej: poszerzenie do $B = 5,03$ m, przedłużenie do $L = 50,83$ m, nowe poszycie, zwiększone odległości między bulajami (dotychczas okna kwadratowe), tambory podniesione do wysokości pokładu, stalowe przybudówki tamborowe, tent na pokładzie rufowym. Całkowita zmiana sylwetki. Moc maszyny (nowej ?) $N = 100$ KM
1951–1955	RACŁAWICE	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa nr rejestracyjny 175
1952		
1956–1963	RACŁAWICE	Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa
1964–1973	RACŁAWICE	P.P. Żegluga Warszawska, Warszawa nr rejestracyjny Wa– I-26
1965		
1974	RACŁAWICE	Związek Młodzieży Polskiej, Brok
1975		statek wycofany z eksploatacji, pozostawiony w Porcie Praskim; nieznana data złomowania

Podsumowanie

W służbie 94 lata, w tym:	Porty macierzyste:	
bandera rosyjska (zabór) 34 lata	Warszawa	84 lata
bandera niemiecka (okupacja) 9 lat	Puławy	3 lata
bandera polska 51 lat	Kraków	6 lat
	Brok	1 rok



RACŁAWICE, Warszawa, Most Średnicowy 1969

Nazwa MAURYCY 37 lat, RACŁAWICE 57 lat.

Z 93 lat służby: 92 lata – statek pasażersko-towarowy w żegludze i 1 rok statek szkoleniowy w organizacji społecznej

Źródła: [1] s. 84, 96, 102, 157, 169, 178; [2] s. 11; [3] s. 14; Barbaś H. korespondencja 5.05.1999 s. 7, zał. 5, 7.09.1999 s. 3, tab. 6, 14.06.2000 s. 1', 2', 5', 6', 7', 31, 25.04.2002 s. 3; Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 5, 7.12.1997 s. 2; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-48 i I-56; Figuła S. – korespondencja 18.11.2004; IŻŚ Warszawa – Księga rejestracyjna statków 1965–2002; Kozioł T. – rozmowy 13.08.2001 na Kanale Łęczyńskim i 14.08.2001 w Krakowie; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960 i 1962; [23] s. 146, 152; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; Michalski M.A. – obserwacje własne 1945–1974.

Arkuszewski podaje dla statku dwie daty zbudowania: 1879 MAURYCY i 1907 RACŁAWICE (ciekawe jak w carskiej Rosji można by nadać taką nazwę?). Niezależnie od tego pod rys. 119 napisano „zbudowano go w 1904 roku w Płocku” – to już trzecia data.

Powszechnie uważano, że jest to najstarszy statek na Wiśle. Jednak stało się to dopiero w roku 1951, kiedy to złomowano już statki STANISŁAW (1865) i MICKIEWICZ (1872).

1879 to data położenia stępki, natomiast przekazanie statku do eksploatacji odbyło się w 1881r.

Barbaś pisze, że RACŁAWICE były własnością Pawła Edelmana z Puław już od 1919 roku.

W latach 1919–1921 wszystkie statki w Polsce zostały upaństwowione, a w tej liczbie także i RACŁAWICE. Po likwidacji PŻP, statki w większości powróciły do swych dawnych właścicieli, a sukcesorem rodziny Fajansów było Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi. Zdjęcie statku RACŁAWICE z 1935 roku, z oznaką BGK (zielony proporzec na białej opasce komińowej) mówi, że dopiero wówczas WTTiŻ utraciło statek i dopiero wtedy Jakub Edelman (już nie Paweł) mógł go odkupić od banku. Prawo własności statku nie jest związane z miejscem zamieszkania załóg. Puławianie zawsze byli dobrymi wodniakami i z pewnością pływali wcześniej na statku RACŁAWICE, tak jak pływali na płockich statkach MAZUR i HEROLD, wyszkowskim ŻÓŁKIEWSKIM, po wojnie na statkach mazurskich czy tczewskich lodołamaczach.

Delkowski nie mógł uwierzyć w „odmłodzenie” statku RACŁAWICE w 1950 roku i dlatego w swoim wykazie umieścił dwa statki o tej samej nazwie, sądził bowiem, że przebudowane RACŁAWICE są inną, nową jednostką. Jednak ta rzekomo nowa jednostka wyposażona była w chyba nową maszynę parową i nadal w swój kocioł z 1930 roku.

Kozioł uważa, że statek przez całą okupację nosił nazwę RACŁAWICE. Barbaś jednak wspomina nazwę PFEIL, szkoda jednak, że można znaleźć osoby, która mogłaby to potwierdzić.

PRS też podaje nieprawdziwą datę i miejsce budowy statku Płock 1950 (była to tylko przebudowa, a statek miał wówczas 69 lat). Inna rzecz, że zakres tej przebudowy był niezwykle szeroki.

Wg Reedereien statek nosił nazwę MAURZYCY do 1928 roku i dopiero wtedy został przemianowany na RACŁAWICE. Jest to 9-letnie opóźnienie w stosunku do stanu faktycznego. Ponadto pominięto statek w wykazach okupacyjnych.

Figuła pomieszał historię statku RACŁAWICE z historią statku BELWEDER. Ta druga nazwa po 1939 więcej nie występowała, a dawny BELWEDER nosił kolejne nazwy SYMPHER – INŻYNIER i MATEJKO. Możliwe, że jak pisze Figuła, maszyna ze statku RACŁAWICE po 1950 trafiła na statek DASZYŃSKI, gdyż RACŁAWICE otrzymały maszynę o mocy o 15 KM większej niż miała stara maszyna w 1935 roku.

RACŁAWICE na Polesiu to inny statek.

MAZUR > ČERNIHOV

Starek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1885 r. – Elbing, F. Schichau, nr 252; $L = 45,34$ m, $B = 4,91/10,02$ m, $T = 0,91$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 125 KM – F. Schichau, Elbing; kocioł parowy – F. Schichau, Elbing.

Przebieg służby

1885–18xx	МАЗУР/MAZUR	Stanisław Górnicki, Płock
18xx	ЧЕРНИХОВ	statek sprzedany na Dniepr, nieznany armator dalszy los statku nieznany

Źródła: [1] s. 97; Danielewicz W. – korespondencja 7.12.1997 s. 2; [23] s. 147; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

Wielu autorów uważa, że pływający w XX wieku statek MAZUR został zbudowany w roku 1885. W rzeczywistości była to druga jednostka o tej samej nazwie, o 10 lat młodsza od swego wcześniejszego imiennika.

**MAZUR > MEWE > SKAWA > MAZUR > ST. MONIUSZKO >
MONIUSZKO > [Izabella]**

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1895 r. Elbing, F. Schichau, nr 573; $L = 35,96$ m, $B = 4,25/7,62$ m, $T = 0,50$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 120 KM, $\varnothing(413, 762) \times 900$ mm – F. Schichau, Elbing 48/48; kocioł parowy – F. Schichau, Elbing.

Przebieg służby

1895–1915 ĘŦŦŦŦŦ / MAZUR Stanisław Górnicki, Płock

1902 statek otrzymuje oświetlenie elektryczne

1910 naprawa główna

nowy kocioł 8 atn, $34,4$ m² – F Schichau, Elbing nr 2793

1915–1922 MAZUR brak informacji o użyciu statku

1923 statek przedłużony do $L = 47,05$ m, aktualna moc $N = 90$ KM

1923–1929 MAZUR s. i J. Górniccy, Płock

1929–1939 MAZUR Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa

na linii Warszawa – Puławy. $N = 90$ KM

1939–1942 MEWE Johannes Ick, Danzig – statek przywłaszczony

1943–1945 SKAWA Weichsel Reederei GmbH, Warschau

1945 MAZUR J. Górnicki, Płock

1945 statek przebija poszycie na palach po zniszczonym moście drewn

nianym w Płocku, ewakuacja pasażerów, naprawa

1946–1947 MAZUR Żegluga Państwowa, Warszawa (teoretycznie własność J. Górnickiego)

nr rejestracyjny 2534

1946 awaria – pękł wał główny przy łożysku, naprawa

1948 MAZUR Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa

1949–1951 przebudowa statku, nowe poszycie, bulaje zamiast okien kwadratowych, zmniejszona liczba bulai, nowe większe stalowe przybudówki tamborowe, maszt na pokładzie dziobowym, wewnątrz na rufie 13 dwuosobowych kabin, w części dziobowej miejsca siedzące i stoliki dla 40 osób. $L = 48,40$ m, $B = 4,30 / 8,60$ m, $T = 0,50 - 0,75$ m, aktualna moc $N = 75$ KM, 184 pasażerów.

1951–1955 ST. MONIUSZKO P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa

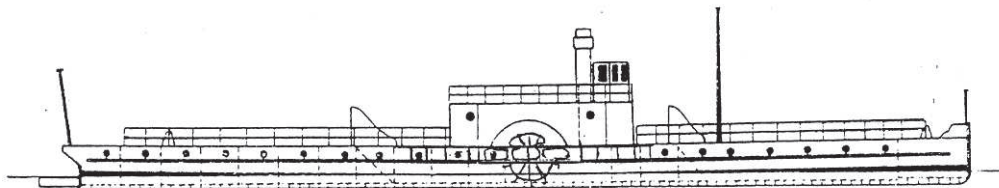
1952 nr rejestracyjny 184

1956–1957 ST. MONIUSZKO Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa

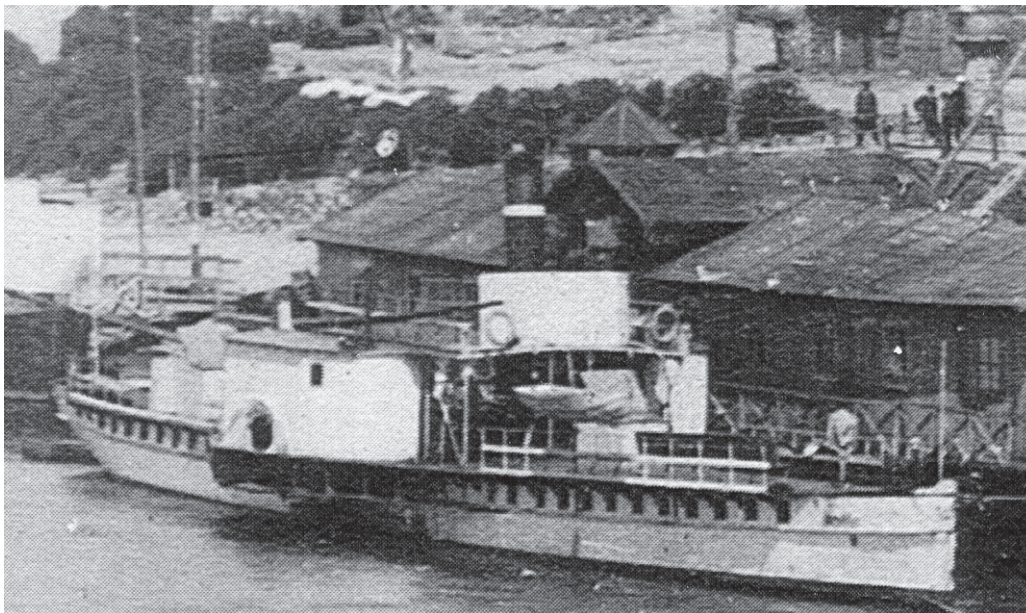
linia Solec nad Wisłą – Puławy

1958–1963 MONIUSZKO Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa

1960, 1962 wg Rejestru PRS $N = 230$ KM (brak informacji o wymianie maszyny parowej)



MONIUSZKO ex MAZUR₁₈₉₅ sylwetka 1954



MAZUR₁₈₉₅ Płock, lata 1927/1929

1963 statek wycofany z eksploatacji

po 1964 [Izabella] koszarka w Puławach

1990–2000 wrak Izabelli zatopiony i pochylony na prawą burtę leży w basenie zimowiska Zajezerze

od 2001 brak dalszych informacji

Podsumowanie

68 lat służby, w tym: Porty macierzyste: – bandera rosyjska (zabór) 20 lat, – Płock 32 lata, – bandera niemiecka (okupacja) 9 lat, – Warszawa 32 lata, – bandera polska 39 lat. – Gdańsk 4 lata.

Nazwa MAZUR 50 lat, MEWE 4 lata, SKAWA 2 lata, ST. MONIUSZKO 7 lat, MONIUSZKO 5 lat.

Całe 68 lat w żegludze pasażersko-towarowej.

Źródła: [1] s. 91, 111, 156, 178; [2] s. 12; [3] s. 11, 17; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 2, 7, 8, 14.06.2000 s. 23', 31, 25.04.2002 s. 2; Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 1–2; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–18 [10] s. 255, 256, PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962; [23] s. 147, 152; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; Michalski M.A. – obserwacje własne statku SKAWA, MAZUR, ST. MONIUSZKO, MONIUSZKO i wraka [Izabella], oraz rejs na pokładzie statku ST. MONIUSZKO w 1956 roku.

Arkuszewski [1] pomylił dwa statki, utożsamiając je ze sobą. MAZUR₁₈₈₅ został sprzedany do Rosji, a MAZUR₁₈₉₅ pływał po Wiśle do 1963 roku.



ST. MONIUSZKO ex MAZUR₁₈₉₅ pod Puławami, lata 1951-1957

Błąd ten powtarza Barbaś. Nie wiadomo też o którym z MAZURÓW pisze on „Górnicki wprowadza następnie 4 statki”. Armator Stanisław Górnicki użytkował bowiem ogółem 14 statków pasażersko-towarowych (nie licząc holowników), z czego po pierwszym z MAZURÓW było jeszcze 13 następnych statków, a po drugim MAZURZE jeszcze 9. Liczba 4 jest tu błędna w każdym z przypadków.

Giełżyński błędnie podaje, że statek został przez Górnickiego sprzedany firmie Vistula. W rzeczywistości Vistula była jedynie spółką eksploatującą statki należące do różnych właścicieli, a m.in. i Górnickiego. MONIUSZKO został wycofany w 1963 roku.

Reedereien nie wspominają okresu II wojny światowej, gdy statek nazywał się MEWE, a potem SKAWA. MEWE to niemiecka nazwa miasta Gniew i nie ma żadnego związku z mewą (Möwe), co mylą niektórzy autorzy wspomnień.

W latach 1951–1957 statek nosił nazwę ST. MONIUSZKO, co powszechnie traktowane było jako „Moniuszko”. Toteż uwadze mniej baczących obserwatorów umknął fakt, że od roku 1958 armator skócił nazwę statku do samego nazwiska MONIUSZKO.

Niektóre relacje, spisane po wielu latach, mogą wprowadzać w błąd czytelników, np. w opisie defilady, otwierającej sezon nawigacyjny 1948 (6 czerwca w Warszawie) wymieniono statek MONIUSZKO, a przecież do 1951 roku nazywał się on ciągle MAZUR.

MAZUR

Holownik motorowy, zbudowany w 1912 r. Włocławek–Szpetal Dolny, Stocznia Paruszewskiego; $L = 48,00$ m, $B = 6,45 / 12,20$ m, $T = 0,63-1,00$ m; silnik spalinowy niskoprężny na naftę, 4 cyl., 200 KM, projekt Bracia Nobel, Petersburg „madziar”, „nafciak”, różniący się od prototypu węższymi kołami i kominem (którego nie miał prototyp). Statek bliźniaczy ze statkiem POLAK.

Przebieg służby

1912–1914 MA3YP/MAZUR Bracia Nobel, Płock
 1914–1915 MA3YP/MAZUR zarekwirowany przez armię rosyjską
 zniszczony w Modlinie.

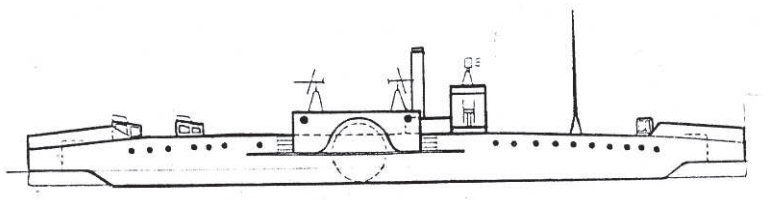
Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 5; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II–D-7.

MELSZTYN

Holownik inspekcyjny, parowiec, zbudowany w 1909 r. – Kraków, I. Zieleniewski; prototyp serii 4 bliźniaczych statków, z rufą tego samego kształtu co dziób (dalsze statki to: WANDA, KOPERNIK, TYNIEC); $L = 38,50$ m, $B = 4,70/8,60$ m, $T = 0,60$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 80 KM, $\varnothing(300, 560) \times 700$ mm – I. Zieleniewski, Kraków 1909, 50/50; kocioł parowy – 10 atn, 40 m².

Przebieg służby

1909–1916 MELSZTYN KuK Galizische Statthalterei, Krakau
 1916–1918 MELSZTYN KuK Österreichische Weichselflotte, Krakau
 1918–1920 MELSZTYN Ministerium Komunikacji, później Ministerium Robót Publicznych
 1920 MELSZTYN zmobilizowany do Flotyli Wiślanej
 1921–1926 MELSZTYN Zarząd Rzeki Wisły, Kraków
 1926 MELSZTYN statek w planie mobilizacyjnym „S” 26/27 w Warszawie
 1927–1932 MELSZTYN Zarząd Dróg Wodnych, Kraków
 1933–1939 MELSZTYN Państwowy Zarząd Wodny, Kraków
 1939–1945 MELSZTYN Weichselstorombauverwaltung, Krakau
 1945–1950 MELSZTYN Państwowy Zarząd Wodny, Kraków
 1951–1962 MELSZTYN Rejon Dróg Wodnych, Sandomierz



MELSZTYN₁₉₀₉ sylwetka 1914

1955		nowy kocioł 11 atn, Maier, Jäger, nr 2895–1955 moc maszyny N = 100 KM
1963	MELSZTYN	Rejon Dróg Wodnych, Warszawa
1964–1970	MELSZTYN	Okręgowy Zarząd Wodny, Warszawa
1966		nr rejestracyjny Wa-I-68
1970		statek wycofany z eksploatacji
1974		statek złomowany

Podsumowanie

61 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:
bandera austriacka (zabór)	9 lat	Kraków 40 lat
bandera polska	46 lat	Modlin 1 rok
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat	Sandomierz 11 lat
		Warszawa 9 lat

Jedna nazwa. 58 lat służby holowniczej w administracji wodnej i 3 lata służby wojskowej.

Źródła: [1] s. 103, 129, 133–134; Barbaś H. korespondencja 7.09.1999 tab.7, 14 06.2000 s. 1, 4', 31, 15.12 2001 s. 8 25.04.2002 s. 10; Danielewicz W. – korespondencja 9.04.2000 s. 7; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. IV–9; Dyskant J. W. : *Wojenne flotyle wiślane* s. 61, 76, 78, 80; IŻŚ Warszawa – *Księga rejestracyjna statków 1965–2002*; PRS: *Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962*; [23] s. 146, 147, 150; [26] s. 70; Michalski M.A. – obserwacje własne statku MEL-SZTYN w Sandomierzu i w Warszawie.

Można przypuszczać, że wzrost mocy maszyny w 1955 roku nastąpił w wyniku doboru bardziej odpowiedniego kotła.

MERKURY

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1895 r. Elbing, F. Schichau, nr 572; $L = 41,00$ m, $B = 4,50 / 8,70$ m, $T = 0,69$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 130 KM – F. Schichau, Elbing; kocioł parowy – F. Schichau, Elbing.

Przebieg służby

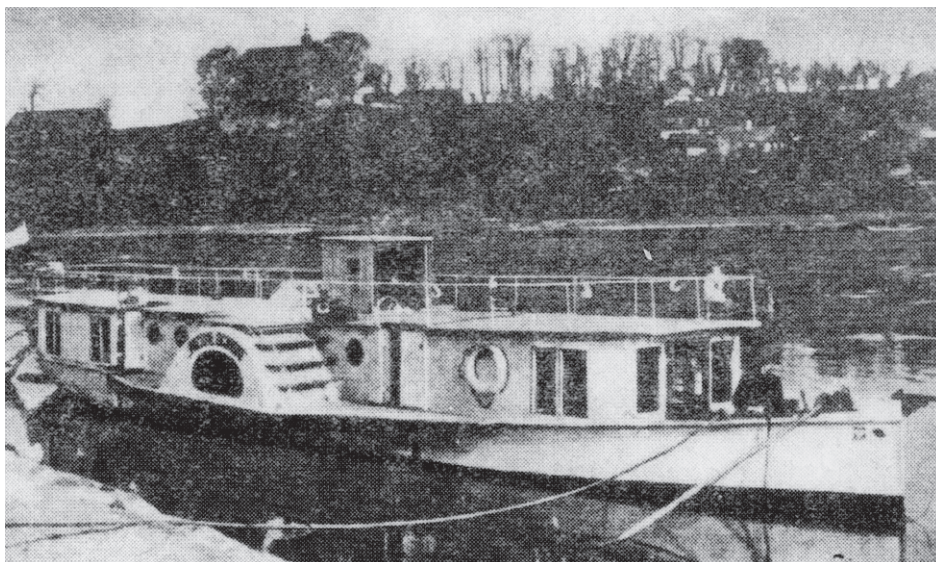
1895–191x	МЕРКУРИЙ/MERKURY	Towarzystwo „Merkury”, Płock dalszy los statku nieznan
-----------	------------------	---

Źródła: [1] s. 100; [3] s. 11; [23] s. 150, Schichau F. – *Verzeichnis der erbauten Schiffe*.

X > MICHAŁ OGIŃSKI > Z

Mały **motorowy statek pasażerski** – pływał w okresie międzywojennym po Niemnie w rejonie Grodna. Nieznane jest zarówno jego pochodzenie, jak i dalszy los, a tym bardziej jego parametry.

Źródło: [1] s. 135–136.



MICHAŁ OGIŃSKI_x na Niemnie w rejonie Grodna, okres międzywojenny

X > MICKIEWICZ

Holownik parowy, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

przed 1945	X	brak informacji
1945	MICKIEWICZ	Komisariat Żeglugi Śródlądowej, Koźle
1946–1947	MICKIEWICZ	Polska Żegluga na Odrze, Koźle
16.05.1946	MICKIEWICZ	rozpoczęcie pierwszego po wojnie rejsu na trasie Koźle– –Szczecin, pod dowództwem kpt ż.ś. Mariana Głaza
1948–1951	MICKIEWICZ	Państwowy Zarząd Wodny, Wrocław
1951–1954	MICKIEWICZ	Rejon Dróg Wodnych, Wrocław
po 1954		dalszy los statku nieznany, prawdopodobnie skasowany, statek był już bardzo zniszczony

Źródła: Komorowski J. – rozmowa 19.10.2004; Kosicki M., Kaźmierczak S., Telus W.M., *Żegluga Odrzańska – 50 lat*, s. 15; Wróblewski M. – rozmowa we Wrocławiu 29.08.2002.

Kmdr Wróblewski uważa, że MICKIEWICZ był bocznokołowcem w PZW Wrocław czasowo wypożyczonym do żeglugi.

Kpt żs Zbigniew Kurc, nie znający opinii kmdr Wróblewskiego, stwierdza, że w roku 1950 statek MICKIEWICZ nie należał do Żeglugi.

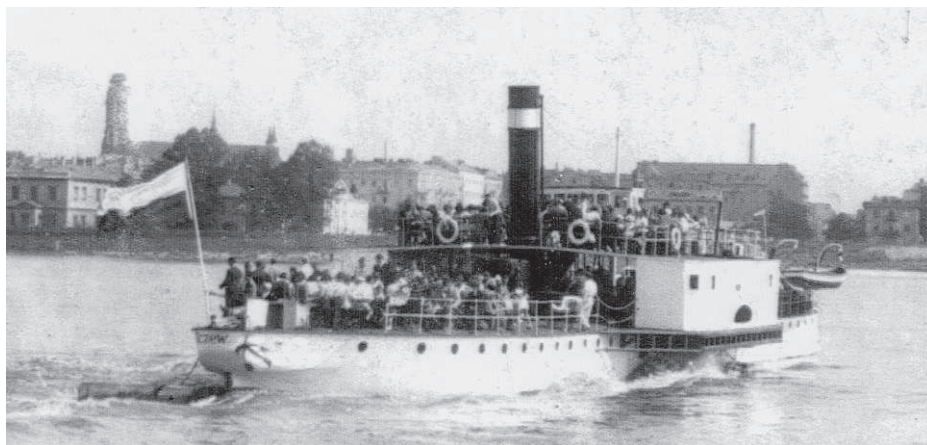
MICKIEWICZ wiślany to inny statek.

MINDEN > SUPIŃSKI > KRAUSE > SUPIŃSKI > (H) DUNAJEC > LESLAU > DUNAJEC

Holownik parowy, zbudowany w 1888 r. – Bremen, Fegeltz Werft; $L = 46,00$ m, $B = 5,50/11,60$ m, $T = 0,70$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 245 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1888–1898	MINDEN	Mindener Schleppschifahrts Gesellschaft, Minden
1899–1912	MINDEN	C.W. Bestman, Danzig
1910		nowy kocioł
1913–1915	СУПИНСЬКИЙ/SUPIŃSKI	WATHiŻ, Warszawa – statek towarowy
1915–1918	KRAUSE	FECH
1919–1921	SUPIŃSKI	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1922–1924	SUPIŃSKI	WTTiŻ, Warszawa
1924–1926	SUPIŃSKI	ZWTTiŻP S.A., Warszawa
1927–1928		statek nieczynny
1928–1939	DUNAJEC (?)	Kupferbaum i Żółtek, Tczew, statek pasażersko-towarowy prawdopodobnie wymieniony kocioł



DUNAJEC₁₈₈₈ przed 1939



LESLAU ex DUNAJEC₁₈₈₈ jako prom na trasie Włocławek–Szpetal Dolny, 1939–1944

09.1939	DUNAJEC	we Włocławku zamierzano włączyć statek do Oddziału Wydzielonego Rzeki Wisły, ale zrezygnowano
1939–1945	LESLAU	Johannes Ick, Danzig; statek wdzierżawiony Zarządowi Miejskiemu we Włocławku (Leslau), służył jako prom na Wiśle dla samochodów i wozów między Włocławkiem a Szpetalem Dolnym (most zniszczony w 1939 r.)
1945–1947	[DUNAJEC]	brak informacji – nie eksploatowany
1947	DUNAJEC	Żegluga Państwowa, Warszawa – statek pasażersko-towarowy
1948	DUNAJEC	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa
1949–1950	DUNAJEC	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1951–1953	DUNAJEC	P. P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa
1953		statek wycofany z eksploatacji nieznana data złomowania

Podsumowanie

65 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera niemiecka	11 lat	Minden	10 lat
bandera niemiecka (zabór)	13 lat	Gdańsk	15 lat
bandera rosyjska (zabór)	2 lata	Warszawa	23 lata
bandera niemiecka (okupacja)	9 lat	Tczew	11 lat
bandera polska	30 lat	Włocławek	6 lat

Nazwa MINDEN 25 lat, SUPIŃSKI 12 lat, KRAUSE 3 lata, DUNAJEC 19 lat, LESLAU 6 lat.

59 lat w żegludze: 25 lat jako holownik, 15 lat statek towarowy i 19 lat statek pasażersko-towarowy, 6 lat prom wozowo-samochodowy.

Źródła: [1] s. 154; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 5, 29.06.1997 s. 4; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz I-1 i I-38; [7] s. 171; [37]; [23] s. 145, 151, 152, 153; Michalski M.A. – obserwacje własne statku DUNAJEC.

Autor stawia hipotezę, że SUPIŃSKI i DUNAJEC to ten sam statek. Historie każdego z tych dwu statków są prawdziwe. Uważano jednak dotychczas, że w roku 1928 SUPIŃSKI uległ kaskadzie, a w tym samym czasie „znalazł się znikąd” statek DUNAJEC, podobny z charakterystyki do Supińskiego. Niestety dotychczas nikt nie znalazł fotografii Supińskiego, która mogłaby potwierdzić postawioną hipotezę. Jedynie sylwetka Dunajca, świadcząca o jego holowniczym pochodzeniu, w pewnym zakresie ją potwierdza.

Pogląd Delkowskiego, że DUNAJEC to dawny prom, zbudowany w Krakowie, nie znajduje żadnego potwierdzenia i może być uznany za mylny. Delkowski nie kojarząc obu statków ze sobą w swoim wykazie umieścił je osobno: I-1 to SUPIŃSKI, a I-38 to DUNAJEC.

Gęsikowski opisując statek KUJAWY, przy okazji pisze, że SUPIŃSKI został zbudowany w Kijowie. Jednak Brema i Kijów to dwa różne miasta i dwa różne kraje. Ponadto pisze on, że statek miał dwa kotły, czemu zaprzeczają wszystkie inne relacje, a także wygląd statku.

MINIOR > Y > MINER > Y1 > MINER > [Przystań nr 9] > [Przystań] > [Marina]

Prom czolowy, parowiec, zbudowany w okresie 1909–1912 – stocznia nieznana, $L = 29,10$ m, $B = 8,00/12,50$ m, $T = ?$ m; maszyna parowa – brak informacji; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

19xx–1915	МИНИОР	armia rosyjska w Privilinskim Kraju
1915–1918	Y	brak informacji
1918–1939	MINER	WP – Modliński Baon Przeprowy, Kazuń
1939–1944	Y1	Pionierkommando, Warschau
1944–1945	Y1	Pionierkommando, Schröttersburg
1945		zatopiony
194x		wydobyty i odbudowany – stocznia Sandomierska
194x–1950	MINER	Państwowy Zarząd Wodny, Warszawa
1951–1954	MINER	Rejon Dróg Wodnych, Warszawa
1952		nr rejestracyjny 189
1954		prom wycofany z eksploatacji, $L = 28,00$ m
1954–1955	[Przystań nr 9]	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa
1956–1963	[Przystań nr 9]	Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa
1964	[Przystań nr 9]	P.P. Żegluga Warszawska, Warszawa
1965–19xx	[Przystań nr 9]	brak informacji
19xx–1981	[Przystań nr 9]	P.P. Żegluga Warszawska, Puławy
1982–1993	[Przystań]	Inspektorat Żeglugi Śródlądowej, Warszawa
1994–2002	[Marina]	kawiarnia w Serocku

Podsumowanie

33 lata służby, w tym:

bandera rosyjska (zabór) 3 lata
 bandera niemiecka (okupacja) 9 lat
 bandera polska 21 lat

Porty macierzyste:

Warszawa 27 lat,
 Gdańsk 6 lat

Nazwa MINISTER LUBECKI 27 lat, RICHARD MICHAEL 6 lat.

Całe 33 lata w żegludzie jako holownik.

Źródła: [2] s. 12; [3] s. 24; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 1, 7, 7.09.1999 s. 2, 6, 8, tab. 3, 14.06.2000 s. 5; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 2, 7, 11.05.1997 s. 14; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II-B-5; [7] s. 68–69; Gęsikowski K., *Między wojnami*. Wodniak bydgoski; [23] s. 148, 152; [26] s. 59; [30]; Michalski M.A. – obserwacje własne statku MINISTER LUBECKI.

Delkowski uznał, że MINISTER LUBECKI i ODRA to ten sam statek. Jest to raczej pomyłka. Dyskant, opisując wydarzenia pod Bobrownikami w sierpniu 1920, użył określenia „Lubecki”, a ponieważ dotyczyło to parowca, musiał to być MINISTER LUBECKI (Lubecki to motorowiec). Ten błąd wynika z oparcia się o wcześniejsze opracowanie Taubego i Żukowskiego, którzy również zlekceważyli słowo „minister”.

Barbaś wspomina, że MINISTER LUBECKI jako jeden z niewielu holowników był eksploatowany na Wiśle od Sandomierza do Gdańska, ale najchętniej nazywa go „Lubeckim”, co stwarza sytuacje dwuznaczne.

Ciśnienie 15 atn w kotle parowym sugeruje trzy, a nie dwa stopnie rozprężania i tak właśnie pisze Gęsikowski, ale wówczas moc 180 KM wydaje się nieadekwatna do typu maszyny parowej.

MOŁNIA > ADMIRAŁ NEPENIN > MOŁNIA > H 9 > Z

Holownik parowy, zbudowany w 1894 r. – Danzig, J.W. Klawitter, nr 188; $L = 40,60$ m, $B = 5,25/9,14$ m, $T = 0,68$ m; maszyna parowa 200 KM – J.W. Klawitter, Danzig; kocioł parowy – J.W. Klawitter, Danzig.

Przebieg służby

1894–1915	МОЛНИЯ	A. Šeletin, Chersoń
1915–1920	АДМИРАЛ НЕПЕНИН	kanonierka rosyjskiej floty
8.04.1920	МОЛНИЯ	kanonierka we flocie bolszewickiej
9.05.1920		statek zdobyty przez WP w Rzeczycy
	H 9	Flotylla Pińska WP – holownik
07.1920		statek utracony w czasie odwrotu WP
	Z	dalszy los statku nieznan

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 27.02.2000 zał. 3; [5] s. 89; [6] s. 74; Klawitter J.W. – *Verzeichnis der erbauten Schiffe*.

Według spisu stocznioowego $N = 250$ KM

MONTEFIORE

Holownik parowy, zbudowany w 1890 r. Königsberg, G. Fechter, nr 24; $L = 43,28$ m, $B = 5,48/11,27$ m, $T = 0,60$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 250 KM; 2 kotły parowe – brak informacji.

Przebieg służby

1891–1920	МОНТЕФИОРЕ	Andrzej i Leonard Lurie, Pińsk
1917		aktualna moc $N = 195$ KM
1920		wojska Denikina wymontowały kocioł i zatopiły statek na Dnieprze w Kijowie
7.05.1920		WP wydobyło wrak
06.1920		statek podpalony i zatopiony podczas odwrotu WP
		dalszy los statku nieznan

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 21.02.1999 s. 2; Union Gießerei und G. Fechter – Verzeichnis der erbauten Schiffe .

X > MOSKWA > Z

Holownik parowy, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

Nieznane losy przed 1945. W latach 1945–1949 statek kursował pomiędzy Szczecinem a służą Rędzin, nie mogąc dotrzeć do Wrocławia, z powodu nadmiernej szerokości w tamborach ($B_c > 12,00$ m), która była większa od szerokości wrót śluzy. W następnych latach statku już nie było, brak też wiadomości o dalszym jego losie.

Źródła: Kowalik s. – rozmowy 6.08.1999 i 29.08.2002 – Wrocław śluza Różanka; Kurc Z. – rozmowa 6.01.2005

Można podejrzewać, że był to jeden ze statków sowieckiej żeglugi na Odrze (SOAG), jednak nazwę MOSKWA nosił tylnokołowiec, a nie bocznokołowiec.

MOTTLAU

Holownik parowy, zbudowany we 1874 r – Elbing, F. Schichau, nr 66; brak informacji o parametrach kadłuba; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 300 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1874–1918	MOTTLAU	Kaiserliche Werft, Danzig
1919–1920	MOTTLAU	International Shipbuilding and Engineering Co., Danzig
po 1920		dalsze losy statku nieznan

Cały znany okres służby (46 lat) w charakterze holownika przemysłowego.

Źródła [23] s. 148 Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

MÖWE

Statek pasażerski, parowiec; brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

1861–1871 MÖWE Alexander Gibsone, Danzig
brak dalszych informacji o statku

Źródło: [23] s. 147.

MRÓWKA > ŁADNY > Z

Statek pasażerski, parowiec, zbudowany w 1895 r. – Elbing, F. Schichau, nr *, $L = 27,40$ m, $B = 3,40/5,40$ m, $T = 0,35$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 60 KM – F. Schichau, Elbing; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1895–1906 МУРАВЕЙ / MRÓWKA Stanisław Górnicki, Płock
linia Modlin – Pułtusk
1906–1920 МУРАВЕЙ ? Pińsk, linia Pińsk – Telechany
1921–1939 ŁADNY ? Pińsk, linia Pińsk – Telechany
po 1939 Z dalsze losy statku nieznane



MRÓWKA₁₈₉₆ Narew w Pułtusk przed 1906



ŁADNY ex MRÓWKA₁₈₉₆ na Kanale Ogińskiego, 1921-1939 (trasa Pińsk-Telechany)

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6, 9.04.2000 s. 5; [23] s. 147; Reszka A. – rozmowa w Warszawie 5.08.2002; Verzeichnis der erbauten Schiffe F. Schichau, Elbing.

Wg *Reedereien* [23] MRÓWKA pływała po Wiśle do 1910 roku*.

Wykaz stoczniowy nie ujmuje statku MRÓWKA.

NADZIEJA > HOFFNUNG

Holownik parowy, zbudowany w 1895 r. Mannheim, Schultz; $L = 43.44$ m, $B = 4,03/8,25$ m, $T = 0,91$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 175 KM; kocioł parowy – brak informacji

Przebieg służby

1895–1930	X	brak informacji
1930–1939	NADZIEJA	Paweł Sapok ¹ i Augustyn Machalica ² , Toruń
1934–1939	NADZIEJA	w ramach Spółdzielni „Wisła”, Toruń
1939–1941	HOFFNUNG	Paul Sapok und Augustin Machaliza, Thorn
1941–1942	HOFFNUNG	Oskar Rosenow ³ und W. Schellpeper ⁴ , Bromberg
1942–1943	HOFFNUNG	Feldwasserstraßen – Abteilung 2
6.04.1943		statek zatopiony na Prypeci (obecnie Białoruś), przez sowieckich partyzantów, pod miejscowością Davljady ⁵

Podsumowanie

pierwsze 35 lat całkowity brak informacji
w następnych 13 latach:
bandera polska 9 lat,
bandera niemiecka (okupacja) 4 lata

Porty macierzyste:
Toruń 11 lat
Bydgoszcz 1 rok
nad Dnieprem 1 rok

Nazwa NADZIEJA 9 lat, HOFFNUNG 4 lata.

12 lat pracy holowniczej w żegludze, 1 rok w wojskowej administracji wodnej.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 6, 29.06.1997 s. 6; Delkowski E., *Wyzkaz statków*, poz. II-B-12; [15] s. 116; [23] s. 146, 151; Michalski M.A. – obserwacje własne statku NADZIEJA.

Statek NADZIEJA – charakterystyczny zielony kadłub.

¹ Paweł Sapok z Katowic

² Augustyn Machalica z Siemianowic Śląskich

³ Oskar Rosenow z Hohensaaten

⁴ W. Schellpeper z Bydgoszczy

⁵ wg Günthera Meyera – miejscowość Dowlady nad Dnieprem (nieprecyzyjny zapis niemiecki), a wg Waldemara Danielewicza pomiędzy Mozyrzem i Czarnobylem (a więc na Prypeci). Mapa Ukrainy pokazuje miejscowość Davljady.

NAREW (paropływ nr 11) > Z

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1856 r. – Warszawa, Warsztaty Żeglugi Parowej na Solcu; parametry kadłuba nieznane; maszyna parowa 40 KM, Seraing (Belgia); kocioł parowy – brak informacji

Przebieg służby

1856–1870	NAREW	s. Ż.P.na Rz.S.K. Andrzej Hr. Zamoyski et Co., Warszawa linia Warszawa – Zawichost
1871	Z	przymusowa sprzedaż statku do Rosji, dalsze losy i nazwa statku nieznane

Źródła [1] s. 55, tab. 3; [3] s. 10, 11; [23]. s. 153.

NATALIE > GRUZIJA > GRUSIA

Statek inspekcyjny, parowiec, zbudowany w 1900 r., stocznia nieznana; $L = 20,00$ m, $B = ?/4,30$ m, $T = ?$ m; maszyna parowa 70 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1900–1945	NATALIE	Oderstrombauverwaltung, Breslau
1945–1949	ГРУЗИЯ	SOAG
1949–1953	GRUSIA	DOS
1953	GRUSIA	DSU, wycofany i złomowany

Źródła: [15] s. 93; [24] s. 115, 262.

Meyer błędnie opisuje statek w służbie pasażerskiej u różnych armatorów.

NIEMEN (paropływ nr 12) > Z

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1856 r., Warszawa, Warsztaty Żeglugi Parowej na Solcu; parametry kadłuba nieznane; maszyna parowa 40 KM, Seraing (Belgia); kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1856–1870	NIEMEN	S. Ż.P. na Rz. s. K. Andrzej Hr. Zamoyski et Co., Warszawa linia Warszawa–Zawichost
1871	Z	przymusowa sprzedaż statku do Rosji, dalsze losy i nazwa statku nieznane

Źródła: [1] s. 55, tab. 3; [23] s. 153.

NIXE > GOPLANA > PŁOCK > ŚWIATOWID #Fot. 72

Prom (początkowo śrubowy, w czasie budowy zmieniono projekt na bocznokołowy), **parowiec**; zbudowany w 1896 r. – Dresden-Neustadt, nr 347D (Meyer) a nr 57 (Quinger); $L = 27,00$ m, $B = 3,40/6,60$ m, $T = 0,65$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 80 KM; kocioł parowy 8 atn.

Przebieg służby

1896–1899	NIXE	SBDG, Dresden
1900–1909	GOPLANA	Ignacy Albrecht, Toruń – holownik statek przedłużony do $L = 36,60$ m
1904		
1910–1914	ГОПЛЯНА/GOPLANA	Stanisław Górnicki, Płock



ŚWIATOWID₁₈₉₆ (I plan), STANISŁAW₁₈₆₅ (II plan) w Krakowie, 1935-39 lub 1948

1914	ГОПЛЯНА	statek zarekwirowany przez armię rosyjską
1915		statek zatopiony i porzucony przez Rosjan pod Nowym Korczynem, przejęty przez Austriaków
1916–1918	GOPLANA	KuK Österreichische Weichselflotte, Krakau
1919–1921	GOPLANA	statek opancerzony, 2×37 mm
1922–1934	PŁOCK	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa – statek pasażersko-towarowy
1935		Towarzystwo „Żegluga Polska” S.A., Kraków
1935–1939	ŚWIATOWID	przebudowa, nowy kocioł 10 atn, 29 m ² , H. Cegielski – Poznań nr 1665–1935
1939–1945	ŚWIATOWID	Towarzystwo „Żegluga Polska” S.A., Kraków
1945–1948	ŚWIATOWID	Weichselländische Schiffahrts A. G., Krakau
1948		Żegluga Śródlądowa „Wisła” Spółdzielnia Pracy, Kraków
1949–1950	ŚWIATOWID	wymiana parowej jednostki napędowej na silnik spalinowy MWM 180 KM, 6 cyl. Ø175×? – 1943, 800/800
1951–1955	ŚWIATOWID	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1952		P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Kraków
1956–1963	ŚWIATOWID	nr rejestracyjny 36
1963		Krakowska Żegluga na Wiśle, Kraków
		statek wycofany z eksploatacji
		nieznana data złomowania

Podsumowanie

W czasie 67 letniej służby:

bandera niemiecka	4 lata
bandera niemiecka (zabór)	9 lat
bandera rosyjska (zabór)	5 lat
bandera austriacka (okupacja)	3 lata
bandera polska	40 lat
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat.

Porty macierzyste:

Drezno	4 lata
Toruń	9 lat
Płock	5 lat
Kraków	44 lata
Warszawa	5 lat

Nazwa NIXE 4 lata, GOPLANA 22 lata, PŁOCK 13 lat, ŚWIATOWID 28 lat.

Służba w żegludze 64 lata (prom 4 lata, holownik 14 lat, statek pasażersko-towarowy 46 lat), 3 lata służby wojskowej.

Źródła: [1] s. 154; [3] s. 11; Barbaś H. – korespondencja 14.06.2000 s. 1', 18.07.2002 s. 2; Danielewicz W. – korespondencja 7.12.1997 s. 2, 12.08.1997 s. 5, 8, 9.04.2000 s. 7; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–44 i I–55; Kozioł T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001; [15] s. 184; [22] s. 35; [23] s. 145, 147, 150 [24] s. 229.

Nazwa okupacyjna statku (1939–1945) prawdopodobnie nie uległa zmianie. Danielewicz podejrzewa, że statek nazywał się „Hans Frank”. Wiedząc jednak, że Frank był wielkim bufo-nem, można wątpić, czy zgodziłby się patronować tak niepozornemu i wręcz brzydkiemu statko-

wi. Byłoby jednak dziwne, gdyby Niemcy tolerowali nazwę bardzo trudną dla nich do wymówienia i nawiązującą do słowiańskiej tradycji, tak znienawidzonej przez nazistów.

Arkuszewski [1] napisał błędnie, że w 1935 roku stocznia Zieleniewskiego w Krakowie zbudowała nowy statek ŚWIATOWID. Tymczasem ŚWIATOWID miał wówczas już 40 lat. Ten błąd przepisał Arkuszewski z rejestrów wydawanych przez Polski Rejestr Statków, w których tak odmłodzono ten statek.

Quinger [22] pisze, że statek NIXE został w 1900 sprzedany do Warszawy, a w 1939 zniszczony. Ta rzekoma Warszawa to był w rzeczywistości Toruń (wówczas w zaborze niemieckim), a zniszczenie statku w 1939 było zbyt trudne dla Luftwaffe, dzięki czemu statek pływał jeszcze dalsze 24 lata.

Delkowski opisał statek dwukrotnie, gdyż nie skojarzył, że GOPLANA i ŚWIATOWID to ta sama jednostka.

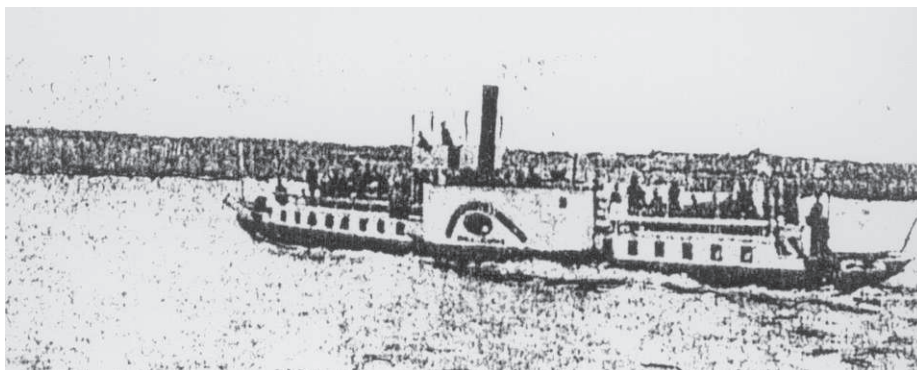
Warszawę z Toruniem mylą także Rindt i Trost [24].

NOWA ALEKSANDRIA* > KOMETA > Z

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1890 r. – Elbing, Ferdinand Schichau, nr 453, $L = 35,40$ m, $B = 3,80 / 6,93$ m, $T = 0,55$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 130 KM – F. Schichau, Elbing; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1891–1902	НОВАЯ АЛЕКСАНДРИЯ/ /NOWA ALEKSANDRIA	Lewtow, Tabacznik, Stern, Włocławek
1903–1907	НОВАЯ АЛЕКСАНДРИЯ/ /NOWA ALEKSANDRIA	Bracia Ciechanowscy, Włocławek
1908–1912	НОВАЯ АЛЕКСАНДРИЯ	administracja wodna, Puławy
1912–1915	НОВАЯ АЛЕКСАНДРИЯ/ /NOWA ALEKSANDRIA	Paweł Edelman, Puławy



NOWA ALEKSANDRIA 1891 pod Puławami ok. 1910

1915–1926 KOMETA Paweł Edelman, Puławy
 linia Puławy–Sandomierz
 po 1926 Z dalszy los statku nieznan

Podsumowanie

Znane 35 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera rosyjska (zabór)	24 lata	Włocławek	17 lat
bandera austriacka (okupacja)	3 lata	Puławy	18 lat
bandera polska	8 lat		

Nazwa NOWA ALEKSANDRIA 24 lata, KOMETA 11 lat.

W całym znanym okresie służby 31 lat w żegludze pasażersko-towarowej i 4 lata w administracji wodnej.

Źródła: [1] s. 99; [3] s. 11; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 zał. 5, 7.09.1999 s. 8, tab.5, 14.06.2000 s. 2, 1'. 6', 14', 15.12.2001 s. 5, 6, 25.04.2002 s. 10; Danielewicz W., korespondencja 7.12.1997 s. 4; [23] s. 149; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

Arkuszewski wymienia Nową Aleksandrię, ale nie zauważył statku KOMETA

Reedereien [23] wymieniają tylko statek u Lewtowa, w tym pod nazwą KOMETA już od 1902 roku.

W latach trzydziestych statek nie jest wymieniany w żadnym wydawnictwie i dotychczas nikt nie potrafił wyjaśnić przyczyny zniknięcia tej dopiero 35-letniej jednostki.

* Nowa Aleksandria to zrusyfikowana nazwa Puław.

NOWA PRAGA > RAZVIST

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1886 r. – Elbing, F. Schichau, nr 352; $L = 37,50$ m, $B = 3,80/9,04$ m, $T = 0,69$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 70 KM; kocioł parowy – brak informacji.

1887–1890 НОВАЯ ПРАГА/NOWA PRAGA M. Tabacznik, Gostyński i Compania
 Włocławek

1890 РАЗВИСТ statek sprzedany na Polesie, armator nieznan
 dalsze losy statku nieznan

Źródła: [1] s. 98; Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 7; [23] s. 151; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

Reedereien [23] błędnie podają, że w latach 1887–1890 portem macierzystym statku był Modlin (Novogeorgievsk), gdy portem macierzystym był Włocławek.

NR II > MILLY > KUBAŃ > KUBAN

Holownik parowy – statek bliźniaczy NR III, zbudowany w 1885 r. Stettin-Grabow, Möllerr und Holberg, nr 175; $L = 44,30$ m, $B = 5,20/9,74$ m, $T = 0,68$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 200 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1885	NR II	Oderdampfschiffahrts-Ges. Vereinigte Schiffer Frankfurt a.O.
1885–1930	MILLY	Emanuel Friedländer, Breslau
1930–1945	MILLY	SDCBL Hamburg
1945–1949	КУБАЊ	SOAG
1949–1953	KUBAN	DOS
1953		DSU, Berlin, 230 KM
1956		statek wycofany i złomowany

Źródła: [15] s. 187; [24] s. 118.

NR III > FLORA > HILDEGARD > ALBERT NEUMANN > ZBIGNIEW

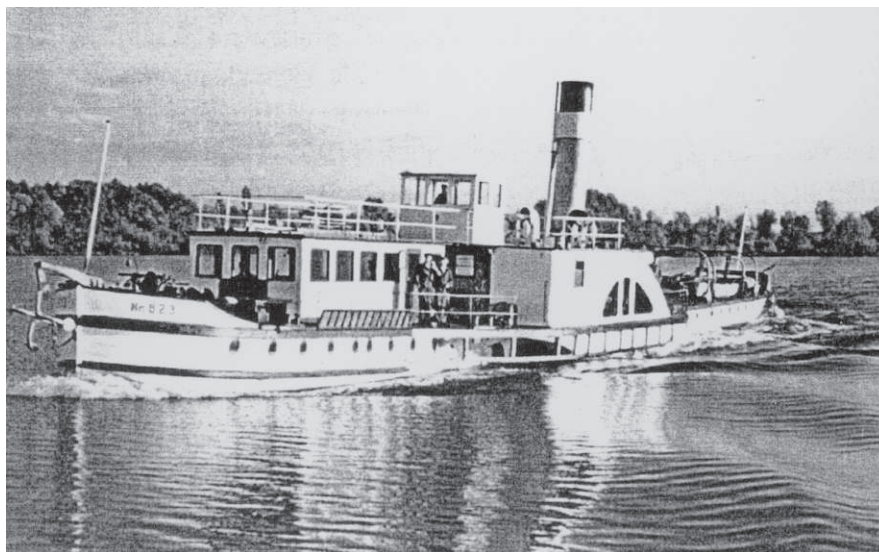
Holownik parowy – statek bliźniaczy NR II; zbudowany w 1885 r. – Stettin-Grabow, Möllerr und Holberg, nr 176; $L = 44,30$ m, $B = 5,20/9,74$ m, $T = 0,68$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 200 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1885	NR III	Oderdampfschiffahrts-Gesellschaft, Vereingte Schiffer, Frankfurt a O.
------	--------	--



HILDEGARD ex Nr III 1885 w Magdeburgu



ZBIGNIEW ex Nr III na Odrze w 1957

1885–1901	FLORA	Frankfurter Gütereisenbahn, Breslau
1902–1939	HILDEGARD	Franz Regen und Georg Ruhbaum, Havelberg
1939–1942	HILDEGARD	Georg Ruhbaum, Havelberg
1942–1945	ALBERT NEUMANN	Johannes Ick, Danzig
1945		statek zatopiony pod Toruniem
1946–1947		wrak wydobyty i odbudowany jako holownik inspekcyjny, $L = 44,20$ $B = 5.05/9,00$ $T = 1,00$ $N = 220$ KM
1948–1950	ZBIGNIEW	Państwowy Zarząd Wodny, Toruń
1951–1953	ZBIGNIEW	Rejon Dróg Wodnych, Toruń
1954–1956	ZBIGNIEW	Rejon Dróg Wodnych, Wrocław
1957–1962	ZBIGNIEW	Rejon Dróg Wodnych, Szczecin, nr rej. 823
1962		statek wycofany z eksploatacji
1969		statek zatopiony w Odrze na wysokości Pomorzań
2002		wrak zlokalizowany przez pletwonurków

Podsumowanie

77 lat służby, w tym:

bandera niemiecka	57 lat
bandera niemiecka (okupacja)	3 lata
bandera polska	14 lat

Porty macierzyste:

Frankfurt nad Odrą	kilka m-cy
Wrocław	17 lat
Havelberg	40 lat
Gdańsk	3 lata
Toruń	8 lat
Wrocław	3 lata
Szczecin	5 lat

Nazwa Nr III kilka miesięcy, FLORA 17 lat, HILDEGARD 40 lat, ALBERT NEUMANN 3 lata, ZBIGNIEW 14 lat.

Całe 60 lat w żegludze, jako holownik i 14 lat holownik inspekcyjny w administracji wodnej.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 11.05.1997 s. 5; [13] s. 84 i 151; Manikowski F. – rozmowy w 2002 i 19 .03.2003; [15] s. 187; [23] s. 148; [24] s. 118; Stettiner Oderwerke – Verzeichnis der erbauten Schiffe; Sawala M. – rozmowa 8.02.2005; [52].

Rindt i Trost [24] napisali, że statek HILDEGARD został w 1939 r. złomowany, a tym samym nie zauważyli istnienia statku ALBERT NEUMANN ani jego dalszych losów jako ZBIGNIEWa.

ZBIGNIEW w czasie swego pobytu w Szczecinie przeznaczony był przede wszystkim do propagowania żeglugi i rekreacji na wodzie.

OLZA > NIDA

Holownik motorowy, zbudowany w 1938 r. – Kraków, L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper; $L = 26,40$ m, $B = 3,10/5,40$ m, $T = 0,50$ m; 2 silniki wysokoprężne MAN po 60 KM (dwa kominy obok siebie).

Przebieg służby

1938–1939	OLZA	Towarzystwo Żegluga Polska S.A., Kraków nr rejestracyjny 12
1939–1945	OLZA	Weichselländische Schifffahrts A.G., Krakau
1945–1947	OLZA	Żegluga Śródlądowa „Wisła” Spółdzielnia Pracy, Kraków
1948	OLZA	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Kraków nr rejestracyjny 0268



NIDA ex OLZA₁₉₃₈ na Wiśle koło Krakowa 1954

1949–1950	OLZA	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Kraków
1951–1955	NIDA	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Kraków
1951		nowy silnik 100 KM
1952		nr rejestracyjny 20
1956–1963	NIDA	Krakowska Żegluga na Wiśle, Kraków
1956		1 silnik Wola 150 DM, 150 KM (1 komin)
1964–1965	NIDA	P.P. Żegluga Krakowska, Kraków
1965		statek wycofany z eksploatacji brak informacji o złomowaniu

Podsumowanie

27 lat służby, w tym: Port macierzysty – tylko Kraków
 bandera polska 21 lat
 bandera niemiecka (okupacja) 6 lat
 Nazwa OLZA 13 lat, NIDA 14 lat.

Cały okres służby – holownik w żegludze.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 27.02.2000 zał.1, 9.04.2000 s. 4; Kozioł T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001.

PAN TADEUSZ

Statek pasażerski, parowiec, zbudowany w 1911 r. – Warszawa, M. Fajans i Synowie, ul. Sołec; $L = 58,00$ m, $B = 5,60/9,50$ m, $T = 0,55–0,80$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 200 KM – M. Fajans i Synowie, Warszawa; kocioł parowy – brak informacji

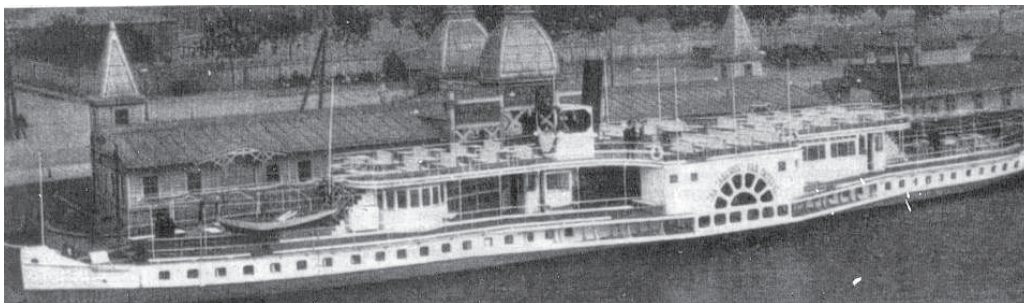
Przebieg służby

1911	ПАН ТАДЕУШ/ / PAN TADEUSZ	Żegluga Parowa Maurycy Fajans i Synowie, Warszawa
1912–1914	ПАН ТАДЕУШ/ / PAN TADEUSZ	WATHiŻ, Warszawa
1914–1915	ПАН ТАДЕУШ/ / PAN TADEUSZ	zarekwirowany przez armię rosyjską jako statek szpitalny
1915		zatopiony przez wojsko niemieckie pomiędzy Wólką Gołębską a Wólką Profeską (pomimo oznakowania czerwonym krzyżem)
1915–1949	[PAN TADEUSZ]	wrak na dnie Wisły
1949		wrak wydobyty i złomowany

Podsumowanie

4 lata służby: jedna bandera (zaborcza rosyjska), jedna nazwa. 3 lata służby w żegludze, 1 rok w wojsku.

Źródła: [1] s. 102, 112–113, 137; [3] s. 11; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 7, 14.06.2000 s. 3, 2', 5', 15.12.2001 s. 2, 6; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 8, 7.12.1997 zał. 6; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–52; [23] s. 146.



PAN TADEUSZ 1911 najdłuższy i najelegantszy statek na Wiśle przed I wojną światową

PAN TADEUSZ był w owych czasach najdłuższym statkiem na Wiśle, a jak twierdzi Delkowski – statkiem najpiękniejszym i urządzonym z dużym komfortem. Był on statkiem flagowym największego armatora – firmy Maurycy Fajans i Synowie. Również Barbaś wspomina komfort statku, oraz fakt, że nazwa statku nie była wymalowana na tamborze, lecz wykonana w postaci mosiężnych liter. Wrak leżał na dnie przez 34 lata, ponieważ w krótkim czasie uległ zamuleniu i dopiero po tylu latach woda wypłukała go z zalegającego go mułu. W tym czasie z wraka wymontowano (1916) jedynie kocioł. Brak jednak informacji o wykorzystaniu tego kotła.

PAN TWARDOWSKI

Statek pasażerski, nieznanego rodzaju napędu; nieznaną datą i miejscem budowy, parametry kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

1923–1939 PAN TWARDOWSKI Towarzystwo „Żegluga Polska” S.A., Kraków
po 1939 brak dalszych informacji o statku

Źródła: [34] s. 38; [23] s. 151.

Danielewicz [34] pisze, że PAN TWARDOWSKI pływał także w okresie okupacji.

PATRIOT

Statek pasażerski (402 miejsca), **parowiec**, zbudowany w 1887 r. – Roßlau, Gebrüder Sachsenberg, nr 217; $L = 45,67$ m, $B = 4,50 / 8,62$ m, $T = 0,74$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 240 KM – Gebr. Sachsenberg Roßlau 1887; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1887–1899 PATRIOT Lauenburger Dampfschiffe, Gebrüder Burmester, Lauenburg
1899–1905 PATRIOT HADAG, Hamburg

1906–1922	PATRIOT	Burmester und Basedow, Lauenburg
1914	PATRIOT	aktualna moc maszyny parowej 150 KM
1923–1928	PATRIOT	Gustav Stahlberg, Magdeburg, w czarterze Basedow, Lauenburg
1928–1934	PATRIOT	Wilhelm Hilgenhof, Klein Wittenberg
1934–1941	PATRIOT	Wilhelm Hilgendorf, Hamburg, maszyna $N = 240$ KM (nowa?)
1941–1944	PATRIOT	Bromberger Schlepsschiffahrts A.G., Bromberg – holownik
1944		statek zatonął na Wiśle pod Opaleniem
1949		wrak dwukrotnie przełamany wydobyty i złomowany

Podsumowanie

57 lat służby, w tym:

bandera niemiecka 54 lata
bandera niemiecka (okupacja) 3 lata

Porty macierzyste:

Lauenburg 28 lat
Hamburg 14 lat
Magdeburg 6 lat
Klein Wittenberg 6 lat
Bydgoszcz 3 lata

Tylko jedna nazwa. Cały okres służby w żegludze, w tym: 54 lata jako statek pasażerski i 3 lata jako holownik.

Źródła: Manikowski F. – rozmowy; [15] s. 197; [23] s. 145; Register der Schiffeichämter s. 264 [24] s. 122, 265

Wg *Reedereien* [23] nazwa PATRIOT została po jego zatonięciu natychmiast przeniesiona na inny statek.



PATRIOT₁₈₈₇ przed 1941 na Wezerze (w latach 1941–1944 użytkowany w Bydgoszczy, zatonął na Wiśle pod Opaleniem)

X > PAWEŁEK* > PAWEŁ FINDER

Statek pasażerski, parowiec, brak informacji o roku i miejscu budowy; $L = 27,20$ m, $B = 3,20/5,20$ m, $T = 0,80$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 80 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

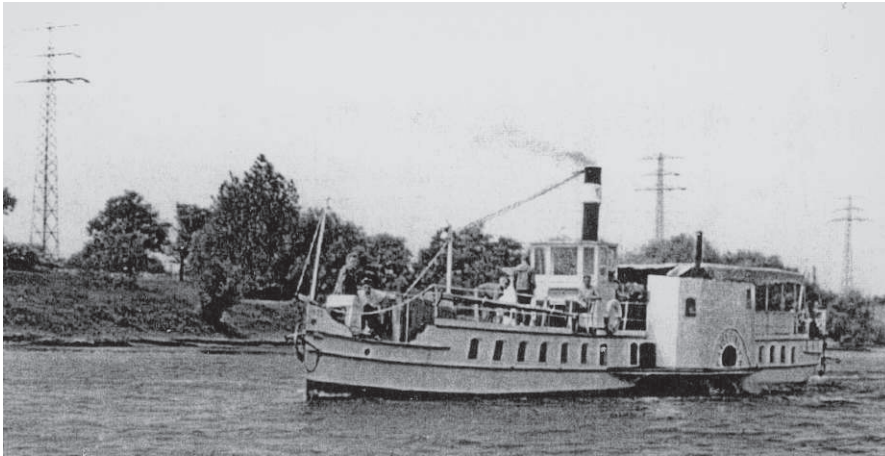
przed 192x	X	brak informacji
192x–1939	PAWEŁEK	Pałasz i Machaty, Kraków
09.1939	PAWEŁEK	przyholował do Puław barkę ze skarbami wawelskimi (arrays) dla ukrycia ich przed Niemcami; statkiem dowodził kpt ż.ś. Marian Śliwiński
1939–1945	PAWEŁEK	Schlesisch-Sandomirsche Reederei, Sandomir
1945	PAWEŁEK	Komisariat Żegluga Śródlądowej, Kraków
1946–1947	PAWEŁEK	Żegluga Śródlądowa „Wisła” Spółdzielnia Pracy, Kraków
1948	PAWEŁEK	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Kraków nr rejestracyjny 0250
1949–1950	PAWEŁEK	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Kraków
1951–1953	PAWEŁEK	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Kraków
1951		aktualna moc maszyny $N = 24$ KM
1954	PAWEŁEK	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa statek wycieczkowy, na jego pokładzie prowadzono także egzaminy dla oficerów kulturalno-oświatowych
1955		przebudowa na statek szkolny – stocznia czerniakowska
1955–1959	PAWEŁ FINDER	Szkoła Żegluga Śródlądowej – Wrocław
1959		statek wycofany z eksploatacji brak informacji o złomowaniu

Źródła: [3] s. 15; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 8, 25.04.2002 s. 4', 5, 18.07.2002 s. 2; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 8, 27.02.2000 s. 2–3, 9.04.2000 s. 5; Danielewicz W. – rozmowa w Gdańsku 2.08.1997 Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II–B–15; [13] s. 85–86; Komorowski J. – rozmowa 19.10.2004; Kozioł T. – rozmowa na Kanale Łęczańskim 13.08.2001 i w Krakowie 14.08.2001; PŻŚ – pismo Nr WI-Tj 47/51 z 27.04.1951; Reszka A.: rozmowy na pokładzie ŻUBRA W 12–3.07.2000 i w Warszawie 5.08.2002; Szwarz M. – rozmowa we Wrocławiu 4.09.1996.

Barbaś cytuje słowa kpt Śliwińskiego, że PAWEŁEK jest podobny do Sekundy.

Kozioł uważa, że PAWEŁEK to późniejszy PAWEŁ FINDER, opinię tę potwierdza Jerzy Komorowski i takie rozwiązanie przyjął autor.

Większość środowiska wrocławskiego (Mieczysław Wróblewski, Marian Szwarz, Stanisław Januszewski) głosi że PAWEŁ FINDER to dawna SEKUNDA, która przez Kraków dotarła do Wrocławia. Dowodem, że tak nie mogło być, jest fakt, że SEKUNDA była we wrześniu 1939 statkiem opatrunkowym Flotyli Pińskiej, podczas gdy krakowski PAWEŁEK holował wawelskie arrays z Krakowa do Kazimierza, ratując je przed hitlerowskimi barbarzyńcami. W efekcie SEKUNDA wpadła w ręce sowieckie, a to było równoznaczne z utratą statku dla Polski.



PAWEŁ FINDER, ex PAWEŁEK we Wrocławiu 1954–1955

Rozważania Barbasia o tym, że PAWEŁ FINDER to dawny DWERNICKI są całkowicie błędne, gdyż statek ten jeszcze w 1939 został wywieziony z Augustowa na wschód i wszelki ślad po nim zaginął (Augustów został na podstawie paktu Ribbentrop–Mołotow zajęty przez wojska sowieckie).

Danielewicz na podstawie wspomnień Kazimierza Gęsikowskiego wymienia statki PAWEŁ FINDER i MONIUSZKO jako uczestników defilady statków w Warszawie w dniu 6.06.1948. Cały jednak problem w tym, że pierwszy z nich nazywał się wówczas PAWEŁEK a drugi MAZUR. Spisywanie wspomnień po wielu latach zawsze prowadzi do tego rodzaju błędów. Dodatkowo Danielewicz przyjmuje fotografię nieznanego statku jako fotografię PAWŁA FINDERA. Jest to statek o bardzo małej wysokości wolnej burty, z pełnowymiarową pokładówką, którego wygląd pozostawia pod względem estetyki wiele do życzenia, nie jest to jednak PAWEŁ FINDER.

* pismo PŻŚ z 1951 podaje nazwę PAWEŁ, a nie PAWEŁEK

X > PAWEŁ > Z

Nieznane przeznaczenie statku, parowiec, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej. Statek nie figuruje jeszcze w planie mobilizacyjnym „S” 26/27, pojawia się dopiero w spisie mobilizacyjnym 1938

Przebieg służby

31.08.1939	PAWEŁ	statek zmobilizowany, wyrusza z Pińska na wschód w konwoju prowadzonym przez statek KLARA
19.09.1939		po powrocie prawdopodobnie zatopiony w porcie pińskim
po 1939	Z	dalszy los statku nieznan

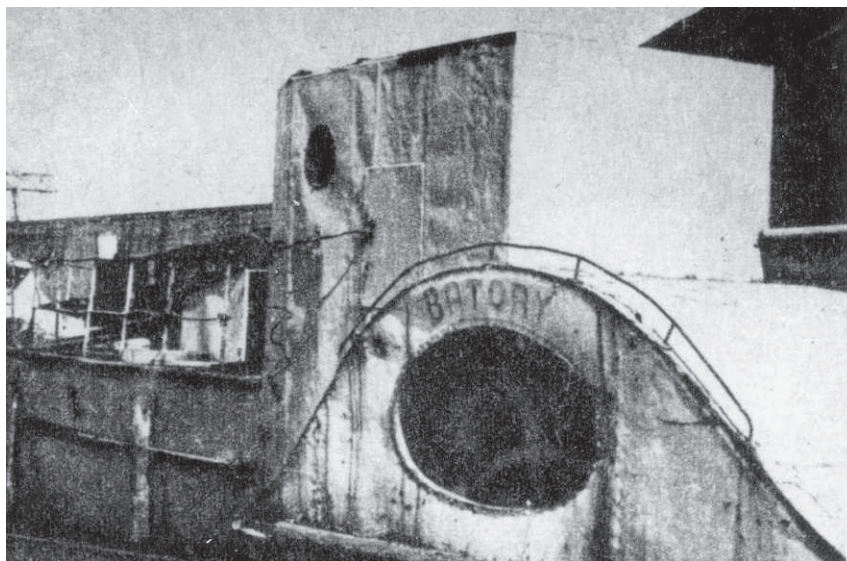
Źródła: Barbaś H. – korespondencja 18.07.2002 s. 2; Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6, 27.02.2000 s. 3; [5] s. 276, 326, 353.

Ponieważ dwaj ostatni autorzy opisują statek PAWEŁ na Polesiu w latach 1938–1939, więc trudno się zgodzić z teorią Barbasia, że statek ten został sprowadzony z Polesia na Wisłę, gdzie wiosną 1939 przeszedł remont w stoczni puławskiej, by do swego nowego portu macierzystego w Krakowie dotrzeć po raz pierwszy w czerwcu 1939. Teoria ta kłóci się także z informacjami Kozioła z Krakowa, który mówi że krakowski PAWEŁEK pływał tam już w latach dwudziestych w firmie Pałasz i Machaty. Również Danielewicz dzieli okres służby krakowskiego statku między Kraków i Sandomierz, nie mieszając go do spraw Polesia. Także Dyskant opisując wyjście poleskiego statku PAWEŁ w dniu 31 sierpnia 1939 z Pińska do Nyrczy, stwierdzeniem tym zaprzecza możliwości użycia go do ewakuacji arrasów wawelskich.

Trzeba przyjąć, że istniały w tamtych latach dwa statki o podobnych nazwach, jeden o nazwie PAWEŁ, a drugi PAWEŁEK.

PEREKAT > (KREČET) > D 3 > K 4 > STEFAN BATORY > BATORY > BZURA > BATORY

Holownik parowy, zbudowany w 1914 r. – brak informacji o stoczni, $L = 22,70$ m, $B = 3,90/6,70$ m, $T = 0,70$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 50 KM; kocioł parowy – brak informacji



BATORY ex PEREKAT₁₉₁₄ – wrak statku, Warszawa port Żerań 1971

Przebieg służby

1914–1919	ПЕРЕКАТ	brak informacji
1919–1920	ПЕРЕКАТ	bolszewicka flotylla pińska, 1 x 37mm, 1 ckm
14.02.1920	(КРЕЧЕТ)	Obwód Rzeki Dniepr
5.03.1920		statek zdobyty w Mozyrzcu, naprawa
18.03.1920	D 3	WP – Flotylla Pińska – dozorowiec
05.1920	K 4	WP – Flotylla Pińska – statek inspekcyjny dowódcy flotylli
25.07.1920		w czasie odwrotu WP statek zatopiony na Pinie w Pińsku, wydobyty przez wojsko sowieckie; ponownie zatopiony koło Mostów Wolańskich
04.1921		wrak wydobyty, odbudowa w Pińsku
04.1922	STEFAN BATORY	Flotylla Pińska – uzbrojony holownik
09.1922	STEFAN BATORY	Flotylla Wiślana, Toruń
1925		statek przekazany Szkole Żeglugi Śródlądowej w Warszawie
1925–1939	BATORY	Męska Szkoła Żeglugi Śródlądowej, Warszawa
1936		przebudowa statku $L = 24,20$ m, $T = 0,35$ m, $N = 45$ KM
1939–1945	BZURA	kursował z Warszawy do Płocka
01.1945		statek zatopiony na Wiśle koło Nowego Duninowa
10.1945		statek odbudowany w Stoczni Toruńskiej
1945–1950	BATORY	Państwowy Zarząd Wodny, Warszawa
1951–1952	BATORY	Rejon Dróg Wodnych, Warszawa
1953–1963	BATORY	Rejon Dróg Wodnych, Płock, nr rejestracyjny 454
1955		nowa maszyna 80 KM
1964–1968	BATORY	Okręgowy Zarząd Wodny, Warszawa Oddział Płock
1965		nr rejestracyjny Wa-I-5
1968		statek wycofany z eksploatacji i przeholowany do portu na Żeraniu; długotrwałe starania o przekazanie statku na cele społeczne, prowadzone przez Adama Reszkę zakończyła decyzja z 1971 r. o złomowaniu

Podsumowanie

55 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera rosyjska i sowiecka	7 lat	? w Rosji	7 lat
bandera polska	42 lata	Pińsk	2 lata
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat	Toruń	3 lata
		Warszawa	28 lat
		Płock	15 lat

Nazwa PEREKAT 7 lat, (KREČET) 3 tygodnie, D 3 2 miesiące, K 4 2 lata, STEFAN BATORY 3 lata, BATORY 37 lat, BZURA 6 lat.

Na okres służby statku składają się: 7 lat w Rosji (brak informacji), 5 lat w wojsku, 14 lat statek szkolny, 6 lat w żegludze i 23 lata w administracji wodnej.

Źródła: [31]; Danielewicz W. – korespondencja 29.06.1997 s. 2 i 3, 5.06.1999 s. 7; Delkowski E. *Wykaz statków* poz. IV-4; [5] s. 89, 97; [7] s. 95; [6] s. 92; IZŚ Warszawa – Księga rejestracyjna statków 1965–2002; Kudlewicz B., *Morze* 1974 nr 5 s. 37; [23] s. 146, 150; Michalski M.A. – obserwacje własne statku BATORY.

Boiński [31] napisał o wydobyciu i uruchomieniu w Poznaniu statku BATORY. Niestety nie udało się znaleźć żadnych dalszych śladów tego statku, a znane dokumenty nie pozwalają powiązać go z wiślanym statkiem BATORY, który w tym czasie znajdował się gdzie indziej. Delkowski pomylił aż trzy różne statki, które opisał we wspólnej pozycji, nie rozróżniając ich sylwetek i sądząc, że nastąpiła dwukrotna zmiana nazwy z CHODKIEWICZ na BATORY i z BATORY na POCHWIST.

Pomimo, że BATORY był eksploatowany zarówno w 1960, jak i 1962 roku, PRS nie zamieszcza jego danych.

Reedereien [23] zaliczają statek BZURA do promów (?) i umieszczają go w grupie „zdobyczy wojennych III Rzeszy”. Można stąd wysnuć wniosek, że Wehrmacht pokonał dzieci szkolne, zdobywając na nich ten statek. Wydawnictwo to pomija milczeniem historię statku przed rokiem 1920 i w latach 1922–1939.

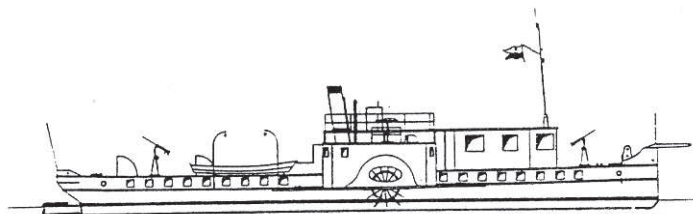
Kudlewicz fragment historii statku BATORY przypisał statkowi STEFAN BATORY.

PEREWAŁ > D 2 > PUŁKOWNIK SIKORSKI > GEN. SIKORSKI > BUG

Nieznane przeznaczenie statku, parowiec, nieznana ani data ani miejsce budowy, $L = 30,50$ m, $B = 3,60/?$ m, $T = 0,55$ m, maszyna parowa 65 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1xxx–1920	ПЕПЕБАЛ	brak informacji
16.03.1920	D 2	zdobyty w Narowli; WP Flotyła Pińska, dozorowiec
20.07.1920	D 2	w czasie odwrotu, jako ostatnia polska jednostka opuścił Mozyrz
07.1920	D 2	zatoniony na Pinie, podczas odwrotu WP
1921–192x	PUŁKOWNIK SIKORSKI	WP Flotyła Pińska
192x–1929	GENERAŁ SIKORSKI	statek uzbrojony
1929–1939	GENERAŁ SIKORSKI	statek opl–2 nkm plot, 2 ckm
18.09.1939		zatoniony na Prypeci na zachód od Przewozu Łachewskiego
przed 12.11.39	БУГ	wydobyty przez armię sowiecką i odbudowany sowiecka flotyła pińska dalszy los statku nieznan



GEN. SIKORSKI ex PEREWAŁ, sylwetka z lat 30. XX w.

Podsumowanie

Znane jest tylko 19 lat służby pod polską banderą. Port macierzysty tylko Pińsk.

Nazwa D 2 kilka miesięcy, PŁK. SIKORSKI i GEN. SIKORSKI razem 18 lat.

Całe 19 lat służby wojskowej.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 5.06.1999 s. 5; [5] s. 89, 97, 104, 314, 326, 333; [6] s. 92; [20] s. 191; [23] s. 150; [26] s. 20, 44; [30].

Według Dyskanta statek GEN. SIKORSKI w 1939 został spalony w porcie w Pińsku. Sądząc z dalszej eksploatacji statku BUG podpalenie statku nie było równoznaczne z jego spalaniem. *Reedereien* [23] podają nieprawdziwą informację o służbie statku D 2 – PŁK. SIKORSKI we Flotylli Wiślanej. W rzeczywistości statek ten nigdy nie pływał po Wiśle. Ponadto po nominacji Władysława Sikorskiego na stopień generała, nazwa statku została natychmiast zmieniona na GENERAŁ SIKORSKI.

PERKUN > Z

Holownik parowy, nieznanie data i miejsce budowy, parametry kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

1903–19xx	ПЕПКУН/PERKUN	inż. A. Drozdowski, Warszawa
	Z	dalsze losy statku nieznanie

Źródła: [1] s. 101, tab. 5; Barbaś K. – korespondencja 14.06.2000 s. 1', 15.12.2001 s. 7; [23] s. 146.

Arkuszewski [1] podaje, że pędnik statku nie jest znany. *Reedereien* [23] piszą wyraźnie – bocznokołowiec.

PFEIL

Statek pasażerski, parowiec – tego samego typu jest statek GREIF; zbudowany w latach 1878–1879– Danzig, J.W. Klawitter, nr 88; $L = 32,60$ m, $B = 4,26/?$ m, $T = 1,20$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1879–1884	PFEIL	Alexander Gibsone, Danzig
1885–1894	PFEIL	Danziger Schiffahrts A.G., Danzig
1894–1911	PFEIL	„Weichsel”, Danzig
po 1911		brak dalszych informacji o statku

Podsumowanie:

32 lata służby, jedna bandera, jedna nazwa, jeden port macierzysty, tylko żegluga pasażerska

Źródła: Klawitter J.W. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; [23] s. 146, 147, 152.

X > **PIAST** > Z

Statek pasażerski, parowiec, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej przed 1920 X brak informacji o statku 1921–1939 **PIAST** ? Pińsk

Przebieg służby

3.07.1931

lub 1932 **PIAST**

foto statku na przystani w Horodyszczu (mało czytelne)

1938

statek zamieszczony w spisie mobilizacyjnym w Pińsku

31.08.1939 **PIAST**zmobilizowany wyrusza z Pińska na wschód w konwoju prowadzonym przez statek **KLARA**17.09.1939 **PIAST**

statek opuścił rejon Nyrczy

19.09.1939 **PIAST**

statek powrócił i został zatopiony w pińskim porcie handlowym

po 1939 **Z**

dalsze losy statku – nieznane

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6; [5] s. 276, 311, 322, 326, 353 + fotografia.

Statek nie ma nic wspólnego ze statkami **PIAST** z Krakowa i Wrocławia.

X > **PIAST**

Holownik parowy, brak informacji o roku i miejscu budowy; $L = \text{ok. } 35 \text{ m}$, $B = \text{?/? m}$, $T = \text{ok. } 0,30 \text{ m}$; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 160 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służbyprzed 192x **X**

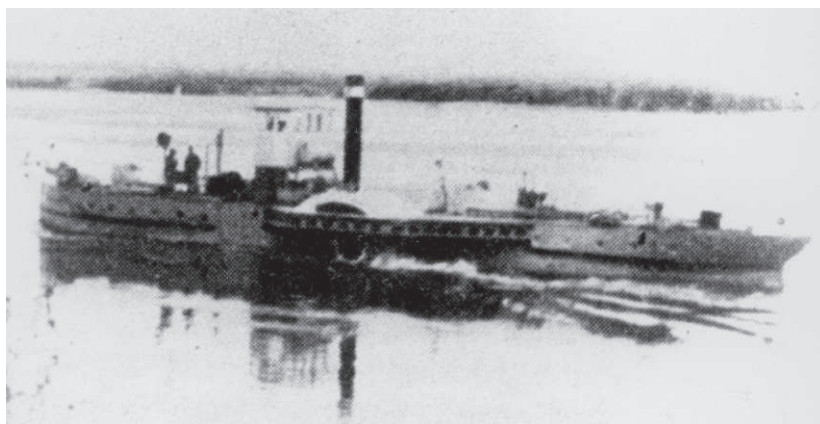
brak informacji

192x–1939 **PIAST**

Towarzystwo Żegluga Polska S.A., Kraków

1939–1945 **PIAST**

Weichselländische Schifffahrts A.G., Krakau



PIAST (krakowski)_x lata 1949-1957. Statek o najmniejszym zanurzeniu – 30 cm

1945–1948	PIAST	Żegluga Śródlądowa Wisła” Spółdzielnia Pracy, Kraków nr rejestracyjny 0248
1949–1950	PIAST	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1951–1955	PIAST	P.P. Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Rejonowa Kraków
1956–1957	PIAST	Krakowska Żegluga na Wiśle, Kraków
1957		statek wycofany z eksploatacji
1960		statek złomowany

Podsumowanie

Zakładając służbę od 1925 r.	Porty macierzyste:	
mamy 32 lata, w tym:	Kraków	30 lat
bandera polska	26 lat	Warszawa 2 lata
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat.	

Nazwa PIAST 32 lata. Cały okres służby w żegludze, jako holownik.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 27.02.2002 zał.1, 9.04.2002 s. 7; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II–B-11; [10] s. 122; Kozioł T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001; [23] s. 151; Michalski M.A. – obserwacje własne, w tym akcja ściągania przez statek PIAST statku pasażerskiego ŻEROMSKI, unieruchomionego na przemiale pod Dobrzykowem w lipcu 1949 r.

Delkowski pisze, że PIAST został w połowie lat trzydziestych przedłużony, ale nieprawidłowo, gdyż zanurzenie statku na śródkrećcu było większe niż na dziobie i na rufie. Autor nie zgadza się z tym poglądem, obserwując akcję pod Dobrzykowem, gdy PIAST dochodził do burty Żeromskiego, na wodzie nie sięgającej kolan. O przedwojennej przebudowie brak informacji, można natomiast podejrzewać, że w czasie przebudowy w latach czterdziestych podwyższono burty, w które wstawiono bulaje, a równocześnie skasowano obie pokładówki, widoczne na przedwojennych zdjęciach.

Giełżyński niesłusznie napisał, że armatorem statku była Vistula. PIAST w wyjątkiem 2 lat na przełomie czterdziestych i pięćdziesiątych (Vistula już nie istniała), zawsze był statkiem krakowskim.

Danielewicz stawia dość karkołomną hipotezę, że PIAST to dawna MARJA. Zdaniem autora nie widać podobieństwa pomiędzy tymi statkami, a ponadto w okresie przedwojennym oba statki pływały jednocześnie.

PIAST krakowski to inny statek niż statki o nazwie Piast eksploatowane we Wrocławiu i Pińsku.

X > PIAST > Z

Statek pasażerski, parowiec, pływał we Wrocławskim Węzle Wodnym w czasie Wystawy Ziemi Odzyskanych w 1948 roku. Nic więcej o tym statku nie wiadomo, nie wiadomo ani o jego przeszłości, ani o jego dalszych losach.

Źródło: Januszewski s. – rozmowa we Wrocławiu 29.08.2002 r.

PILICA (paropływ nr 10) > Z

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1856 r. – Warszawa, Warsztaty Żeglugi Parowej na Solcu; parametry kadłuba nieznane; maszyna parowa 40 KM Seraring (Belgia); kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1856–1870	PILICA	s. Ż. P. na Rz. s. K. Andrzej Hr. Zamoyski et Co., Warszawa linia Warszawa–Zawichost
1871	Z	przymusowa sprzedaż statku do Rosji, dalszy los statku nieznan

Źródła: [1] s. 55, tab. 3; [3] s. 10; [23] s. 153.

PIŃSK

Nieznane przeznaczenie statku, parowiec, zbudowany w 1894 r – brak informacji o stoczni; nieznane parametry kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

1894–1919	ПИИНСК	Pińsk (?)
1919–1920	ПИИНСК	statek zarekwirowany przez flotyllę bolszewicką
04.1920	ПИИНСК	walczy przeciwko Flotylli Pińskiej WP (2×75 mm, 4 ckm)
1920		brak informacji o przejęciu statku pod polską banderę
1921–1939	PIŃSK	Pińsk (?)
1938		statek ujęty w wykazie mobilizacyjnym w Pińsku
31.08.1939	PIŃSK	zmobilizowany – statek zaopatrzeniowy Flotylli Pińskiej
18.09.1939	PIŃSK	statek zatopiony na Prypeci koło Mostów Wolańskich – całkowicie zatonął

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6, 21.02.1999 s. 3; [5] s. 276, 314, 353; [26] s. 24.

PLANETA

Statek towarowy, parowiec, zbudowany w 1894 r. – Königsberg, G. Fechter; $L = 45,30$ m, $B = 5,50/?$ m, $T = 1,00$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 250 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1894–1907	ПЛАНЕТА/PLANETA	M. Lewtow, W. Tabacznik, M. Stern, Włocławek
1907–1915	ПЛАНЕТА/PLANETA	Towarzystwo „Merkury“, Płock brak dalszych informacji o statku

Źródła: [23] s. 149, 150; Union Gießerei – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

Trzecim udziałowcem w spółce był Stern, a nie Stein (jak podają źródła niemieckie). Polskie źródła nie wspominają tego statku.

PLANETA > GNIEZNO > GNESEN > GNIEZNO

Statek pasażersko-towarowy (140 pasażerów), **parowiec**, zbudowany w 1902 r. – Elbing, Ferdinand Schichau, nr 709; $L = 37,80$ m, $B = 4,40/8,70$ m, $T = 0,86$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 120 KM – F. Schichau, Elbing; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1902–1908	ПЛИАHETA	Mosze Fridland, Wilki nad Niemnem, linia Olita–Jurborg
1909–1911	ПЛИАHETA	Zaim Raka i M. Tabacznik, Grodno
1912–1914	ПЛИАHETA/PLANETA	Zaim Raka i M. Tabacznik, Płock
1914		statek zarekwirowany przez armię rosyjską
12.08.1914		zdobyty przez Austriaków pod Nowym Brzeskiem
1915–1918	PLANETA	KuK Österreichische Weichselflotte, Krakau
1915		zatopiony pod Puławami, wydobyty i odbudowany – stocznia puławska
1919–1921	GNIEZNO	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1922	GNIEZNO	Paweł Edelman, Puławy – linia Puławy–Sandomierz
1922–1927	GNIEZNO	Poleskie Towarzystwo Handlu i Przemysłu, Pińsk
1928–1939	GNIEZNO	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa, $N = 86$ KM
1939–1945	GNESEN	Johannes Ick, Danzig – statek zrabowany
1945–1947		przebudowa – holownik, $L = 39,10$ m, $B = 4,60/9,22$ m
1948	GNIEZNO	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa
1949–1950	GNIEZNO	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1951–1955	GNIEZNO	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa
1956–1962	GNIEZNO	Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa
1963		statek wycofany z eksploatacji i złomowany

Podsumowanie

61 lat służby, w tym:

bandera rosyjska (zabór)	12 lat
bandera austriacka (okupacja)	4 lata
bandera polska	39 lat
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat

Porty macierzyste:

Wilki n. Niemnem	7 lat
Grodno	3 lata
Płock	2 lata
Kraków	44 lata
Warszawa	29 lat
Puławy	2 lata
Pińsk	6 lat
Gdańsk	6 lat
nie wiadomo	2 lata

Nazwa PLANETA 17 lat, GNIEZNO 38 lat, GNESEN 6 lat.

56 lat służby w żegludze, w tym 41 pasażersko-towarowej i 15 holowniczej oraz 5 lat w wojsku.

Źródła: [1] s. 155; [3] s. 14; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 6, 7, 7.09.1999 s. 3, 4, 7, tab.2, 14.06.2000 s. 3, 10, 1', 2', 3', 7', 8', 10, 14', 15.12.2001 s. 6; Danielewicz W. – korespondencja 7.12.1997 zał. 9, rozmowa w Gdańsku 2.08.1997; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–29; Kozioł T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001; [23] s. 150–152; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; Michalski M.A. – obserwacje własne statku GNIEZNO.

Danielewicz oddziela historię statku sprzed 1939 roku i historię po 1947 roku, co mogłoby sugerować istnienie dwóch różnych statków GNIEZNO. Różnice w wymiarach statków są jednak niewielkie, na co mogły mieć wpływ zarówno przeróbki w czasie przebudowy, jak i odmienne metody pomierzenia.

Kozioł błędnie uważa statki GNIEZNO i JAWORZNO za tę samą jednostkę.

W *Reedereien* [23] pominięto w wykazie okupacyjnych „zdobyczy” firmy Johannes Ick statek GNESEN.

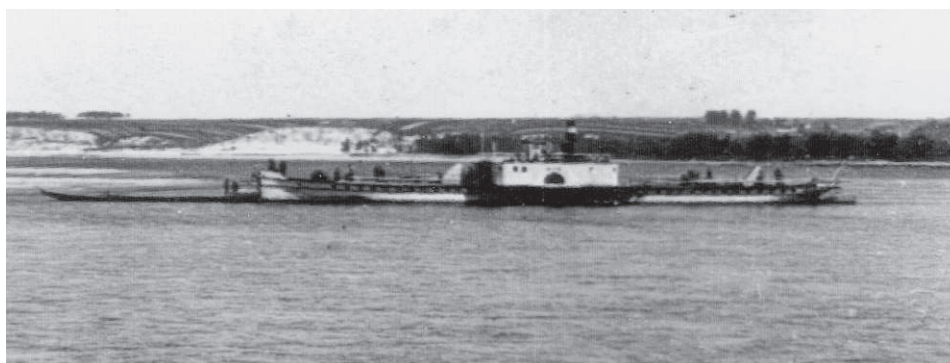
PRS nie zamieścił statku GNIEZNO ani w rejestrze 1960, ani 1962.

PLANETA > MARS

Holownik parowy, zbudowany w 1912 r. – Kijów, Južnostroitelnyj Zavod; $L = 47,70$ m, $B = 5,18/9,90$ m, $T = 0,65$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 200 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1912–1920	ПІЯНІТА	Gerszel Pupko, Pińsk
1921–1931	PLANETA	Poleskie Towarzystwo Handlu i Żeglugi, Pińsk
1931–1939	MARS	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa statek pasażersko-towarowy – linia Warszawa–Puławy



MARS₁₉₁₂ na Wiśle pod Puławami 1935–1939, statek elegancki i ekonomiczny

1934		stocznia w Puławach podłużyła statek do $L = 62,00$ m, poszerzając jednocześnie tambory do $B = 11,65$ m, wymieniając drewniane łopaty kół napędowych na stalowe, instalując maszynkę sterową i maszynkę windy kotwicznej.
1934–1939	MARS	linia Warszawa–Tczew, $N = 180$ KM
09.1939		statek zatopiony przez Luftwaffe koło Kępy Tarchomińskiej
1939–1949		wrak statku w korycie Wisły
1949		wrak użyto do budowy przetamowania w zasypywanym starorzeczu

Podsumowanie

27 lat służby, w tym:

bandera rosyjska (zaborcza) 8 lat
bandera polska 19 lat

Porty macierzyste:

Pińsk 19 lat
Warszawa 8 lat

Nazwa PLANETA 19 lat, MARS 8 lat.

Cały okres służby w żegludze, w tym 19 lat jako holownik i 8 lat jako statek pasażersko-towarowy.

Źródła: [1] s. 156; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 2, 4, 11.05.1997 s. 7, 5.06.1999 s. 7; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–30; [10] s. 219; [23] s. 152; Michalski M.A. – obserwacje własne i rejs na pokładzie statku MARS.

Arkuszewski wymieniając statki z okresu 1918–1939 nie zauważył, że w tym czasie pływały kolejno dwa statki o nazwie MARS, o różnych parametrach. Nigdy natomiast nie istniał MARS wymieniony na s. 101, jako statek zbudowany w 1903 roku dla firmy Żegluga Parowa Maurycy Fajans i Synowie. Fajans nigdy nie był właścicielem żadnego MARSa. Pierwszy MARS₁₈₉₈ należał do firmy „Merkury”, drugi MARS₁₉₁₂ stanowił własność Edwarda Leszczyńskiego.

Również opracowanie Reederei en ujmuje oba MARSy we wspólnej pozycji, robiąc z nich jeden statek i likwidując ponad trzyletnią przerwę pomiędzy eksploatacją I. i II. MARSa.

PŁOCCZANIN > GUBERNATOR > KRAKÓW > KRAKAU > KRAKÓW > JAROSŁAW DĄBROWSKI

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1894 r. – Elbing, F. Schichau, nr 547; $L = 38,00$ m, $B = 4,30/7,50$ m, $T = 0,60$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 90 KM (230, 402)×700 mm – F. Schichau; Elbing 50/50; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1894–1915	ПЛОЦЧАНИН/ /PŁOCCZANIN	Towarzystwo Żeglugowe „Merkury”, Płock
1915	PŁOCCZANIN	statek zarekwirowany przez Niemców

1915–1918	GUBERNATOR	brak informacji
1918–1921		brak informacji
1922–1924	KRAKÓW	Maks Friedmann, Warszawa; statek przedłużony do $L = 46,80$ m, tambory podniesione do poziomu pokładu
1926	KRAKÓW	Gerszon Kufelblum, Puławy
1927–1939	KRAKÓW	Polska Żegluga Rzeczna "Vistula" Sp.zoo.,
	Warszawa	
1931		nowy kocioł 12 atn, $31,9 \text{ m}^2$, W. Fitzner, Siemianowice; nr 5994–1931, $N = 90 \text{ KM}$
3.09.1939	KRAKÓW	ostatni statek, który dotarł do Puław z Warszawy po wybuchu wojny
11.1939	KRAKÓW	pierwszy (wraz ze statkiem JAGIEŁŁO), który po zakończeniu walk wznowił rejsy na trasie Warszawa–Płock
1939–1945	KRAKAU	Weichsel Reederei GmbH, Warschau
1946–1947	KRAKÓW	Żegluga Państwowa, Warszawa
1948	KRAKÓW	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa
1949–1950	KRAKÓW	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1951–1953	KRAKÓW	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa
1952		nr rejestracyjny 176
1953–1955	JAROSŁAW DĄBROWSKI	PP Żegluga na Wiśle, Eksp. Rejonowa Warszawa, tent na pokładzie rufowym, 192 pasażerów
1956–1963	J. DĄBROWSKI	Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa
1963		statek wycofany z eksploatacji brak informacji o złomowaniu

Podsumowanie

69 lat służby, w tym:

bandera rosyjska (zabór)	21 lat
bandera niemiecka (okupacja)	9 lat
bandera polska	39 lat

Porty macierzyste:

Płock	21 lat
Warszawa	47 lat
Puławy	1 rok

Nazwa PŁOCCZANIN 21 lat, GUBERNATOR 3 lata, KRAKÓW 29 lat, KRAKAU 6 lat, JAROSŁAW DĄBROWSKI 10 lat.

62 lata służby w żegludze pasażersko-towarowej i 7 lat nie wyjaśnionych (1915–1922).

Źródła: [1] s. 99, 155, 177; [3] s. 11, 14, 15, 17; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 6, 7, 8, 7.09.1999 s. 3, 5, tab.2, 14.06.2000 s. 1', 2', 7', 14' .25.04.2002 s. 2', 5; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 zał. 1, 29.06.1997 s. 9, rozmowa w Gdańsku 2.08.1997; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–21; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962; [23] s. 150, 151, 152, 153; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; Michalski M.A. – obserwacje statku KRAKÓW i JAROSŁAW DĄBROWSKI.

Delkowski napisał, że do połowy lat dwudziestych statek miał werandę na pokładzie rufowym.

Giełżyński podaje nazwisko puławskiego armatora jako Kufelblum, podczas gdy Barbaś poda je – Kupferblum.

Reedereien [23] nie wymieniają statku KRAKÓW w wykazie Vistuli, ale w ramach ZWTTiŻP liczą mu lata do 1933 roku, a więc 6 lat po likwidacji tego przedsiębiorstwa. W wydawnictwie tym nie ma też ani słowa o okupacji niemieckiej 1915–1918 (GUBERNATOR) ani 1939–1945 (KRAKAU).

PŁOCK (paropływ nr 8)

Statek pasażerski, parowiec*, pierwszy z dwóch bliźniaczych statków (drugi to WŁOCLAWEK); zbudowany w 1852 r. – Warszawa, Warsztaty Żeglugi Parowej na Solcu; $L = 51,80$ m, $B = 3,74/ ?$ m, $T = ?$ m; maszyna parowa 60 KM, Vincent Gâche, Nantes; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1852–1970 PŁOCK s. Z.P. na Rz. s. K. Andrzej Hr. Zamoyski et Co., Warszawa,
linia Warszawa–Ciechocinek

1871–18xx ПЛОЦК/PŁOCK Żegluga Parowa Maurycego Fajansa, Warszawa

Źródła: [1] s. 51–54, tab. 3; [23] s. 153.

Według *Reedereien* [23] statek zakończył służbę w 1890 roku.

* Sylwetka statku – patrz WŁOCLAWEK₁₈₅₃

PŁOCK

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1900 r. – Warszawa, Stocznia M. Fajans i Synowie na Solcu; $L = 47,24$ m, $B = 4,26/7,62$ m, $T = 0,52$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 140 KM – M. Fajans i Synowie, Warszawa; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1900–1912 ПЛОЦК/PŁOCK Żegluga Parowa Maurycy Fajans i Synowie, Warszawa

1912–1914 ПЛОЦК/PŁOCK Warszawskie Akcyjne Towarzystwo Handlu i Żeglugi,
Warszawa

1914 statek zarekwirowany przez armię rosyjską

1915 statek został zniszczony

Źródła: [1] s. 86, 88, 100, 105, 106, 116; Danielewicz W. – korespondencja 7.12.1997 zał. 6; [23] s. 146.

Według Danielewicza: $L = 53,90$ m, $B = 4,30/8,70$ m, $T = 0,69$ m.

X > PŁOCK > Z

Holownik parowy, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

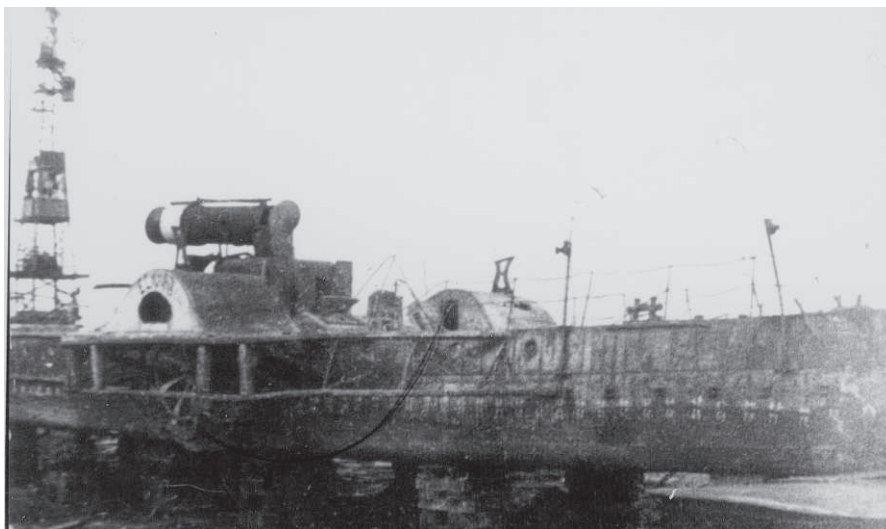
przed 1919	X	brak informacji o statku
1919–1922	PŁOCK	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1922–192x	PŁOCK	Towarzystwo Zjednoczonej Żeglugi Polskiej, Warszawa
1928–1933	PŁOCK	Paweł Edelman, Puławy – statek pasażersko-towarowy
po 1933	Z	brak dalszych informacji o statku

Źródło: [23] s. 146, 151.

Żadne z polskich źródeł nie wspomina o takim statku.

POKORNYJ > H 5 > ODRA > (H) STEINKELLER > ECKHARDT > [STEINKELLER]

Holownik parowy, zbudowany w 1889 r. w Rosji – brak informacji o stoczni; $L = 45,64$ m, $B = 4,70/9,53$ m, $T = 0,65$ m; maszyna parowa trzystopniowego rozprężania 330 KM; kocioł parowy – brak informacji.



Wrak statku ECKHARDT ex STEINKELLER (II) ex POKORNYJ 1889 w 1945 w Gdańsku

Przebieg służby

1889–1920	ПОКОРНЫЙ	brak informacji
27.04.1920		statek zdobyty przez WP w Czarnobylu
	H 5	Flotylla Pińska – holownik
20.07.1920	H 5	zatoniony na Prypeci koło Kaczanowic podczas odwrotu WP; wydobyty przez bolszewików, zatopiony przez wojsko sowieckie
1921		wydobyty przez Polaków
04.1921		statek komisyjnie przeznaczony do kasacji, wrak zakupiło WATHiŻ
1921		wrak przeholowany na Wisłę i odbudowany w Stoczni Czerniakowskiej
1922–1923	ODRA	Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi S.A., Warszawa
1924–1927	ODRA	Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej S.A., Warszawa
1927–1928	ODRA	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa
1929–1939	STEINKELLER (?)	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa, <i>N</i> = 200 KM
1939–1939	ECKHARDT	Johannes Ick, Danzig – statek przywłaszczony
1945		statek zatopiony w Gdańsku
1946	[STEINKELLER]	wrak po wydobyciu przeholowany do Stoczni Płockiej
1950		wobec nieopłacalności odbudowy (zły stan techniczny) statek został złomowany

Podsumowanie

56 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera rosyjska i sowiecka	31 lat	brak informacji	31 lat
bandera polska	19 lat	Pińsk	2 lata
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat	Warszawa	17 lat
wrak w Polsce	5 lat	Gdańsk	6 lat

Nazwa POKORNYJ 31 lat, H 5 2 lata, ODRA 6 lat, STEINKELLER 11 lat, ECKHARDT 6 lat.

Znane 25 lat jako holownik, w tym 2 lata w wojsku i 23 lata w żegludze.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 7, zał. 27, 02.2000 zał. 5; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II–B-5; [5] s. 89, 96; [6] s. 69; [23] s. 147, 151, 152; Michalski M.A. – obserwacje własne statku STEINKELLER i pobyt na pokładzie wraka [STEINKELLER] w 1947 r.

Delkowski niesłusznie utożsamiał dwa statki pisząc, że ODRA i MINISTER LUBECKI to ta sama jednostka. Były to dwa różne statki.

Reedereien [23] wpisał statek ODRA do spisu Polskiej Żeglugi Państwowej, co nie jest możliwe z dwóch powodów: po pierwsze WATHiŻ nie kupowałoby wraka w Pińsku, ażeby go ofiarować konkurencyjnej PŻP, po drugie, gdy skończono odbudowę statku ODRA, PŻP była już w fazie likwidacji. To samo wydawnictwo błędnie przypisuje statek w latach 1923–1927 Stanisławowi Górnickiemu.

(H) Autor stawia swoją hipotezę w oparciu o dwie przesłanki:

1. Statek ROBERT/STEINKELLER, to inna jednostka niż STEINKELLER/ECKHARDT.
2. Statek ODRA wymieniany w spisach z lat dwudziestych nie występuje w spisach z lat trzydziestych, a jest to statek budowy rosyjskiej zbliżony wyglądem do statku STANISŁAW KONARSKI.

Autor zakłada więc, że wycofując z eksploatacji starego STEINKELLERA, przeniesiono jego nazwę na inną jednostkę. Nazwa ODRA w okresie międzywojennym była nazwą obojętną, podczas gdy Piotr Steinkeller był osobą niezwykle zasłużoną dla rozwoju polskiej gospodarki.

POLAK > ZIMSEN > LUBECKI > KARL BLUMWE > LUBECKI > WARMIA

Holownik motorowy, drugi z serii „madziarów” lub „nafciaków”, różniący się od prototypu węższym kadłubem i kołami oraz kominem, którego nie miał prototyp; zbudowany w 1912 r. – Włocławek-Szpetal Dolny, Stocznia Paruszewskiego; $L = 49,88$ m, $B = 6,45/12,21$ m, $T = 0,63-1,00$ m, silnik spalinowy niskoprężny na naftę 4 cyl., 200 KM, projekt i budowa Bracia Nobel – Petersburg.

Przebieg służby

1912–1915	ПОЛЯК/POLAK	Bracia Nobel (Emanuel i Ludwik), Płock
1915–1918	ZIMSEN	FECH Schiffahrtsgruppe Ost, Warschau



WARMIA ex LUBECKI ex POLAK₁₉₁₂ na Wiśle pod Karolewem 1968, (statek miał początkowo silnik niskoprężny z samoczynnym zapłonem, na naftę, konstrukcji Nobla)

1919–1935	LUBECKI	Bracia Nobel, Płock
1935–1939	LUBECKI	Lloyd Bydgoski S.A., Bydgoszcz
08.09.1939	LUBECKI włączony do Oddziału Wydzielonego Rzeki Wisły	
10.09.1939		samożatopienie pod Nowym Duninowem wydobyty przez Niemców, odbudowa w Toruniu
1939–1945	KARL BLUMWE	Bromberger Schleppschiffahrts A.G., Bromberg
1945		Komisariat Żegluga Śródlądowej, Bydgoszcz
1946–1947	LUBECKI	Lloyd Bydgoski S.A., Bydgoszcz
1948	LUBECKI	Państwowa Żegluga Na Wiśle, Oddział Bydgoszcz
1949–1950	LUBECKI	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Bydgoszcz
1951–1955	LUBECKI	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Bydgoszcz
1956–1963	WARMIA	Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa nr rejestracyjny 215
1958		naprawa główna – stocznia płocka; wymiana silnika na Maschinenbau Halberstadt R6DV136, 300 KM, 6 cyl. Ø240×360 mm, nr 24630 / H1265–1958 500/?
1964–1968	WARMIA	P.P. Żegluga Warszawska, Warszawa
1965		nr rejestracyjny Wa–I–41
1969		statek wycofany z eksploatacji
1975		kadłub statku ustawiony w Wierzbicy nad Narwią – przystań Fabryki Samochodów Osobowych – Warszawa-Żerań
1996		kadłub nadal na wodzie
2003		kadłub na murowanym fundamencie w Wierzbicy (aktualna nazwa przystani – Jacht Klub Marina)

Podsumowanie

57 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:
bandera rosyjska (zabór)	3 lata	Płock 20 lat
bandera niemiecka (okupacja)	9 lat	Bydgoszcz 21 lat
bandera polska	45 lat	Warszawa 13 lat
		brak informacji 3 lata

Nazwa POLAK 3 lata, ZIMSEN 3 lata, LUBECKI 32 lata, KARL BLUMWE 6 lat, WARMIA 13 lat.

Cały okres służby jako holownik, w tym 20 lat w przemyśle, 3 lata w wojsku i 34 lata w żegludze.

Źródła: [3] s. 15; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 8; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II–D–6; [7] s. 171, 180; IŻS Warszawa – Księga rejestracyjna statków 1965–2002; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962; Michalski M.A. – obserwacje własne statku LUBECKI i WARMIA.

Barbaś pisze błędnie o motorowcu LUBECKI – parowiec.

X > POLESIE > ELEONORA

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1892 r. – brak informacji o stoczni; $L = 37,80$ m, $B = 4,03 / 8,70$ m, $T = 0,90$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 145 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1892–1920	X	brak informacji
1921–1923	POLESIE	Poleskie Towarzystwo Handlu i Żeglugi, Pińsk
1924–1927	ELEONORA	Edward Leszczyński, Warszawa
1926	POLESIE	statek w spisie mobilizacyjnym „S” 26/27 w Pińsku
1928–1936	ELEONORA	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa
1934		koło Czerwińska statek zderzył się z podwodną przeszkodą i zatonął; po wydobyciu odholowany do Płocka, do stoczni Stefana Dominika, przedłużony do $L = 54,80$ m i poszerzony do $B = 5,53/10,20$ m, nowa maszyna 175 KM; wyraźna poprawa stateczności
1937–1939	ELEONORA	Edward Leszczyński, Warszawa
1939–1945	ELEONORA	Weichsel Reederei GmbH, Warschau
07.1944		statek zatopiony pod Regowem
1945–1947	[ELEONORA]	wrak wydobyto, po zabezpieczeniu kadłuba na pochylni stoczni puławskiej, przeholowany do Warszawy dalszy los statku nieznan

Podsumowanie

Z 52 lat służby, znane są 23 lata:	Porty macierzyste:
bandera polska 18 lat	Pińsk 3 lata
bandera niemiecka (okupacja) 5 lat	Warszawa 20 lat

Nazwa POLESIE 3 lata, ELEONORA 20 lat.

Cały znany okres służby w żegludze pasażersko-towarowej.

Źródła: [1] s. 154; [3] s. 17; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 8, 7.09.1999 tab. 6, 14.06.2000 s. 3', 10', 23', 27', 15.12.2001 s. 4, 6, 25.04.2002 s. 7; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 2, 11.05.1997 s. 4, 7; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-45; [5] s. 228; [23] s. 152; Michalski M.A. – obserwacje własne statku ELEONORA.

Dyskant powołuje się na spis mobilizacyjny z Pińska, wymieniający statek POLESIE, który już dwa lata wcześniej został sprzedany do Warszawy i nazywał się ELEONORA

Barbaś podaje nieprawdziwą informację, że w latach 1945–1947 odbudowano w Puławach statek ELEONORA. W rzeczywistości statek ten, po prowizorycznym zabezpieczeniu kadłuba, został przeholowany z Puław do Warszawy i w tym miejscu urywa się jego historia. Jest pewne, że nie wszedł on do eksploatacji, przynajmniej na polskich wodach żeglownych, możliwe jednak że znalazł się on gdzie indziej. W *Reedereien* [23] nie wymieniono armatora Edwarda Leszczyńskiego z Warszawy. Delkowski był zdania, że statek zakupiono w Gdańsku dla potrzeb Poleskiego Towarzystwa dla Żeglugi i Handlu w Pińsku, ale nie przedstawił na to żadnych dowodów.

POLKA

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1888 r. – Elbing, Ferdinand Schichau, nr 369; $L = 37,00$ m, $B = 4,20/8,48$ m, $T = 0,70$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 110 KM – F. Schichau, Elbing; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1888–1915 ПОЛІЬКА/POLKA Stanisław Górnicki, Płock
po 1915 dalszy los statku nieznan

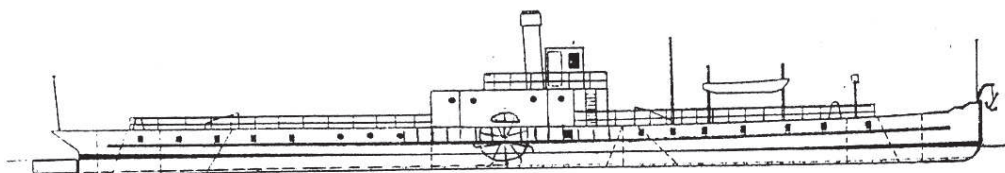
Źródła: [1] s. 98; [23] s. 147; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

POLONEZ > GRUNWALD > TANNENBERG > GRUNWALD > BARTOSZ GŁOWACKI

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1889 r. – Elbing, F. Schichau, nr 419; $L = 48,88$ m, $B = 4,30/8,70$ m, $T = 0,74$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 150 KM, $\varnothing(240, 510) \times 740$ mm, 52/52; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1890–1904	ПОЛІЬОНЕЗ/POLONEZ	M. Lewtow, Płock
1904–1914	ПОЛІЬОНЕЗ/POLONEZ	Bracia Ciechanowscy, Włocławek
1907		przebudowa statku w Radziwiu, podniesienie tamborów do wysokości pokładu
1914		statek zarekwirowany przez armię rosyjską
1915		statek zdobyty przez Austriaków
1916–1918	POLONEZ	KuK Österreichische Weichselflotte, Krakau
1919–1921	GRUNWALD	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1922–1927	GRUNWALD	Poleskie Towarzystwo dla Żeglugi i Handlu, Pińsk
1928		wymiana kotła na 11 atn, 50,6 m ² – W. Fitzner Siemianowice, nr 10067
1928–1939	GRUNWALD	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa; właściciel – Paweł Edelman, Puławy $N = 110$ KM
1939–1945	TANNENBERG	Johannes Ick, Danzig – statek przywłaszczony



BARTOSZ GŁOWACKI ex POLONEZ₁₈₉₀ sylwetka 1954

TANNENBERG ex GRUNWALD ex POLONEZ₁₈₉₀ Wisła k. Janowca 1942

1943–1944		statek w użytkowni Wehrmachtu – zwalczanie partyzantów . nad środkową Wisłą; zaatakowany pod Chotczą przez partyzantów AK; zginęło kilkunastu Niemców i Rosjan z armii Własowa oraz polski kapitan statku Bronisław Karpiński; ze statku pozostał wrak
1945		odbudowa statku – stocznia Puławy
1946	GRUNWALD	Państwowy Zarząd Wodny, Puławy – statek inspekcyjny
1947	BARTOSZ GŁOWACKI	Żegluga Państwowa, Warszawa statek pasażersko-towarowy
1948	BARTOSZ GŁOWACKI	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa
1949–1950	BARTOSZ GŁOWACKI	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1951–1955	BARTOSZ GŁOWACKI	P.P.Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa
1952		nr rejestracyjny 177, (202 pasażerów)
1956–1963	BARTOSZ GŁOWACKI	Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa
1964	BARTOSZ GŁOWACKI	P.P. Żegluga Warszawska
1964		statek wycofany z eksploatacji
po 1965		kadłub statku jako przystań na Jeziorze Zegrzyńskim (lewy brzeg Narwi, wieś Łacha) koło mostu w Wierzbicy dalszy los kadłuba nieznany

Podsumowanie

W służbie 74 lata, w tym:
bandera rosyjska (zabór)

25 lat

Porty macierzyste:

Płock

14 lat



GRUNWALD₁₈₉₀ – wrak statku po bitwie pod Chotczą, na drugim planie wrak statku PAUL BENEKE (przed wojną JAGIEŁŁO), stocznia Puławy 1945

bandera austriacka (okupacja)	3 lata	Włocławek	10 lat
bandera polska	40 lat	Kraków	3 lata
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat	Warszawa	32 lata
		Pińsk	6 lat
		Puławy	3 lata
		Gdańsk	6 lat

Nazwa POLONEZ 28 lat, GRUNWALD 23 lata, TANNENBERG 6 lat, BARTOSZ GŁOWACKI 17 lat.

68 lat statek pasażersko-towarowy w żegludze, 1 rok administracja wodna, 3 lata służby wojskowej, 2 lata w zbrodniczych akcjach pacyfikacyjnych.

Źródła: [1] s. 90, 98, 101, 151, 155, 177; [3] s. 17; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 2, 6, 7, 6', 14', 33, zał. 6, 7.09.1999 s. 3, tab. 8, 14.06.2000 s. 1', 2', 7', 23', 15.12.2001 s. 4, 5, 25.04.2002 s. 3, 5, 10; [34] s. 37; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–6; [42] s. 87–88; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962; [23] s. 145, 148, 149, 150, 151; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; [48] s. 217; Michalski M.A. obserwacje własne statku GRUNWALD i BARTOSZ GŁOWACKI.

Arkuszewski błędnie oddziela statki POLONEZ i GRUNWALD, a był to ten sam statek, nie mógł więc być zbudowany po raz drugi w 1907 roku.

Barbaś myli się pisząc, że Paweł Edelman, kierując się pobudkami patriotycznymi, zmienił nazwę POLONEZ na GRUNWALD. Statki zostały upaństwowione przez rząd Ignacego Daszyńskiego jeszcze w 1918 roku, a 1 stycznia 1919 dostały nowe nazwy. W tym czasie GRUNWALD był w dyspozycji Polskiej Żeglugi Państwowej i tam otrzymał swoją nazwę, Edelman statek nabył dopiero po rozwiązaniu PZP, a więc kupił już Grunwalda, a nie Poloneza. Ponieważ statek do końca I wojny światowej stanowił własność braci Ciechanowskich z Włocławka, a ci nie wzno-

wili po wojnie działalności armatorskiej, to można przypuszczać, że wszelkie transakcje handlowe mogły mieć miejsce dopiero od połowy 1921 roku.

Delkowski pisze, że statek GRUNWALD pływał na linii Warszawa–Sandomierz. Autor nie zgadza się z takim poglądem, ponieważ bardzo często widywał ten statek w Płocku, co świadczy o wykorzystywaniu go również na linii w dół od Warszawy.

Reederereien [23] w latach 1922–1939 nadal przypisują statek braciom Ciechanowskim. Jednak firma ta po 1918 roku nie wznowiła już działalności, a losy braci potoczyły się już oddzielnie. Statek w tych latach pływał początkowo w Pińskim Węźle Wodnym, a później znów po Wiśle, ale z bazą w Puławach.

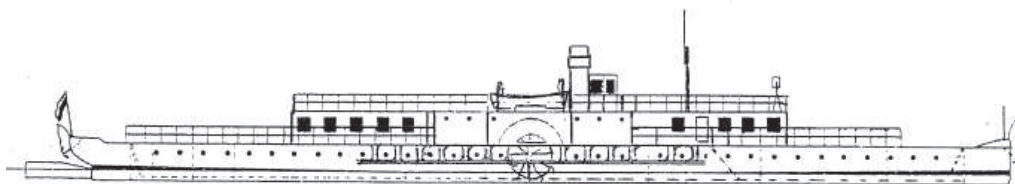
Spis stocznioy Ferdinanda Schichaua z Elbląga podaje nieco inne parametry statku: $L = 48,60$ m, $B = 4,87/9,74$ m, $T = 0,60$ m, $N = 110$ KM.

POLSKA > HALKA > [HALKA] > FELIKS DZIERŻYŃSKI

Statek pasażerski, parowiec, zbudowany w 1921 r. – Warszawa, stocznia WTTiŻP S.A. na Solcu; rozwój konstrukcji statku PAN TADEUSZ z 1911 r., elementy statku zgromadzone w 1914 r., ale wybuch I wojny światowej spowodował opóźnienie rozpoczęcia budowy o 6 lat. Zgromadzone szczęśliwie materiały ocalały. POLSKA została zbudowana wraz z bliźniaczą FRANCJĄ, ale wodowana była jako pierwsza. Konstruktorem statku był inż. Edward Fajans. $L = 62,00$ m, $B = 5,80/10,85$ m, $T = 0,49$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 165 KM (francuska) kocioł parowy 11 atn, $56,2$ m², nr W-109, 1921 r.

Przebieg służby

1921–1924	POLSKA	Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi S.A., Warszawa; pokład słoneczny wyposażono w tent zarówno w części dziobowej, jak i rufowej; w środkowej części przybudówek tamborowych (bezpośrednio nad kołami) w ścianach zewnętrznych był prześwit, tworzący galerię o nieznanym przeznaczeniu; komin malowany na żółty kolor
1924–1927	POLSKA	Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej S.A., Warszawa; rozebrano tent, zabudowano galerię tamborową, komin – czarny
1927	POLSKA	statek podczas nieprawidłowego dobijania zgiął dziobnicę o 90°



FELIKS DZIERŻYŃSKI ex POLSKA₁₉₂₁ sylwetka 1962*



POLSKA₁₉₂₁ Włocławek ok. roku 1925

1927–1933	POLSKA	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa
1933–1937	HALKA	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa statek przejęty przez bank za niespłacony kredyt N = 100 KM
1937–1939	HALKA	Edward Leszczyński, Warszawa – statek odkupiony od banku
1939–1944	HALKA	Weichsel Reederei GmbH, Warschau – statek w rezerwie w Porcie Czerniakowskim w Warszawie
1.08.1944		na krótko przed wybuchem Powstania Warszawskiego statek przeholowany został przez okręt PIONIER (ex NIEUCHWYTNY) w dół Wisły i zatopiony na wysokości Kępy Potockiej
1944–1950	[HALKA]	wrak na dnie Wisły



FELIKS DZIERŻYŃSKI, ex HALKA, ex POLSKA₁₉₂₁, lata 1952–1964

1951		statek wydobyty i odbudowany w Stoczni Czerniakowskiej; na starym zładzie nowe poszycie, nowy moduł bulai (zamiast bliźniaczych okien kwadratowych), nowe tambory, nowe stalowe przybudówki tamborowe (znacznie dłuższe od przedwojennych), nowe stalowe werandy: dziobowa i krótka rufowa; sylwetka utraciła dawną lekkość; statek przestał być identyczny ze swym dawnym bliźniakiem – statkiem LUDWIK WARYŃSKI
1952–1955	FELIKS DZIERŻYŃSKI	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa – 340 pasażerów; $L = 61,64$ m, $B = 5,76/11,00$ m, $T = 1,07$ m; 135 KM, $\varnothing(310, 506) \times ?$ mm, $/?$; nr rejestracyjny 236
1956–1963	FELIKS DZIERŻYŃSKI	Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa
1964–1974	FELIKS DZIERŻYŃSKI	P.P. Żegluga Warszawska, Warszawa
1965		numer rejestracyjny Wa–I-29.
1974		statek wycofany z eksploatacji, teoretycznie przekazany Warszawskiemu Towarzystwu Wioślarskiemu (WTW)
1984		wrak nadal stał w porcie żerańskim, nieznanym rok złomowania

Podsumowanie

53 lata służby, w tym:

bandera polska 40 lat

bandera niemiecka (okupacja) 5 lat,

wrak 8 lat (w tym 7 lat pod wodą).

Porty macierzyste:

tylko Warszawa

Nazwa POLSKA 12 lat, HALKA 19 lat, FELIKS DZIERŻYŃSKI 22 lata.

40 lat w żegludze pasażerskiej, 5 lat w rezerwie, 8 lat wrak.

Źródła: [1] s. 138–141, 153, 177, [2] s. 11, Barbaś H. – korespondencja 7.09.1999 s. 5; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 4; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. 1–3; IŻŚ Warszawa – Księga rejestryjna statków 1965–2002; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962; [23] s. 152, 153; Michalski M.A. – obserwacje własne statku POLSKA, HALKA i FELIKS DZIERŻYŃSKI, pobyt na pokładzie statku HALKA w 1939 roku.

Autor wątpi w prawdziwość zanurzenia statku FELIKS DZIERŻYŃSKI, wynoszącego według dokumentów $T = 1,07$ m. Przecież statki POLBAL II, KANIOWCZYK, ROKITNIAK, LECH, POZNAŃ czy statki typu Kongo wycofano z eksploatacji na Wiśle właśnie z powodu zbyt dużego zanurzenia, a w tym jednym przypadku nie stanowiło ono większego problemu? Po drugie, czy statek zaprojektowany do pływania przy zanurzeniu 0,49 m, mógł zanurzać się na 1,07 m, (zwiększenie o 0,58 m, a więc do 220% wartości początkowej), przy której koła napędowe pracowałyby o 58 cm za głęboko, stwarzając nadmierne opory? Chyba nie. Czy tak zanurzony kadłub nie wyglądałby karykaturalnie i czy zachowana byłaby wysokość wolnej burty?

Reedereien [23] pomijają statek w czasie okupacji (Weichsel Reederei GmbH) i niczym nieuważnione jego zniszczenie.

Statek FELIKS DZIERŻYŃSKI grał główną rolę w komediowym filmie „Rejs”, w którym nazywał się NEPTUN.

* Sylwetka statku POLSKA i HALKA (do 1944) – patrz sylwetka statku FRANCJA.

POMOCNIK > KIŠINIOV > Z

Holownik parowy, bliźniaczy statek INŻYNIER zbudowany w 1886 r. – Warszawa, Stocznia Maurycyego Fajansa na Solcu; $L = 28,34$ m, $B = 3,60 / 6.60$ m, $T = 0,48$ m; maszyna parowa 70 KM – M. Fajans, Warszawa; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1886–18xx	ПОМОЩНИК/ПОМОСНИК	Żegluga Parowa Maurycyego Fajansa, Warszawa
18xx–1906	КИШИИЕВ	I. Arinsztejn, Reżyca
1901		nowa maszyna parowa 100 KM
po 1906	Z	dalszy los statku nieznan

Źródło: Danielewicz W. – korespondencja 7.12.1997 zał. 6.

X > POSEJDON > KOLUMB > LEON > Z

Holownik parowy, rok i miejsce budowy, parametry kadłuba i jednostki napędowej – nieznanne.

Przebieg służby

1919–1921	POSEJDON	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1922–1939	kolejne nazwy POSEJDON, KOLUMB, LEON	Właściciele prywatni, przez pewien czas port macierzysty Wyszogród
po 1939	Z	dalsze losy statku nieznanne

Źródła: Borowski J., emerytowany wodniak – rozmowa w Wyszogrodzie 2000; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II–B-7.

PRAG > PRAHA > STANISŁAW

Statek pasażersko-towarowy (600 pasażerów), **parowiec**, zbudowany w 1865 r. – Prag, Ruston Werft; $L = 41,95$ m, $B = 4,57 / 7,62$ m, $T = 0,55$ m; maszyna parowa jednostopniowego rozprężania 32 KM; kocioł parowy – brak informacji; koła napędowe $\varnothing 3,48$ m–12 łopat.

Przebieg służby

1865–1918	PRAG	Prager Moldau Gesellschaft, Prag
1896		przebudowa: nowa maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 80 KM – Praha, nowy kocioł 10 atn, 46,85 m ² , $B_c = 9,00$ m
1918–1921	PRAHA	Pražské Paroplavni Společnost', Praha
1922–1939	STANISŁAW	Towarzystwo Żegluga Polska S.A., Kraków nr rejestracyjny 1
1933		przebudowa, nowy kocioł Fitzner-Gamper, Siemianowice 1928
1939–1945	STANISŁAW	Weichselländische Schiffahrts A.G., Krakau
1945–1947	STANISŁAW	„Wisła” Spółdzielnia Pracy, Kraków
1948	STANISŁAW	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa
1949–1950	STANISŁAW	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa linia dzienna Warszawa–Płock
1950		statek wycofany z eksploatacji
1954		statek złomowany

Podsumowanie

85 lat służby, w tym: Porty macierzyste:

- bandera austriacka (Czechy) 53 lata, – Praga 57 lat,
- bandera czechosłowacka 4 lata, – Kraków 25 lat,
- bandera polska 22 lata, – Warszawa 3 lata.
- bandera niemiecka (okupacja) 6 lat.

Nazwa PRAG 53 lata, PRAHA 4 lata, STANISŁAW 28 lat.

Cały okres służby w żegludze pasażersko-towarowej.



STANISŁAW na II planie za stakiem ŚWIATOWID

Źródła: Barbaś H. – korespondencja 18.07.2002 s. 2; Danielewicz W. – korespondencja 7.12.1997 s. 5; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–57; Koziół T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001; [23] s. 151; [24] s. 245, 252; Michalski M.A. – obserwacje własne statku STANISŁAW.

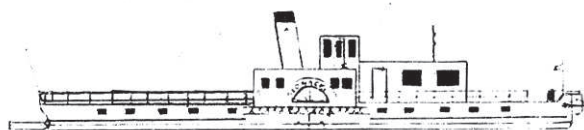
Reedereien [23] wymieniają statek ZN 1. Jest to numer rejestracyjny statku STANISŁAW Rindt i Trost [24] piszą niezgodnie z prawdą, że statek został złomowany w 1928 r.

PRAG Nr 1 > Nr 1 > SOKOL > Y > GERTRUD > SŁOWACKI > [Słowacki]

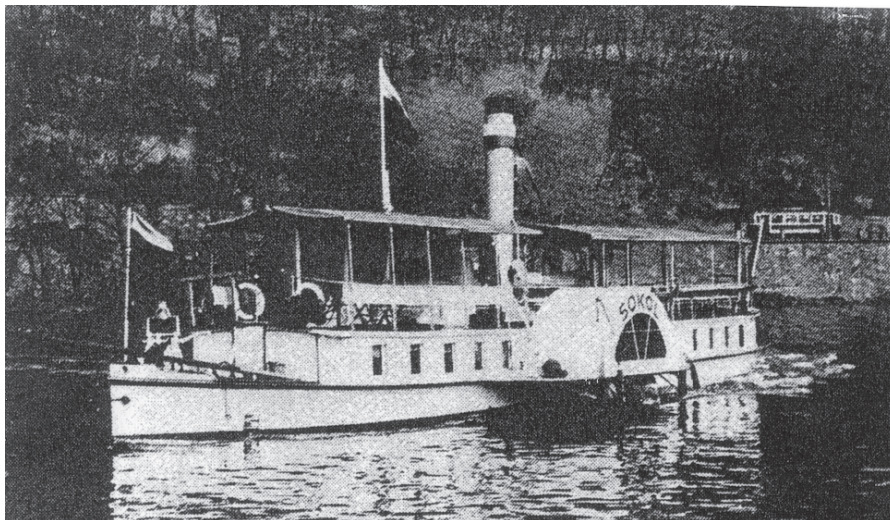
Statek inspekcyjny (100 pasażerów), **parowiec**; zbudowany w 1898 r. – Prag, Ruston Werft, nr 110; $L = 24,60$ m, $B = 3,65/7,00$ m, $T = 0,50$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 80 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1898–1918	PRAG Nr 1	KuK Statthalterei, Prag
1918–1920	Nr 1	Pražske Paroplavni Společnost', Praha
1921–1939	SOKOL	Pražske Paroplavni Společnost', Praha
1939–1942	Y	brak informacji
1943–1944	GERTRUD	Johannes Ick, Danzig – statek skradziony
08.1944		statek zatopiony na Wiśle pomiędzy Dęblinem a Puławami
1946–1947		wrak wydobyty i odbudowany – stocznia w Puławach
1948–1950	SŁOWACKI	Państwowy Zarząd Wodny, Puławy – holownik inspekcyjny $L = 24,80$ m, $B = 3,65/6,40$ m, $T = 0,65$ m, $N = 45$ KM burty podwyższone do pokładu głównego, weranda dziobowa (uprzednio kabiny mieściły się w pokładówkach).
1951–1953	SŁOWACKI	Rejon Dróg Wodnych, Puławy
1955–1961	SŁOWACKI	Rejon Dróg Wodnych, Wrocław
1961		statek wycofany z eksploatacji
1962–1966	[Słowacki]	przystań Warszawskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego w Nieporęcie (obcięte tambory)
1966		kadłub złomowany



SŁOWACKI szkic pamięciowy z lat 1948–1953



SOKOL ex PRAG Nr 1₁₈₉₈ na Wełtawie w Pradze

Podsumowanie

63 lata służby, w tym:

bandera austriacka (Czechy) 20 lat
 bandera czechosłowacka 21 lat
 bandera niemiecka (okupacja) 6 lat
 bandera polska 16 lat

Porty macierzyste:

Praga 44 lata
 Gdańsk 2 lata
 Puławy 11 lat
 Wrocław 6 lat

Nazwa PRAG Nr 1 20 lat, Nr 1 3 lata, SOKOL 18 lat, Y 4 lata, GERTRUD 2 lata, SŁOWACKI 13 lat, wrak 3 lata.

58 lat w administracji wodnej, 1 rok w żegludze, 4 lata – wrak.

Źródła: Barbaś H. – korespondencja 15.12.2001 s. 2–3 i 8, 25.04.2002 s. 6, 10, 18.09.2002 s. 2; Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 4, 5.06.1999 s. 17, 27.02.2000 zał. 2, 9.04.2000 s. 12; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II–D-3; [23] s. 148; [24] s. 117, 133, 246, 252, 265; Michalski M.A. – obserwacje własne i własna kabina na przystani [Słowacki] w Nieporęcie.

Delkowski musiał statek widzieć tylko przez chwilę, gdyż odnotował, że istniał motorowy holownik „Gertruda”. Ponieważ takiego statku nie było, autor sądzi, że Delkowski przelotnie widział statek GERTRUD, który wydawał się mu motorowcem.

Autor przypuszcza, że oprócz omawianego statku, były także inne jednostki o nazwie SŁOWACKI, przypuszczenia te omawia dwukrotnie w dalszym tekście pod hasłem „Słowacki”.

Rindt i Trost podają, że statek SOKOL został w czasie II wojny światowej, zniszczony w Polsce, przez artylerię. Chyba to jednak zbyt duży skrót myślowy. Polska nie była w stanie wojny z Czechosłowacją. Statek SOKOL został zrabowany w Czechosłowacji i pływał jako GERTRUD w służbie niemieckiej (Johannes Ick), a zniszczony został przez artylerię sowiecką. Statek ten nie został też, jak sugerują ci sami autorzy (w erracie), przekazany do Związku Sowieckiego.

PRAGA (paropływ nr 5) > Z

Holownik parowy, zbudowany w 1850 r. – Warszawa, Warsztaty Mechaniczne Banku Polskiego; $L = 51,00$ m, $B = 5,20/?$ m, $T = 0,77$ m; maszyna parowa 100 KM – Vincent Gâche, Nantes
kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1850–1870	PRAGA	s. Ż. P. na Rz. s. K. Andrzej Hr. Zamoyski et Co., Warszawa
1871	Z	przymusowa sprzedaż statku do Rosji, dalsze losy statku nieznane

Źródła: [1] s. 50, tab. 3; [23] s. 153.

X > PRAGA > Z

Holownik parowy, rok i miejsce budowy, parametry kadłuba i jednostki napędowej – nieznane
początki eksploatacji nieznane. W okresie międzywojennym własność Maksa Friedmana z Warszawy, po 1939 dalszy los nieznan.

Źródło: Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II–B-9.

PRÄSIDENT > KARL > IRTIŠ > IRTISCH

Holownik parowy, zbudowany w 1894 r. – Stettin-Grabow, Möller und Holberg, nr 434; $L = 40,80$ m, $B = 4,60/8,30$ m, $T = 0,60$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 247 KM;
kocioł parowy – brak informacji

Przebieg służby

1894–1917	PRÄSIDENT	Niederlausitzer Kohlenwerke
1918–1919	KARL	Friedrich Blecke, Hohensaaten
1919–1934	KARL	TGB
1939–1938	KARL	Kluge, Hamburg
1938–1945	KARL	Willi Krüger, Schmerlow
1945–1949	ИРТИШ	SOAG
1949–1953	IRTISCH	DOS
1953–19xx	IRTISCH	DSU Berlin dalszy los statku nieznan

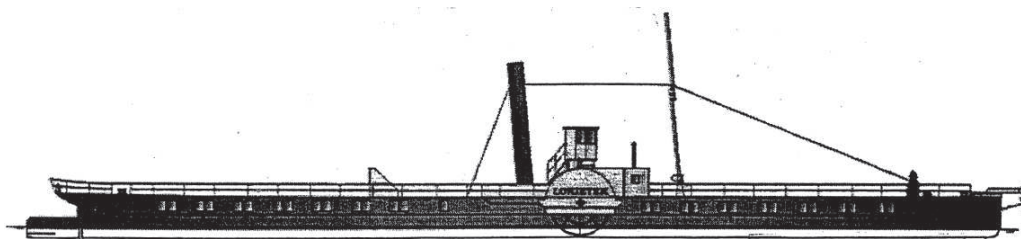
Źródła: [15] s. 204; [24] s. 124.

**PRINZ FRIEDRICH AUGUST > KRONPRINZ > ULDERUP > ŁOKIETEK
> FAUST**

Statek pasażersko-towarowy (621 pasażerów), **parowiec**, bliźniaczy statek PRINZESSIN LUISE, zbudowany w 1895 r. – Dresden Blasewitz, nr 36 (Meyer), a nr 53 (Quinger); $L = 54,30$ m, $B = 4,50/9.60$ m, $T = 0,60$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 140 KM – Übigau, Dresden 1895; kocioł parowy 9 atn – Dresden-Übigau.

Przebieg służby

1895–1901	PRINZ FRIEDRICH AUGUST	SBDG Dredsen
1902–1916	KRONPRINZ	SBDG Dredsen, linia Drezno-Riesa
1917–1918	ULDERUP	FECH, Warschau
11–13.11.18	ULDERUP	rejs z Warszawy do Torunia, pod polską banderą – transport żołnierzy niemieckich z wyzwolonej już Warszawy
1919–1921	ŁOKIETEK	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1919		kra przebija poszycie i niszczy lewe koło
	Morgana; naprawa Płock	
08.1920	ŁOKIETEK	zmobilizowany jako statek szpitalny
1922–1924	ŁOKIETEK	Towarzystwo Zjednoczonej Żeglugi Polskiej S.A., Warszawa
1924–1927	ŁOKIETEK	ZWTTiŻP S.A., Warszawa
		statek pasażersko-towarowy (550 pasażerów)
1927–1928	ŁOKIETEK	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa
1928		statek zderza się z rafą kamienną koło Włocławka, liczne przebicia; odholowany do Płocka; naprawa
1929–1936	FAUST	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa
1936		statek zajęty przez Bank Gospodarstwa Krajowego za niespłacony kredyt; $N = 170$ KM
1937–1939	FAUST	Edward Leszczyński, Warszawa
1939–1944	FAUST	statek zacumowany przy ul. Wioślarskiej w Warszawie



ŁOKIETEK ex PRINZ FEIEDRICH AUGUST₁₈₉₅ sylwetka 1920



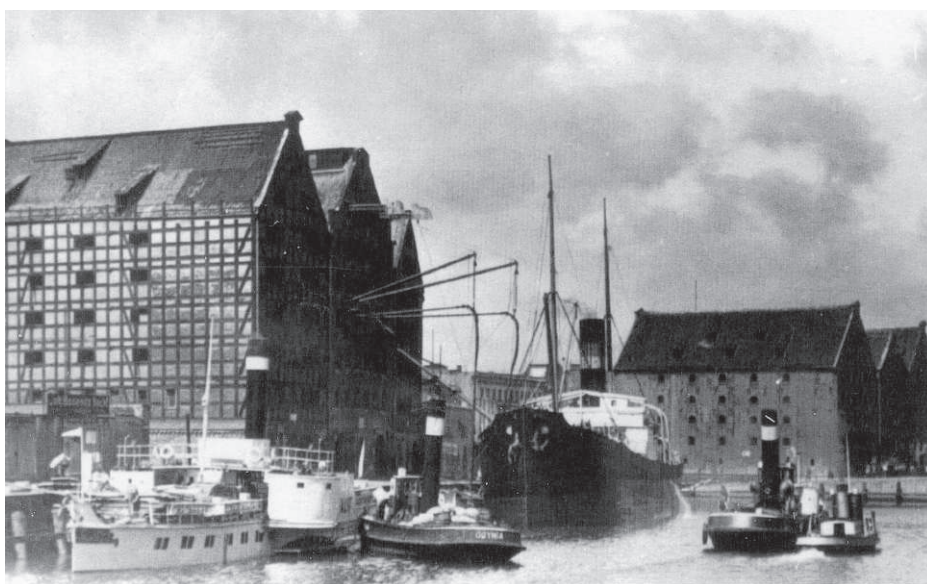
ŁOKIETEK ex ULDERUP₁₈₉₅ Warszawa Wybrzeże Gdańskie 1926

12.08.1944

zniszczony ogniem artylerii niemieckiej,
prowadzonym z . Mostu Poniatowskiego

1947

wrak złomowany



FAUST ex ŁOKIETEK₁₈₉₅ Gdańsk 1931

Podsumowanie

W służbie 49 lat, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera niemiecka	22 lata	Drezno	22 lata
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat	Warszawa	27 lat
bandera polska	21 lat.		

Nazwa PRINZ FRIEDRICH AUGUST 7 lat, KRONPRINZ 15 lat, ULDERUP 2 lata, ŁOKIETEK 9 lat, FAUST 16 lat.

W ciągu 47 lat służba pasażersko-towarowa w żegludze, 2 lata służba wojskowa transportowa i szpitalna.

Źródła: [1] s. 156; [2] s. 11; Barbaś H. – korespondencja 14.06.2000 s. 23'; Danielewicz W. – korespondencja 9.04.1997 s. 1–2; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–26; [7] s. 61, 65, 76; [44]; [15] s. 207; [18] s. 32; [22] s. 33–34; [23] s. 147, 151, 152; [24] s. 229; [30]; Michalski M.A. – obserwacje własne statku FAUST.

Arkuszewski pomylił kolejność nazw, nie ŁOKIETEK ex FAUST, lecz odwrotnie.

Dyskant napisał *po Bitwie Warszawskiej zwrócono go właścicielowi (armatorowi Leszczyńskiemu)*. Otóż Edward Leszczyński w 1920 r. nie był w ogóle armatorem, a statek FAUST zakupił dopiero w 1937 roku. W 1920 roku statek będący zdobyczą wojenną był własnością skarbu państwa. Przejęło go więc po demobilizacji TZŻP.

Barbaś w korespondencji przedstawił fotografię statku DUNAJEC₁₈₈₈, twierdząc że to FAUST. Sylwetki obu statków są tak różne, że taka pomyłka nie może być poważnie potraktowana.

Meyer podaje, że właścicielem FAUSTA był w roku 1921 S. Górnicki. Po pierwsze statek w 1921 nazywał się ŁOKIETEK, a po drugie statek ten nigdy nie należał do Górnickiego. Błąd o własności Górnickiego powtórzony został przez *Reedereien* [23].

Quinger [22] podaje błędną datę zmiany nazwy statku – 1923. Zmiana ta była związana z zainicjowaniem statku w roku 1928 i szokiem, jakiego doznali wówczas pasażerowie. Zmiana nazwy miała sugerować, że nie jest to ten sam pchowy statek.

W różnych wydawnictwach nt. statku ŁOKIETEK / FAUST publikowane są różne parametry, których obecnie nie można już zweryfikować, np. $L = 54,60$ m, $B = 4,75/10,30$ m, czy $N = 140$ KM.

PRINZ HEINRICH > CLARA CHARLOTTE > FREIHEIT > CLARA CHARLOTTE > (H) PATRIOT > KRUSZWICA

Holownik parowy, zbudowany w 1893 r. – Roßlau, Sachsenberg, nr 364; $L = 45,50$ m, $B = 4,00/8,18$ m, $T = 0,84$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 210 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1893–1918	PRINZ HEINRICH	Rothenbücher und Lüdecke, Havelberg
1918–1936	CLARA CHARLOTTE	J. Aßmann, Reichwald

1937–1941	FREIHEIT	Richard Rellier, Neubrück Kreis Beeskow
1941–1944	CLARA CHARLOTTE	Bromberger Schleppschiffahrts A.G., Bromberg
1944–1945	PATRIOT (?)	Bromberger Schleppschiffahrts A.G., Bromberg
1945		statek zatopiony na Wiśle koło Torunia
1946		statek podniesiony i odbudowany
1946–1947	KRUSZWICA	Żegluga Państwowa, Bydgoszcz, 200 KM
1948	KRUSZWICA	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Bydgoszcz
1949	KRUSZWICA	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Bydgoszcz

po 1949 brak dalszych informacji o statku

Podsumowanie

Znane jest 56 lat służby, w tym:

bandera niemiecka 48 lat
bandera niemiecka (okupacja) 4 lata
bandera polska 4 lata

Porty macierzyste:

Havelberg 25 lat
Reichwald 19 lat
Neubrück 5 lat
Bydgoszcz 7 lat

Nazwa PRINZ HEINRICH 25 lat, CLARA CHARLOTTE 21 lat, FREIHEIT 5 lat, PATRIOT (?) 1 rok, KRUSZWICA 4 lata.

Cały czas służby jako holownik w żegludze.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 29.06.1997 s. 7; [15] s. 207; [23] s. 14; Register der Schiffseichämter s. 252; [24] S 125, 265.

Meyer [15] nie zauważył, że CLARA CHARLOTTE znalazła się w 1941 r. w Bydgoszczy.



CLARA CHARLOTTE 1893 na Łabie w Magdeburgu (w latach 1945–1949 KRUSZWICA)

Wydawnictwo Reedereien wymienia kolejno dwa statki o nazwie PATRIOT, po zatonięciu pierwszego z nich natychmiast przeniesiono nazwę na inny statek, tego samego armatora. Autor stawia hipotezę, że tym statkiem była CLARA CHARLOTTE, a okres służby pod nową nazwą był tak krótki, że niektórzy obserwatorzy nie zwrócili na to uwagi.

Nie wyjaśnioną tajemnicą jest zniknięcie statku KRUSZWICA w 1949 roku.

PRINZESSIN LUISA > HAVEL-SPREE IV > HERKULES > Z

Holownik parowy, zbudowany w 1893 r. – Dresden-Neustadt, nr 305; $L = 52,30$ m, $B = 6,25/12,10$ m, $T = 0,60$ m; maszyna parowa 300 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1893–1906	PRINZESSIN LUISA	ÖNWDG, Dresden
1907–1911	HAVEL-SPREE IV	VEG, Dresden
1912–1920	HERKULES	Rudolf Asch, Thorn
po 1920	Z	dalszy los statku nieznan

Źródła: [15] s. 208; [24] s. 125.

Autorzy niemieccy nie są zgodni: Meyer [15] pisze, że statek był użytkowany w Toruniu (zabór niemiecki) i był to statek pasażerski, podczas gdy Rindt i Trost [24] piszą (an russischer Wechsel), co wyklucza Toruń, ale mowa jest o holowniku. Polskie źródła milczą na temat tego statku.

PRINZESSIN LUISE > KRONPRINZESSIN > AUßIG > HASLINGER > JAGIEŁŁO > PAUL BENEKE > [JAGIEŁŁO]

Statek pasażersko-towarowy* (621 pasażerów), **parowiec**, zbudowany w 1895 r. – Dresden-Blasewitz, nr 37 (Meyer), a nr 54 (Quinger); bliźniaczy statek PRINZ FRIEDRICH AUGUST; $L = 55,42$ m, $B = 5,00/10,30$ m, $T = 0,70$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 140 KM – Übigau, Dresden – 1895; kocioł parowy 9 atn – Dresden-Übigau.

Przebieg służby

1895–1901	PRINZESSIN LUISE	SBDG, Dresden
1902	KRONPRINZESSIN	SBDG, Dresden
1903–1916	AUßIG	SBDG, Dresden
1917–1918	HASLINGER	FECH, Warschau
12.11.1918	HASLINGER	transportuje żołnierzy niemieckich z wyzwolonego już Płocka do Torunia – polska bandera
1919–1921	JAGIEŁŁO	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1922–1924	JAGIEŁŁO	Towarzystwo Zjednoczonej Żeglugi Polskiej S.A., Warszawa



JAGIEŁŁO ex HASLINGER₁₈₉₅ Warszawa Wybrzeże Gdańskie 1926

1924–1927	JAGIEŁŁO	ZWTTiŻP S.A., Warszawa – liczba pasażerów 550
1927–1939	JAGIEŁŁO	Polska Żegluga Rieczna „Vistula” sp. z o.o., Warszawa; <i>N</i> = 170 KM
1928		wypadek – komin zahaczył o most i upadając na pokład zabił pasażera
1928	JAGIEŁŁO	przebudowa tamborów i powiększenie przybudówek
11.1939	JAGIEŁŁO	pierwszy statek uruchomiony na Wiśle po klęsce wrześniowej na trasie Warszawa–Płock
1939–1944	PAUL BENEKE	Johannes Ick, Danzig – statek przywłaszczony
07.1944		sowiecki pocisk artyleryjski urwał jedno z kół napędowych w czasie rejsu pod Parchatką
1945–1947	[JAGIEŁŁO]	wrak wydobyty, początek odbudowy – stocznia puławska
1947		po wykonaniu większości prac stocznia otrzymała polecenie przzerwania odbudowy i natychmiastowego złomowania statku; podobno koszt złomowania kilkakrotnie przewyższał koszt dokończenia odbudowy

Podsumowanie

W służbie 49 lat, w tym:

bandera niemiecka	21 lat
bandera niemiecka (okupacja)	7 lat
bandera polska	21 lat

Porty macierzyste:

Drezno	21 lat
Warszawa	23 lat
Gdańsk	5 lat

Nazwa PRINZESSIN LUISE 7 lat, KRONPRINZESSIN 1 rok, AUßIG 13 lat, HASLIGER 2 lata, JAGIEŁŁO 21 lat, PAUL BENEKE 5 lat.

47 lat służby w żegludze pasażersko-towarowej i 2 lata w transporcie wojskowym.

Źródła: [1] s. 155; [2] s. 10; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 2, 6, 7, 8, 7.09.1999 s. 5, 14.06.2000 s. 10', 23', 15.12.2001 s. 4, 6; Danielewicz W. – korespondencja 9.04.1997 s. 1, 9.04.2000 s. 3; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-27; [5] s. 29; [15] s. 208; [18] s. 32; [22] s. 34; [23] s. 151, 152, 153; [24] s. 229; Michalski M.A. – obserwacje własne i rejs na pokładzie statku JAGIEŁŁO w 1939 r.

Quinger pomylił statki JAGIEŁŁO i WITEŻ, biorąc je za jeden, który według niego zmienił nazwę w 1927 roku.

Ten sam błąd jest u Meyera [15], dodatkowo statek miał od 1929 stacjonować w Pińsku, gdzie w 1939 roku był zmobilizowany, a 18 września zatopiony. Nie ma to związku z rzeczywistością, gdyż ani JAGIEŁŁO, ani WITEŻ nigdy w Pińsku nie były, ani tam nie tonęły. Był natomiast w Pińsku statek WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO, zatopiony we wrześniu 1939, ale to inna jednostka.

W wykazie *Reedereien* [23] zapomniano napisać na s. 148, że Johannes Ick przez 5 lat użytkował statek PAUL BENEKE (czyli zagrabiony statek JAGIEŁŁO).

Statek JAGIEŁŁO stanowił własność Juliusza Dunin-Holeckiego, który odkupił go od skarbu państwa (rok nieznany), ale statek był eksploatowany przez „Vistulę”.

Delkowski pisze, że JAGIEŁŁO, FAUST, WITEŻ i DĄBROWSKI były statkami bliźniaczymi. Jest to prawda tylko w odniesieniu do dwóch pierwszych, trzeci należał do tego samego typu, ale był o 6 lat starszy. Czwartym natomiast był w podobnym stylu, ale znacznie mniejszy.

Danielewicz myli się, że JAGIEŁŁO został zatopiony we wrześniu 1939 pod Dobrzykowem, autor płynął na jego pokładzie w listopadzie 1939, bezpośrednio przed zmianą nazwy na PAUL BENEKE.

Rindt i Trost [24] także mylą statki JAGIEŁŁO i WITEŻ (ex KÖNIGSTEIN).

Sylwetka statku – patrz ŁOKIETEK.

PRITKIJ > H 6 > GEN. SOSNKOWSKI > KAMANIN

Nieznane początkowe przeznaczenie statku, parowiec brak informacji o roku i miejscu budowy; $L = 47,46$ m, $B = 7,10 / ?$ m, $T = 0,95$ m; maszyna parowa 250 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

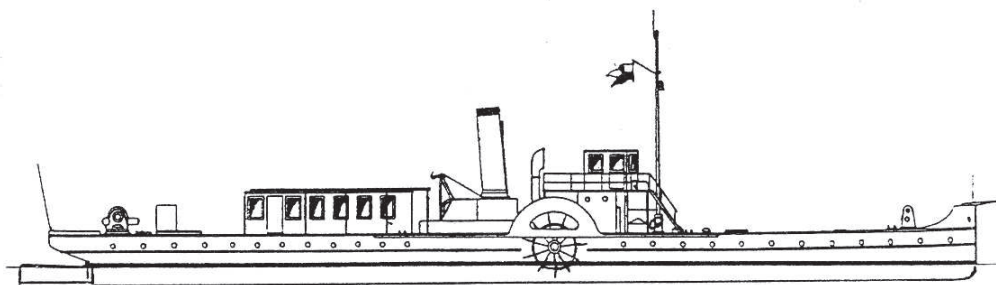
przed 07.1919	brak informacji	
1919–1920	ПРИТКИЙ	Wojenna Flotylla Dnieprzańska (bolszewicka)
25.04.1920	ПРИТКИЙ	uszkodzony przez Flotyllę Pińską w bitwie pod Koszarówką (por. mar. Stefan de Walden strzałem armatnim trafił w kocioł)
27.04.1920		uszkodzony statek zdobyty przez WP w Czarnobylu
23.05.1920	H 6	WP Flotylla Pińska – holownik
25.07.1920	H 6	zatoniony na Pinie, w czasie odwrotu WP
		podniesiony przez Rosjan, odholowany do Mostów Wolańskich i ponownie zatoniony
1921–1922		wydobycie i odbudowa, 2×75 mm, 2 ckm
1922–1924	GEN. SOSNKOWSKI	uzbrojony statek minowy, Modlin
1925	GEN. SOSNKOWSKI	modernizacja – Stocznia Modlińska
1925–1931	GEN. SOSNKOWSKI	okręt broni podwodnej, Gdynia 1 w.t. 450 mm, 6 min
04–10.1931	GEN. SOSNKOWSKI	w rezerwie, Modlin
1931–1939	GEN. SOSNKOWSKI	statek szpitalny, bez uzbrojenia, Pińsk
18.09.1939		zatoniony na Prypeci, na zachód od Przewozu Łachewskiego, wydobyty i odbudowany przez armię sowiecką
przed 12.11.39	КАМАНИН	sowiecka flotylla pińska
6.09.1941		zatoniony na Dnieprze
1944		wydobyty – Flotylla Dnieprzańska
		dalszy los statku – nieznany

Podsumowanie

Znane 25 lat służby (1920–1944), w tym:		Porty macierzyste:	
bandera polska	19 lat	Pińsk	10 lat
bandera sowiecka	5 lat	Modlin	4 lata
		Gdynia	6 lat
		brak informacji	5 lat

Nazwa H 6 kilka miesięcy, GEN. SOSNKOWSKI 19 lat, KAMANIN 1 rok.

Całe 20 lat służby w wojsku, w różnych specjalnościach.



GEN.SOSNKOWSKI ex PRITKIJ_x sylwetka z lat 1932–1939

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 5.06.1999 s. 5; [5] s. 87, 89, 97, 257, 314, 332, 333; [7] s. 95, 108, 114, 121; [6] s. 26–27, 29; Kuligiewicz M., *Wielkie dni małej floty* s. 591; [20] s. 191, 192; [23] s. 150; [26] s. 29; [30].

W wielu publikacjach pomyłono dwa statki, należące do Flotyli Pińskiej, a mianowicie GEN. SOSNKOWSKI, któremu przypisano poprzednie nazwy statku GEN. SZEPTYCKI (ex D 1, ex ZVIAHEL) i odwrotnie, statkowi GEN. SZEPTYCKI przypisano poprzednie nazwy statku GEN. SOSNKOWSKI (ex H 6, ex PRITKIJ). Błąd ten popełnili nawet tak doświadczeni historycy, jak Jerzy Pertek czy Józef Wiesław Dyskant. Sprawę wyjaśnił Waldemar Danielewicz, opierając się o chronologię wydarzeń, opisaną przez Bartlewicza.

Dyskant pisze, że statek GEN. SOSNKOWSKI spłonął na Jeziorze Kozłakowickim, co wykluczałoby jego dalszą służbę w marynarce sowieckiej.

Reedereien [23] wymieniają statek aż dwukrotnie: GENERAL SOSNKOWSKI w składzie Flotyli Wiślanej w latach 1922–1928, w rzeczywistości był on tu tylko w latach 1922–1924, natomiast w latach 1925–1931 służył we Flocie w Gdyni. Drugi raz ten sam statek, ale pod swoją dawną rosyjską nazwą PRITKIJ, w latach 1920–1939 został błędnie przypisany Ministerstwu Komunikacji, ponadto w Polsce niepodległej statki państwowe nie mogły mieć nazw obcojęzycznych, w tym również i rosyjskich.

PROGRESS

Holownik parowy, zbudowany w 1881 r. – Elbing, F. Schichau, nr 183; $L = 23,11$ $B = 5,69/?$ m, $T = 0,76$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 88 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1881–? PROGRESS J. hr Tyszkiewicz, Połoga, statek pływa po Niemnie
brak dalszych informacji o statku

Źródło: Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe

PRZYJACIEL PUBLIKI > LUBLIN > KOŚCIUSZKO > WARSCHAU > KOŚCIUSZKO

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1892 r. – Elbing, F. Schichau nr 481; $L = 30,00$ m, $B = 4,20/7,80$ m, $T = 0,63$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 110 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1892–1915	ПРИЯТЕЛЬ ПУБЛИКИ/ /PRZYJACIEL PUBLIKI	Bracia Ciechanowscy, Włocławek
1915		statek zarekwirowany przez armię rosyjską i zdobyty przez wojsko austriackie
1915–1918	LUBLIN	KuK Österreichische Weichselflotte, Krakau
1919–1920	KOŚCIUSZKO	Państwowy Zarząd Dróg Wodnych, Warszawa
1921		statek przedłużony do $L = 39,10$ m, $B = 5,45^*/7,80$ m $T = 0,73$; zbudowana weranda dziobowa
1921–1926	KOŚCIUSZKO	Zarząd Rzeki Wisły, Warszawa
1927–1932	KOŚCIUSZKO	Zarząd Dróg Wodnych, Warszawa
1933–1939	KOŚCIUSZKO	Państwowy Zarząd Wodny, Warszawa
1939–1945	WARSCHAU	Wasserstraßenamt, Warschau
1945–1950	KOŚCIUSZKO	Państwowy Zarząd Wodny, Warszawa
1951–1963	KOŚCIUSZKO	Rejon Dróg Wodnych, Warszawa
1963		statek wycofany z eksploatacji aktualna moc maszyny $N = 72$ KM
19xx–1995		magazyn na lądzie – przystań Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego (WTW), ul. Mariusza Zaruskiego (Cypel Czerniakowski)
1995		kadłub spłonął – kasacja

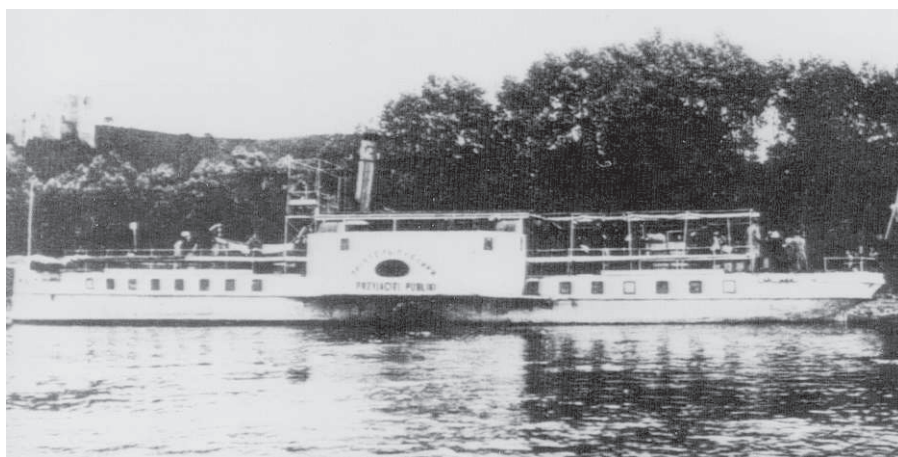
Podsumowanie

71 lat służby, w tym:

bandera rosyjska (zabór)	23 lata
bandera austriacka (okupacja)	3 lata
bandera polska	39 lat
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat

Porty macierzyste:

Włocławek	23 lata
Kraków	3 lata
Warszawa	45 lat

PRZYJACIEL PUBLIKI₁₈₉₂ w Puławach ok. 1910



KOŚCIUSZKO ex PRZYJACIEL PUBLIKI₁₈₉₂ w 1932 r. – statek rządowy

Nazwa PRZYJACIEL PUBLIKI 23 lata, LUBLIN 3 lata, KOŚCIUSZKO 39 lat, WARSCHAU 6 lat.

23 lata służby pasażersko-towarowej, 3 lata służby wojskowej i 45 lat w administracji wodnej.

Źródła: [1] s. 99; [3] s. 12; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 zał., 7.09.1999 tab. 4, 14.06.2000 s. 1', 6', 25.04.2002 s. 3, 10; Danielewicz W. – korespondencja 27.02.2000 zał. 2, rozmowa w Gdańsku 2.08.1997; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. IV-1; [10] s. 192; [23] s. 145, 146, 148, 150; Schichau F. – *Verzeichnis der erbauten Schiffe*; Michalski M.A. – obserwacje własne statku KOŚCIUSZKO w latach 1934–1939 i 1947–1963 oraz przystani WTW 1972–1995.

Arkuszewski [1] nie wymienia nawet statku KOŚCIUSZKO.

Nie wiadomo kiedy podniesiono tambory do poziomu pokładu, ani kiedy zamieniono okna kwadratowe na bulaje.

Barbaś [3] błędnie informuje, że statek zbudowano w Gdańsku.

Reedereien [23] nie podają historii statku po 1922, a nazwę LUBLIN zaczynają od roku 1904, a wiadomo, że PRZYJACIEL PUBLIKI pływał jako statek pasażerski aż do chwili zarekwirowania go przez armię rosyjską w czasie I wojny światowej.

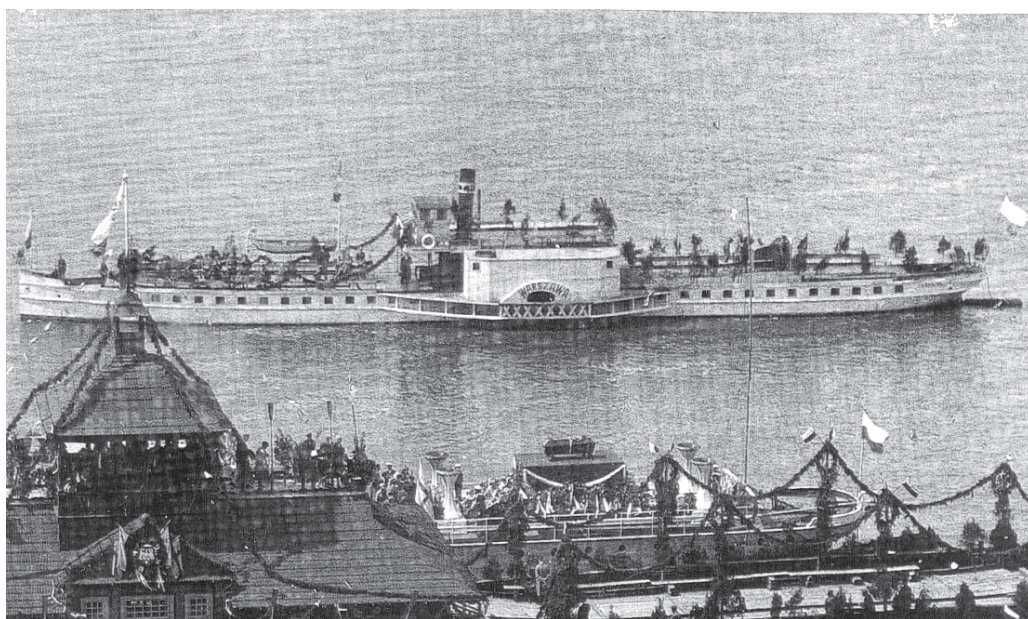
Austriacy po zdobyciu statku nie pozostawili dotychczasowej nazwy (jak to robili z innymi zdobytymi statkami), widocznie uznali, że jednostka wojskowa nie może nosić takiej „barokowej” nazwy i nazwali go nazwą stolicy „generalnego gubernatorstwa” pozostającego pod austriacką okupacją – Lublina.

**PRZYWIŚLANIN > NADWIŚLANIN > WARSZAWA > KULM >
NADWIŚLANIN**

statek pasażersko-towarowy (136 pasażerów), **parowiec**, zbudowany w 1894 r. – Elbing, F. Schichau, nr 548; $L = 37,50$ m, $B = 4,50/8,70$ m, $T = 0,55$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 105 KM – F. Schichau, Elbing; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1894–1905	ПРИВИСЬЛЯНИН/ /PRZYWIŚLANIN	M. Gold, Płock
1905–1909	НАДВИСЬЛЯНИН/ /NADWIŚLANIN	M. Zaks, I. Wasserman i Kompania, Płock
1910–1914	НАДВИСЬЛЯНИН/ /NADWIŚLANIN	Towarzystwo Żeglugowe „Merkury”, Płock
1910		przedłużenie statku do $L = 45,50$ m,
1914		zarekwirowany przez armię rosyjską – transportowiec
5.08.1914		porzucony przez Rosjan pod Nowym Brzeskiem, przyjęty przez Austriaków
1915–1918	NADWIŚLANIN	KuK Österreichische Weichselflotte, Krakau
1919–1921	WARSZAWA	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1922–1924	WARSZAWA	Towarzystwo Żeglugowe „Merkury”, Płock



WARSZAWA ex PRZYWIŚLANIN_{ex1894}, Płock 1927

1923		zderzenie pod mostem ze statkiem RACŁAWICE; w obu statkach zniszczone zostały lewe przybudówki tamborowe
1924–1927	WARSZAWA	Maks Friedmann, Warszawa
1927–1939	WARSZAWA	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa; rejsy na linii Warszawa–Sandomierz aktualna moc maszyny $N = 90$ KM
09.1939		statek zatopiony pod Brzuminem
11.1939		wrak wydobyty, odbudowa Stocznia Toruńska
1940–1943	KULM	Johannes Ick, Danzig – statek przywłaszczony
1944	KULM	Weichselländische Schiffahrts A.G., Krakau
08.1944		statek zdobyty przez partyzantów, koło Niepołomic po odbiciu przez Wehrmacht, statek zatonął
1945		wrak podniesiony i odbudowany jako holownik
06.1945	NADWIŚLANIN	Komisariat Żeglugi Śródlądowej, Kraków
1946–1947	NADWIŚLANIN	Żegluga Państwowa, Kraków
1948	NADWIŚLANIN	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Kraków
1949–1950	NADWIŚLANIN	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Kraków; aktualna moc maszyny $N = 75$ KM
1951–1956	NADWIŚLANIN	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Kraków
1956		statek wycofany z eksploatacji
1961		statek złomowany

Podsumowanie

62 lata służby, w tym: Porty macierzyste:

- bandera rosyjska (zabór) 20 lat, – Płock 20 lat,
- bandera austriacka (okupacja) 4 lata, – Kraków 16 lat,
- bandera polska 32 lata, – Warszawa 21 lat,
- bandera niemiecka (okupacja) 6 lat. – Gdańsk 4 lata.

Nazwa PRZYWIŚLANIN 11 lat,

NADWIŚLANIN 24 lata,

WARSZAWA 21 lat,

KULM 5 lat.

52 lata służby w żegludze, bądź jako statek pasażersko-towarowy 41 lat, bądź jako holownik 11 lat; 10 lat służby wojskowej (w okresie dwóch wojen).

Źródła: [1] s. 99, 100; [2] s. 11; [3] s. 11; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 3, 14.06.2000 s. 1', 10', 15.12.2001 s. 8, 25.04.2002 s. 8; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 6 i 7, 29.06.1997 s. 10, 27.02.2000 zał. 1; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–22 i II–D-1; Kozioł T. – rozmowa na Kanale Łęczańskim 13.08.2001 i w Krakowie 14.08.2001; [23] s. 147, 150, 151, 152, 153; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

Arkuszewski [1] nie spostrzegł, że PRZYWIŚLANIN i NADWIŚLANIN to ten sam statek i wymienia je osobno. Pomija on też statek WARSZAWA, który przez cały okres II Rzeczypospolitej przemierzał trasę z Warszawy do Sandomierza.

Delkowski uznał, że WARSZAWA została ostatecznie utracona pod Brzuminem i dlatego powojenny statek NADWIŚLANIN potraktował jako zupełnie inną jednostkę i to motorową, pomimo, że statek aż do swego końca pozostał parowcem. Delkowski jako rdzenny Warszawianin, nie mógł sobie wyobrazić, żeby statek WARSZAWA, wraz z odzyskaniem niepodległości nie odzyskał swojej poprzedniej nazwy. Jak widać nie znał on mentalności Krakusów, którzy woleli przywrócić statkowi nazwę zaborczą, niż narazić się na zarzut sympatii do Warszawy.

Nie wiadomo w którym roku podniesiono tambory statku WARSZAWA do wysokości głównego pokładu. Na fotografiach z Krakowa, sprzed roku 1918, statek ma tambory w połowie wysokości kadłuba, a fotografia statku WARSZAWA, pochodząca z uroczystości przetransportowania prochów Juliusz Słowackiego w 1927 roku, ukazuje statek z tamborami na wysokości pokładu. Brak również informacji, czy KULM był statkiem pasażersko-towarowym, czy holownikiem?

Niektórzy autorzy nie zauważają, że statek do roku 1905 nazywał się obelżywie dla Polaków – PRZYWIŚLANIN. Привисльинский Край był pogardliwym surogatem nazwy Polska, podobnie jak podczas II wojny światowej – General Gouvernement oznaczał Ersatz-Polen.

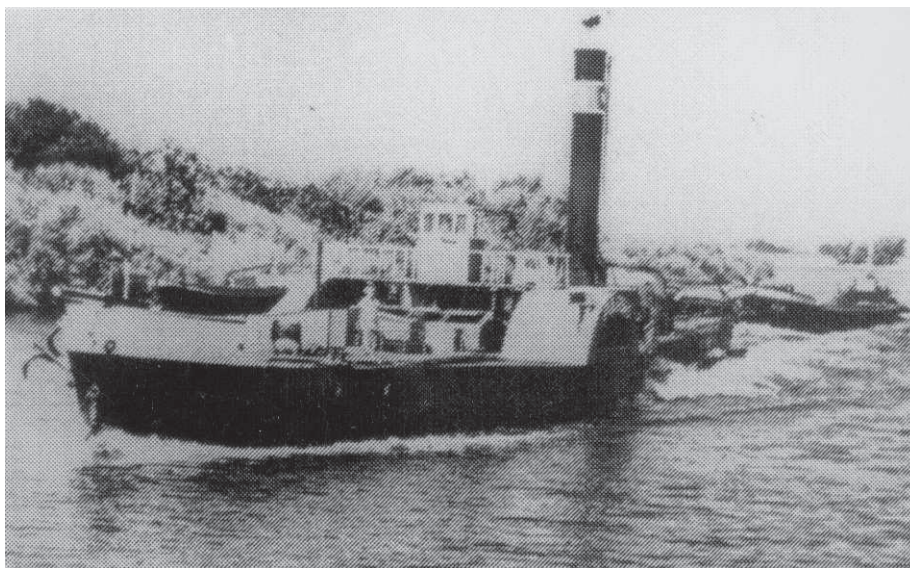
X > PUŁASKI

Holownik parowy, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej; kpt ż.s. Stanisław Kowalik szacuje $L = \text{ok. } 40 \text{ m}$. Znane jest zdjęcie statku i fakt, że stanowił on własność Wrocławskich Zakładów Eksploatacji Kruszywa, obsługując pracujące pogłębiarki. Wrak statku został zatopiony na wyrobisku w miejscowości Uraz (lewy brzeg Odry).

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 9.04.2000 s. 2, 14.11.2000 s. 2; [13] s. 167; Komorowski J. – rozmowa 19.10.2004; Kowalik s. – rozmowa na służbie Różanka 28.08.2002; Kurc Z. – rozmowa 6.01.2005; PRS: Rejestr statków śródlądowych 2001, s. 75; [29] s. 141,142.

Januszewski napisał: *PUŁASKI zbudowany (został) na kadłubie lodołamacza LR-400 ŚWISTAK*. Otóż ŚWISTAK to typ L-400, a nie młodszy od niego o 15 lat typ LR-400. ŚWISTAK został zbudowany w 1969 r., w tym roku skasowane już były wszystkie cztery odrzańskie dwukominowe tylnokołowce, tymczasem na cytowanym uprzednio zdjęciu, w tyle za Pułaskim, na drugim planie, płynie dwukominowy holownik. Oznacza to, że fotografię wykonano przed rokiem 1968, a więc w czasie gdy ŚWISTAK jeszcze nie istniał.

Trudno jest przebudować coś, czego nie zdążono jeszcze zbudować po raz pierwszy. Ponadto znane są szeroko w świecie i w Polsce przykłady przebudowy statku parowego na motorowy, bocznokołowca na śrubowiec, natomiast przebudowy w odwrotnym kierunku raczej się nie zdarzały. Skąd w tych latach można by było znaleźć dobrą maszynę parową i sprawny kocioł? Jak zmieścić w ciasnym kadłubie pomieszczenie na kotłownię i miejsce na bunkry węglowe? Czy zamówić nowe koła Morgana, czy szukać używanych? Dodatkowo Wrycza [29] w swej książce, wydanej w roku 1998, zalicza Świstaka do czynnych lodołamaczy. Potwierdza to także Rejestr statków śródlądowych PRS z roku 2001. ŚWISTAK ma długości zaledwie 28,06 m, można się



PUŁASKI_x na Odrze, połowa lat 60. XX w.

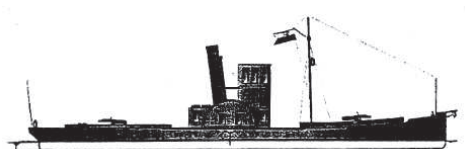
więc zastanawiać, czy kpt Kowalik miał tak niewprawne oko, że nie odróżniał 28 i 40 metrów? Chyba za dużo tu fantazji, a za mało faktów.

Kurc podejrzewa, że statek ten uprzednio nazywał się WAŁBRZYCH.

O wraku w Urazie wspomina też inż. Łazik.

PUŁTUSK > EMILJA PLATER > EMILIA PLATER > Z

Statek inspekcyjny, parowiec, brak informacji o roku i miejscu budowy; $L = 21,20$ m, $B = 2,60/ ?$ m, $T = 0,53$ m; maszyna parowa jednostopniowego rozprężania 21 KM; kocioł parowy – brak informacji.



EMILJA PLATER ex PUŁTUSK_x sylwetka 1920

Przebieg służby

18xx–1915	ПЫЖИТЫЦК	rosyjska administracja wodna na Narwi
1915		zmobilizowany przez armię rosyjską i utracony na górnej Wiśle
1916–1918	PUŁTUSK	KuK Österreichische Weichselflotte, Krakau
1919–1920	EMILJA PLATER	Dyrekcja Dróg Wodnych, Warszawa
1920		statek zmobilizowany – Flotylla Rezerwowa, Modlin, 2 ckm
1920		demobilizacja
1920–1921	EMILJA PLATER	Zarząd Rzeki Bug, Wyszaków
08.1921–1927	EMILJA PLATER	Zarząd Rzeki Niemen, Grodno
1921		nowa maszyna dwustopniowego rozprężania 80 KM
1927–1932	EMILJA PLATER	Zarząd Dróg Wodnych, Grodno
1933–1936	EMILJA PLATER	Państwowy Zarząd Wodny, Grodno
1936–1939	EMILIA PLATER	Państwowy Zarząd Wodny, Grodno
po 1939	Z	dalszy los statku nieznan

Podsumowanie

ze znanych 25 lat służby (1915–1939):		Porty macierzyste:	
bandera rosyjska (zabór)	1 rok	Pułtusk	1 rok
bandera austriacka (okupacja)	3 lata	Kraków	3 lata
bandera polska	21 lat	Warszawa	2 lata
		Grodno	18 lat
		Wyszaków	1 rok

Nazwa PUŁTUSK 4 lata, Modlin kilka miesięcy, EMILJA PLATER 18 lat, EMILIA PLATER 3 lata.

22 lata służby w administracji wodnej i 3 lata służby wojskowej.

Źródła: Barbaś H. – korespondencja 25.04.2002 s. 6; Danielewicz W. – korespondencja 29.06.1997 s. 8, 21.02.1999 s. 2; Danielewicz W. – rozmowa w Gdańsku 2.08.1997; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. IV–18; [7] s. 53; [23] s. 146, 150; [30].

Delkowski błędnie podaje, że EMILJA PLATER była śrubowcem, co jest niezgodne z innymi źródłami, które wyraźnie mówią o bocznokołowcu. Ponadto pisze on, że EMILJA PLATER po roku 1944 była w Puławach, nie wyjaśniając kiedy i jak tam dotarła. Źródła puławskie nie potwierdzają tego faktu.

Z Dyskantem nie można się zgodzić, że w styczniu 1920 do Flotylli przyjęto statek PUŁTUSK wcielając go w skład jednostki, jako EMILJA PLATER. Ponieważ w dniu 31.12.1918 wszystkie statki utraciły nazwy zaborcze i z dniem 1.01.1919 otrzymały nowe nazwy, trudno sobie wyobrazić, że dotyczyło to wszystkich jednostek z wyłączeniem jednego statku. Potwierdzają to *Reedereien* [23], w którym E. PLATER wymieniana jest już w roku 1919. Należy przypuszczać, że PUŁTUSK, jak wiele innych statków rosyjskiej administracji wodnej w Polsce, został przez Rosjan zmobilizowany i utracony na rzecz Austriaków, chociaż nie są znane szczegóły tego wydarzenia. *Reedereien* opisują statek tylko do 1930 roku, nie uwzględniając dalszej jego historii.

X > RACŁAWICE > Z

Holownik parowy, zbudowany w 1901 r. – brak informacji o stoczni; $L = 24,40$ m, $B = 2,18/4,26$ m, $T = 0,32$ m; maszyna parowa 32 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1901–1920	X	brak informacji
1921–1925	X	brak informacji
1926		statek w spisie mobilizacyjnym „S” 26/27 w Pińsku
1926–1939	RACŁAWICE	Gerszel Pupko, Pińsk
po 1939	Z	dalszy los statku nieznan

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6; [5] s. 228.

Ten maleńki poleski stateczek nie ma nic wspólnego ze statkiem wiślanym o tej samej nazwie.

X > RADOM > PILICA > STEFAN BATORY > PILICA

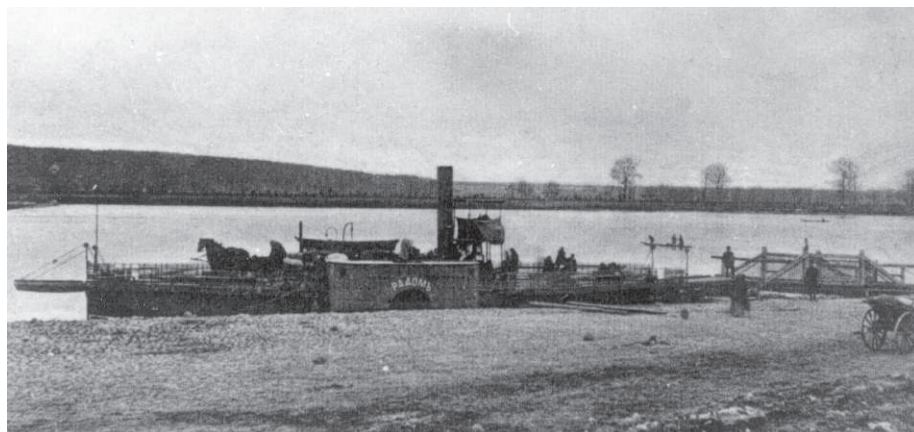
Prom czolowy, parowiec, zbudowany w 1898 r. – Briańsk, Bieżyca; $L = 40,20$ m, $B = 6,40/12,90$ m, $T = 0,40$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 160 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1898–1900	X	brak informacji
1900–1906	РАДОМЪ	rosyjska administracja wodna, Puławy przeprawa Puławska Wieś – Puławska Góra
1905		nowy kocioł – Gold, Kijów
1906–1915	РАДОМЪ	przeprawa Puławy – Puławska Góra (w 1906 r. Puławska Wieś otrzymuje prawa miejskie i nazwę Puławy)
1915	РАДОМЪ	zatoniony przez armię rosyjską
1916		wiosenna powódź zniosła z pokładu wszystkie nadbudówki
1916		wydobyty przez Austriaków; przedłużony i poszerzony w Stoczni Puławskiej do $L = 50,00$ m* $B = 8,00/13,70$, statek towarowy, aktualna moc $N = 135$ KM
1917–1918	PILICA	FECH, Warschau



STEFAN BATORY ex RADOM₁₈₉₈ sylwetka 1920



RADOM₁₈₉₈ prom pomiędzy Puławską Wsią a Puławską Górą–1900

1919	STEFAN BATORY	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
2.08.1920	STEFAN BATORY	zmobilizowany – WP Flotylla Wiślana – III dywizjon opancerzony, 2×80 mm, 5 km (cywilny kapitan)
16.08.1920		bitwa pod Dobrzyniem, udaremnienie przeprawy
18.08.1920	STEFAN BATORY	w czasie walk o Płock uszkodzony ostrzałem artyleryjskim, osadzony na mieliźnie pod Winiarami (przerwany sterociąg)
09.1920		odbudowa – Stocznia Tczewska
1921	STEFAN BATORY	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1922–1926	STEFAN BATORY	Paweł Edelman, Puławy w połowie lat dwudziestych dobudowano dziób statku ze stwą przednią – wcześniej był ścięty, jak u typowego promu; bez ładunku zabierał 500 pasażerów, z ładunkiem pasażerowie tylko jako uzupełnienie
1927–1939	STEFAN BATORY	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa N = 150 KM; w tym okresie statek pływał ze zdemontowanym sterem dziobowym, mając widoczny otwór w dziobowej części kadłuba
1939–1944	PILICA	Weichselländische Schifffahrts A.G., Krakau
08.1944		zatoniony przez Wehrmacht pod Regowem wraka nie wydobyto, podobno w 1949 wymontowano kocioł

Podsumowanie

46 lat służby, w tym:

bandera rosyjska	2 lata
bandera rosyjska (zabór)	15 lat
okupacja austriacka	2 lata
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat
bandera polska	21 lat

Porty macierzyste:

nie wiadomo	2 lata
Puławy	22 lata
Warszawa	16 lat
Modlin	1 rok
Kraków	5 lat

Nazwa X 2 lata, RADOM 15 lat, . PILICA 6 lat, . STEFAN BATORY 21 lat, wrak 2 lata.



STEFAN BATORY ex RADOM₁₈₉₈ Warszawa Most Kierbedzia 1926

Z całego okresu służby można wyodrębnić: 17 lat pracy promu (w tym 15 lat na pewno w administracji wodnej), 3 lata służby wojskowej, w tym działalność bojowa w wojnie bolszewickiej i 24 lata pracy w żegludze towarowo-pasażerskiej, 2 lata statek nieczynny.

Źródła: [1] s. 102, 111, 128, 129, 157; [3] s. 14, 27; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 7, zał. 1, 7.09.1999 s. 3, 6, 7, tab. 5, 14.06.2000 s. 2', 3', 6', 7', 8', 10', 14', 23', 27, 15.12.2001 s. 3, 6, 10, 25.04.2002 s. 4, 7, 8, 10, 18.07.2002 s. 2; Danielewicz W. – korespondencja 29.06.1997 s. 2, 9.04.2000 s. 5–6; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. 1–5; [5] s. 64; [7] s. 61–62, 67, 69, 71–74, 80, 82–83, 87, rys. 8–10; Gęsikowski K., *Między wojnami*, Wodniak bydgoski; [10] s. 255; [12]; Kudlewicz B.: *Morze 1974*, nr 5 s. 37; Reszka A. – rozmowy na Flisie Wiślanym 1999, 2000 i w Warszawie 2001; [23] s. 150, 151, 152, 153; [26] s. 54, 55, 69; [30]; Michalski M.A. – obserwacje własne statku STEFAN BATORY.

Arkuszewski [1] na s. 128 zamieścił fotografię z podpisem „w głębi uzbrojony statek STEFAN BATORY”, podczas gdy na zdjęciu widać statek WYSPIAŃSKI na środku Wisły we Włocławku. To samo zdjęcie przedrukował Dyskant pod nr 7, oczywiście z tym samym błędnym podpisem. Tak więc raz opublikowana nieprawda jest dalej powielana i żyje własnym urojonym życiem. Arkuszewski na s. 102 odmłodził statek RADOM o 12 lat, a na s. 111 nazwał go holownikiem. STEFAN BATORY występuje jeszcze raz na s. 141 (ryc. 99), ale nie jest podpisany.

Barbaś pisze „Batory”, co może wprowadzić w błąd czytelnika, gdyż BATORY był to inny statek, ten zaś nazywał się STEFAN BATORY.

Delkowski przesunął miejsce zatopienia RADOMia z Puław do Warszawy i „wejścia do portu praskiego”, zapominając, że budowę tego portu zapoczątkowano w 1922 r., a więc 7 lat po zatopieniu statku. Pikanterii dodaje fakt zamieszczenia opisu odbudowy statku, po jego wydobyciu,

przez połączenie stalowego kadłuba statku, z drewnianym kadłubem przystani administracji wodnej (uprzednio spalonej). Tego „niezwykłego technologicznie” wyczynu dokonała rzekomo stocznia Fajansa. To już czysta fantazja, gdyż Maurycy Fajans zmarł w roku 1897, a jego Żegluga Parowa i stocznia stały się w roku 1912 własnością Warszawskiego Akcyjnego Towarzystwa Handlu i Żeglugi. W rzeczywistości statek został zatopiony w Puławach i stocznia Puławska dokonała jego odbudowy i przebudowy.

Gęsikowski podaje długość Stefana Batorego 42 m. Przedłużanie promu RADOM o 1,80 m byłoby działaniem mało sensownym.

Reedereien [23] w latach 1918–1919 piszą „Batory” zamiast STEFAN BATTERY, a także pomijają okres II wojny światowej, nie ma tu więc mowy o tym, że PILICA pływała przez pięć lat w tzw. Generalnym Gubernatorstwie, mając Krakau jako port macierzysty.

Nie wiadomo dlaczego, ale większość rozmówców umieszcza wrak Pilicy pod Sandomierzem, podczas gdy leży on pod Puławami.

Grzelak [12], autor z początku lat dwudziestych, opisuje pierwszą wyprawę wioślarską wzdłuż całej Wisły, nie przegrodzonej granicami zaborów, wspominając jak mijał w okolicach Modlina statek STEFAN BATTERY.

STEFAN BATTERY był w warunkach wiślanych niezwykłym statkiem, który miał zasięg pływania od ujścia Przemszy (km 0) do śluzy Łożyska (niem. Einlage) w km 936. Nie mógł on jedynie dotrzeć do Gdańska, gdyż szerokość statku była większa od szerokości wrót śluzy Łożyska. Żaden inny statek nie miał takich dużych możliwości.

Kudlewicz w *Morzu* opisuje statek BATTERY, a nie STEFAN BATTERY.

[30] podaje błędnie rok zbudowania statku, jego służbę w latach 1915–1917 oraz miejsce zatopienia pod Sandomierzem. STEFAN BATTERY nie wyrzucił się na brzeg, lecz został osadzony na mieliźnie. Jeżeli na rysunku (autorstwa Ryszarda Łakomskiego) jest statek uzbrojony, a więc z roku 1920, to w tym czasie nie miał on dziobnicy, którą dobudowano dopiero ok. roku 1925, nie miał też zaokrąglonej rufy, której nigdy mu nie dobudowano.

* Autor przypuszcza, że $L = 50,00$ m odnosi się do statku po dobudowaniu mu części dziobo wej.

REX

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

1902–1915	PEKC/REX	Stanisław Górnicki, Płock
po 1915		dalsze losy statku nieznane

Źródło: [23] s. 147.

To niemieckie wydawnictwo [23] sugeruje, że statek był nadal eksploatowany przez Górnickiego w latach 1918–1927, jednak brak o tym jakichkolwiek informacji.

RHEINGOLD

Holownik parowy, brak informacji o roku i miejscu zbudowania, parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

przed 1941	X	brak informacji
1941–1945	RHEINGOLD	Bromberger Schleppschiffahrts A.G., Bromberg
po 1945		dalszy los statku – nieznan

Źródło: Danielewicz W. – korespondencja 19.06.1997 s. 4.

ROBERT > STEINKELLER

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1866 r. – Prag, Ruston Werft; $L = 51,20$ m, $B = 5,25/14,60$ m, $T = 0,70$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 125 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1866	ROBERT	C.G. Täubrich, Krippen
1867–1880	ROBERT	Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Dresden
1879		nowa maszyna parowa 150 KM – Gebr. Sachsenberg, Roßlau
1881–1890	ROBERT	„Kette”, Dresden
1891–1902	ROBERT	Baumgart, Fordon
1902–1912	ROBERT	A. Asch, Thorn
1912–1915	ШТАЙНКЕЛЕРЬ/ /STEINKELLER	Warszawskie Akcyjne Towarzystwo Handlu i Żeglugi, Warszawa
1915–1918	ROBERT	FECH, Warschau
1919–1921	STEINKELLER	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1922–1923	STEINKELLER	Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi, Warszawa
1924		statek wycofany z eksploatacji
1929		statek złomowany

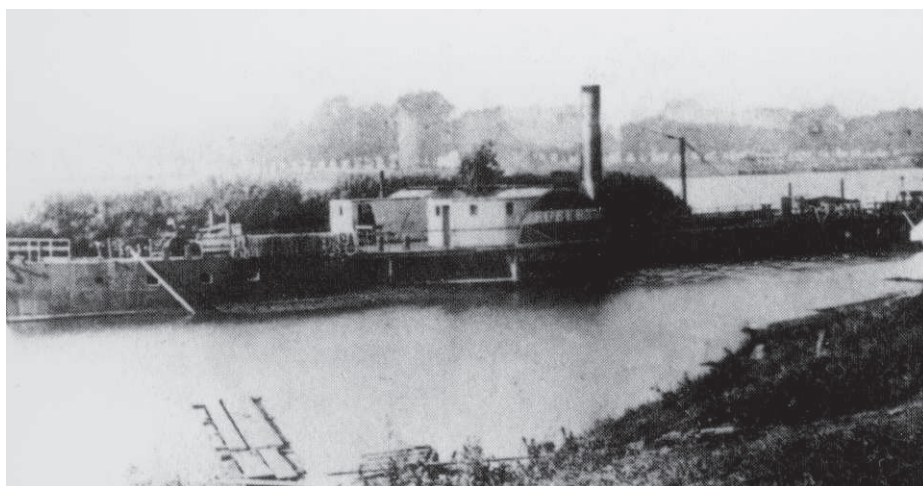
Podsumowanie

57 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera niemiecka	25 lat	Krippen	1 rok
bandera niemiecka (zabór)	21 lat	Drezno	23 lata
bandera rosyjska (zabór)	3 lata	Fordon	12 lat
bandera niemiecka (okupacja)	3 lata	Toruń	10 lat
bandera polska	5 lat	Warszawa	11 lat.

Nazwa ROBERT 49 lat, STEINKELLER 8 lat.

54 lata w żegludze (pasażersko-towarowej i holowniczej), trzy lata w wojsku.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 6 11.05.1997 s. 14; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II-B-16; [37]; [15] s. 214; [23] s. 145, 146, 151, 152; [24] s. 127.



ROBERT₁₈₆₆ późniejszy STEINKELLER (I)

Delkowski pisze, że STEINKELLER jest statkiem bliźniaczym STANISŁAWA KONARSKIEGO, MINISTRA LUBECKIEGO i MICKIEWICZA. Dotyczy to jednak następnego statku o nazwie Steinkeller, a nie dawnego ROBERTA.

Taki sam pogląd wyraża Gęsikowski, przy okazji opisu statku KUJAWY, nazywając STEINKELLERA statkiem bliźniaczym i przypisując mu wymiary Stanisława Konarskiego. (H) Drugi STEINKELLER pochodził rzeczywiście z Rosji, był jednak dłuższy od Stanisława Konarskiego o 2,42 m, miał kadłub węższy o 0,77 m, a szerokość w tamborach mniejszą o 1,57 m.

Meyer pisze nazwę statku „Stenkeller”, podczas, gdy nazwa statku i nazwisko jego patrona miały brzmienie zgodne z pisownią niemiecką. Poza tym Asch nie utracił statku w wyniku mobilizacji, lecz sprzedał go wcześniej, bo w roku 1912. Statek opuścił więc Toruń, położony wówczas w zaborze niemieckim i stacjonował w Warszawie w zaborze rosyjskim. *Reedereien* [23] podają, że ROBERT u Ascha był jeszcze statkiem pasażerskim, w WATHiŻ był już holownikiem. Według tego wydawnictwa STEINKELLER w PŻP i w WTTiŻ był ponownie statkiem pasażerskim, co nie jest zgodne z prawdą, gdyż od roku 1912 statek był wyłącznie holownikiem. *Reedereien* [23] nie zamieszczają już statku ani we flocie ZWTTŻP (1924–1926), ani w Vistuli (1927–1928), gdyż był on już wycofany ze służby.

Historia statku WAWEL zawiera passus o zdobyciu w dniu 14.08.1914 statku STEINKELLER. Można sądzić, że wymiary tego statku zupełnie nie nadawały się na górną Wisłę i że Austriacy przekazali go Niemcom.

(H) Autor stawia swoją hipotezę biorąc pod uwagę parametry podane zarówno przez Meyera, jak przez Rindta i Trosta. Statek o szerokości kadłuba 5,25 m, i szerokości w tamborach 14,60 m, jest niezwykle charakterystyczny (każdy tambor ma 4,675 m szerokości). Autor, chodząc po pokładzie [STEINKELLER]a w 1947 r., nie zauważył takiej dysharmonii, nie widać jej również na fotografii wraku statku ECKHARDT. Oznacza to, że zarówno ECKHARDT jak i powojenny wrak statku [STEINKELLER] nie były dawnym ROBERTem, lecz innym statkiem.

X > **ROBOTNIK** > ŻEROMSKI > WILGA > Y > WILGA

Holownik parowy, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej; autor szacuje długość statku $L = (20-25)$ m.

Przebieg służby

przed 1920	X	losy statku nieznane
lata 20. XX w.	ROBOTNIK	piaskarz Matraszek, Warszawa
przełom lat 20. i 30.	ŻEROMSKI	statek przedłużony, wymiana maszyny parowej i kotła na wysokopiętny silnik spalinowy
koniec lat 30. 09.1939	WILGA	piaskarz Harwat, Warszawa statek uszkodzony przez Luftwaffe w porcie praskim w Warszawie
1940	Y	statek odbudowany
1941–1944	Y	armator Harwat, rejsy z Warszawy w górę Wisły
po II wojnie światowej	WILGA	statek przebudowany na śrubowiec nieznana data wycofania i złomowania

Źródła: Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II–D-4; Reszka A. – korespondencja 24.05.2002.

ROSSIJA > KRASNAJA ZVEZDA > H 7 > Z

Holownik parowy, nieznan rok i miejsce budowy, parametry kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

1xxx–1920	РОССИЯ	brak informacji
03.1920	КРАСНАЯ ЗВЕЗДА	zarekwirowany do Flotyli Dnieprzańskiej
9.05.1920		statek zdobyty przez WP w Rzecyzcy
05.1920	H 7	Flotylla Pińska WP – holownik
25.07.1920		statek zatopiony na Pinie podczas odwrotu WP
po 07.1920	Z	dalszy los statku nieznan

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 27.02.2000 zał. 6; [5] s. 89; [6] s. 74.

X > **RUSSLAND** > Z

Statek pasażerski, parowiec, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

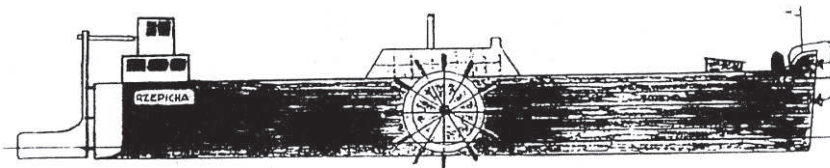
przed 1906	X	brak informacji
1906–1913	RUSSLAND	C.W. Bestmann, Danzig
po 1913	Z	dalszy los statku nieznan

Źródło: [23] s. 145.

X > RZEPICHA

Statek towarowy, motorowiec, o drewnianym kadłubie z dwiema ładowniami, nakrywanymi opończami, rozpiętymi na stojakach, koła napędowe o sztywnym zamocowaniu drewnianych łopat, brak tamborów, osłona górnej części koła tzw. kożuchem, kabina na rufie, na dachu kabiny sterówka i rumpel. Siłownia na śródkrećciu (silnik spalinowy) z cienkim kominem (rurą wydechową). Był to raczej dość prymitywny prototyp barki motorowej. Brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i silnika spalinowego. Barbaś oszacował parametry kadłuba na około: $L = 38$ m, $B = 5/9$ m, $T = 0,75$ m, Statek pływał w Krakowie w okresie międzywojennym, wykazywany był także w spisie PŻŚ z roku 1951, nr rejestracyjny 0007, moc 70 KM. Po 1951 brak dalszych informacji o statku.

Źródła: Barbaś H. – korespondencja 25.04.2002 s. 8, 18.07.2002 s. 8; PŻŚ pismo Nr WI-Tj 47/51 z dnia 27.04.1951.



RZEPICHA (krakowska), szkic pamięciowy z przełomu lat 40. i 50. XX w.

X > RZEPICHA

Statek pasażerski, parowiec, wrak wydobyty i odbudowany we Wrocławiu; brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej

Przebieg służby

przed 1948	X	brak informacji
1948	RZEPICHA	w czasie Wystawy Ziem Odzyskanych statek dowoził zwiedzających z centrum Wrocławia na tereny wystawowe.
po 1948		brak dalszych informacji o statku.

Źródło: [13] s. 77–78, 175–176.

Statek nie ma żadnego związku z Rzepichą krakowską.

SANDOMIERZ (paropływ nr 6) > MONIUSZKO > POLONJA > POLONIA / [POLONIA]

Holownik parowy, zbudowany w 1851 r. – Warszawa, Warsztaty Mechaniczne Banku Polskiego na Solcu; $L = 33,40$ m, $B = 3,80/7,80$ m, $T = 0,50$ m; maszyna parowa jednostopniowego rozprężania 32 KM – Vincent Gâche, Nantes; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1851	SANDOMIERZ	Spółka Żegluga Parowej na Rzekach Spławnych Królestwa, Andrzej hr. Zamoyski et Compania, Warszawa przebudowa na statek pasażerski dla linii Warszawa–Ciechocinek
1852–1863	SANDOMIERZ	statek wykonywał prace holownicze na Bugu w rejonie Brześcia Litewskiego, a następnie na Niemnie w rejonie Kowna, dokąd dotarł Wisłą–Nogatem–Zalewem Świeżym–Pregołą–Kanałem Friedrichsgraben–Gilią, by po wykonaniu zadania powrócić tę samą trasą do Warszawy
1863–1870		statek nieczynny
1871		zły stan statku uratował go przed „sprzedażą” do Rosji
1871–1891	САНДОМІР/ /SANDOMIERZ	Żegluga Parowa Maurycego Fajansa, Warszawa
1876–1881		całkowita przebudowa statku nowa maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM – F. Schichau, Elbing, nowy kocioł, nowe koła łopatkowe systemu Morgana, nowy kształt dziobnicy itd.
1891–1910	САНДОМІР/ /SANDOMIERZ	Żegluga Parowa Maurycy Fajans i Synowie, Warszawa
1910–1915	САНДОМІР/ /SANDOMIERZ	Paweł Edelman, Puławy
1915–1918	SANDOMIERZ	Paweł Edelman, Puławy
1919–1920	MONIUSZKO	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
7.08.1920	MONIUSZKO	statek zmobilizowany do Flotyli Wiślanej, Modlin 1×37 mm, 4 ckm
14.08.1920	MONIUSZKO	w czasie holowania 2 kryp z minami potyczka z oddziałem bolszewików pod Bobrownikami, w której zginął cywilny kapitan Józef Mizera (z Puław), a ranny dowódca ppor. mar. Jerzy Pieszkański został zakłuty bagnietami, statek zatonął (ppor Pieszkański wziął na pokład siostrę por. Drozdowskiego; w czasie ewakuacji przepuścił ją przez wał jako pierwszą, a sam chciał przeskoczyć jako drugi i w tym czasie został ranny w nogi serią z sowieckiego km)
09.1920		po odparciu bolszewików, wrak wydobyto i odholowano do stoczni toruńskiej
1922	MONIUSZKO	Paweł Edelman, Puławy rejsy Puławy –Sandomierz

1923–1928	MONIUSZKO	statek holował tratwy w Pińskim Węźle Wodnym
1929	POLONJA	Paweł Edelman, Puławy
1929–1936	POLONJA	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa
1936–1939	POLONIA	rejsy Warszawa–Sandomierz lub Puławy–Sandomierz
09.1939		statek zatopiony pod Sandomierzem
1939–1951	[POLONIA]	wrak na dnie Wisły
1951	[POLONIA]	wrak w ewidencji Żeglugi w Krakowie
1952		wrak wydobyty i złomowany

Podsumowanie

88 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:
bandera rosyjska (zabór)	64 lata,	Warszawa 59 lat
bandera austriacka (okupacja)	3 lata,	Puławy 22 lata
bandera polska	21 lat.	Modlin 1 rok
		Pińsk 6 lat

Nazwa SANDOMIERZ 67 lat, MONIUSZKO 11 lat, POLONJA, POLONIA 10 lat.

W żegludze 86 lat, w wojsku 2 lata. W żegludze: służba holownicza i służba pasażersko-towarowa przeplatały się ze sobą, w zależności od koniunktury.

Źródła: [1] s. 50, 56, 61, 62, 82, 83, 96, 129, 156, tab. 3, 5; [3] s. 11, 14, 19; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 5, 8, zał.2, 7.09.1999 s. 2, 3, tab.1, 14.06.2000 s. 2, 2', 6', 7', 10', 14', 23', 15.12.2001 s. 5; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 6, 11.05.1997 s. 13, 27.02.2000 zał. 1; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. 1–19; [7] s. 65–73; Koziół T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001; [23] s. 146, 150, 151, 152, 153; [26] s. 56, 59, 64; [30].

Arkuszewski [1] pisze, że MONIUSZKO został zatopiony pod Bobrownikami i nie kojarzy go ani z wcześniej wymienionym statkiem SANDOMIERZ, ani z później wymienionym statkiem POLONIA.

Danielewicz przyjmuje za prawdę pismo Żeglugi z 1951 roku, wymieniające wrak statku POLONIA jako statek pozostający w eksploatacji. Tymczasem ostateczną utratę statku POLONIA w 1939 r. stwierdził jego właściciel Jakub Edelman.

Wyjaśnienia wymaga natomiast pobyt statku na Polesiu, co wiąże się z jego wymiarami. Wymiary te musiały ulec zmianie, gdyż jak twierdzi Barbaś POLONIA była najdłuższym statkiem w Puławach (oceniając $L = 52$ m, albo pisząc, że WAWEL o $L = 42,5$ m był maleńki przy POLONII). Z powodu takiej długości (i mocy poniżej 100 KM) statek miał trudności nawigacyjne na środkowej Wiśle. Tymczasem wszystkie przedwojenne źródła powołują się na długość 33 m. Po wojenne parametry statku-wraku powstały „za biurkiem”, nikt bowiem nie wykonywał podwodnych pomiarów, przepisano długość statku MONIUSZKO ze starych dokumentów, zwiększając nawet moc nominalną starej, skorodowanej maszyny ze 100 do 120 KM. Jak widać w umysłach niektórych urzędników z awansu społecznego status wraka sprzyjał poprawie stanu technicznego maszyny. Nikt ze specjalistów żeglugowych nie może pomylić długości 52 i 33 m, a tym bardziej uważać statku $L = 33$ m za bardzo długi. Musiało się wobec tego w historii statku coś zdarzyć, albo:

1. Statek został przedłużony w czasie odbudowy, po bitwie bobrownickiej, bo dlaczego na stoczni pozostawał aż 1,5 roku?

2. Statek został przedłużony w Pińsku.

3. Statek został przedłużony po powrocie z Polesia do Puław; żaden z wariantów 1., 2. i 3. nie został odnotowany w dokumentach.

4. Statek MONIUSZKO został na Polesiu zamieniony na inny statek, który nazwano POŁONIA.

Prawdopodobnie armator chciał uzyskać statek bardziej dochodowy i przeliczył się, uzyskując jednostkę trudną w manewrowaniu. Niestety autorowi znane jest tylko jedno zdjęcie statku POŁONIA (mocno prześwietlone), które jest bardzo mało czytelne.

Znając poczynania rodziny Edelmanów w dziedzinie oszczędności podatkowych, można podejrzewać, że przebudowa lub zamiana statku została z tych powodów doskonale ukryta.

[30] zmienia historię pisząc, że MONIUSZKO eskortował LUBECKIEGO. Oba statki miały samodzielne zadania: MONIUSZKO holował kropy z minami, podczas gdy MINISTER LUBECKI holował żywność amerykańską dla Polaków

SANDOMIERZ > SZOPEN > CHOPIN > STYR > CHOPIN

Holownik parowy, zbudowany w 1909 r. Elbing, F. Schichau, nr 838, $L = 32,00^*$ m $B = 4,20/8,40$ m, $T = 0,55$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 130 KM – F. Schichau, Elbing, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1909–1914	САНДОМИР/ / SANDOMIERZ	J. Klaniewski, Kluczkowce** statek holował barki z burakami cukrowymi
1914–1915	САНДОМИР/ /SANDOMIERZ	WATHiŻ, Warszawa
1915		zatoniony, wydobyty
1915–1918	SANDOMIERZ	WATHiŻ, Warszawa
1919–1921	SZOPEN	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa statek pasażersko-towarowy
1922–1924	CHOPIN	WTTiŻ S.A., Warszawa
1924–1927	CHOPIN	ZWTTiŻP S.A., Warszawa; statek rezerwowy, wycieczkowy lub dubler, zarówno dla środkowej, jak i dolnej Wisły do 1926 najszybszy statek na Wiśle
1926	CHOPIN	statek w planie mobilizacyjnym „S” 26/27 w Warszawie
1927–1939	CHOPIN	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa $N = 110$ KM

1939–1944	STYR	Weichselländische Schiffahrts A.G., Krakau
1944		statek poważnie uszkodzony przez armię sowiecką pod Regowem
1945–1947		statek odholowany do Stoczni Krakowskiej; przebudowa na holownik, aktualna moc $N = 100$ KM
1948	CHOPIN	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Kraków
1949–1950	CHOPIN	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Kraków
1951–1955	CHOPIN	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Kraków
1956	CHOPIN	Krakowska Żegluga na Wiśle, Kraków
1956		statek wycofany z eksploatacji

brak informacji o złomowaniu

Podsumowanie

47 lat służby, w tym:

bandera rosyjska (zabór) 6 lat,
bandera niemiecka (okupacja) 8 lat,
bandera polska 33 lata.

Porty macierzyste:

Kamień k. Opola Lub. 5 lat
Warszawa 25 lat,
Kraków 17 lat.

Nazwa SANDOMIERZ 9 lat, SZOPEN 3 lata, CHOPIN 30 lat, STYR 5 lat.

Przez 5 lat holownik przemysłowy, 39 lat w żegludze (14 lat holownik, 25 lat statek pasażersko-towarowy), 3 lata wrak.

Źródła: [1] s. 95, 102; [3] s. 15; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 5, 6, 7, 8, 7.09.1999 s. 2, 4, tab. 6, 14.06.2000 s. 1', 4', 25.04.2002 s. 5; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 6–7, 11.05.1997 s. 12, 27.02.2000 zał. 1; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–31; [5] s. 228; Kozioł T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001; [23] s. 148, 151, 152, 153; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; Michalski M.A. – obserwacje własne statku CHOPIN.

Arkuszewski [1] wymienia, co prawda, statek SANDOMIERZ, ale nie zauważa, że w latach 1919–1956 pływał statek CHOPIN.

Delkowski uważał błędnie, że statek początkowo nazywał się ZAGŁOBA, jest to tylko nazwa miejscowości i istniejącej tam do roku 1914 cukrowni, dla której statek transportował buraki cukrowe. Były natomiast inne statki o nazwie ZAGŁOBA, jeden bocznokołowiec stacjonował w Toruniu a drugi motorowy holownik śrubowy ZAGŁOBA był następcą SANDOMIERZA w służbie u J. Klaniewskiego.

Reedereien [23] nie dostrzegły okupacyjnej służby statku STYR.

Brak ścisłej informacji, kiedy CHOPIN został przebudowany na statek pasażersko-towarowy, gdyż w spisie mobilizacyjnym z 1923 roku wymieniony jest jako holownik, ale czy słusznie?

* spis stoczni Schichaua podaje $L = 40,10$ m, co nie zgadza się z polskimi dokumentami, ani wspomnieniami autora (statki NORWID 36,60 m, KSIAŻE JÓZEF 38,95 czy KOŚCIUSZKO 39,10 były olbrzymie w porównaniu z CHOPINem).

** J. Klaniewski – dziedzic z Kluczkowic i z Zagłoby, właściciel cukrowni Zagłoba i Opole Lubelskie.

SAPIOR > Y1 > SAPER I > Y2 > (SAPER) > WODNIK

Prom czółowy, parowiec, zbudowany w 1910 r – brak informacji o stoczni; $L = 26,76$ m, $B = 8,20/12,22$ m, $T = 0,94$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 45 KM, $\varnothing(285, 510) \times ?$ mm, 50/50; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1910–1915	САПІЁР	zaborcza armia rosyjska nad Wisłą
1915–1918	Y1	brak informacji
1918–1939	SAPER I	WP – Modliński Baon Przeprowy w Kazuniu
1939–1944	Y2	Pionierkommando, Warschau
1944–1945	Y2	Pionierkommando, Schröttersburg
01.1945		zatoniony w Płocku
1946		statek wydobyty i odbudowany w Płocku
1947	(SAPER)	Państwowy Zarząd Wodny, Płock przeprawa promowa Płock–Radziwie
1948–1950	WODNIK	Państwowy Zarząd Wodny, Płock służba jak w 1947, aż do zakończenia odbudowy mostu im. Legionów Józefa Piłsudskiego
1951–1955	WODNIK	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa w Bydgoszczy; przeprawa promowa przez Wisłę w Fordonie (odbudowa mostu)
1955		nowy kocioł 10 atn, 46 m ² – Warszawska S.A. Budowy Parowozów „Parowóz”, nr 420, przedłużone przybudówki tamborowe
1956–1963	WODNIK	Bydgoska Żegluga na Wiśle, Bydgoszcz przeprawa promowa w Chełmnie (do zakończenia budowy mostu); przeprawa promowa w Nieszawie
1963		wycofanie promu z eksploatacji



WODNIK ex SAPIOR₁₉₁₀, prom w Nieszawie 1963

1966 złomowanie

Podsumowanie

53 lata służby, w tym:

bandera rosyjska (zabór) 5 lat
bandera niemiecka (okupacja) 9 lat
bandera polska 39 lat

Porty macierzyste:

Kazuń 21 lat
Warszawa 5 lat
Płock 6 lat
Bydgoszcz 13 lat
nie wiadomo 8 lat

Nazwa SAPIOR 5 lat, SAPER I 21 lat, (SAPER) 1 rok, WODNIK 15 lat, Y (1+2) 9 lat.

35 lat służby w wojsku i 18 lat służby cywilnej na przeprawach promowych, z czego 5 lat w administracji wodnej i 13 lat w żegludze.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 5.06.1999 s. 6; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. III–A-4; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960 i 1962; [50] s. 40–41; Michalski M.A. – obserwacje własne i rejsy na pokładzie SAPERa i WODNIKa.

Danielewicz podaje nieprawidłową datę zbudowania statku – 1924, a ponadto pomylił dwa promy: PRZEWÓZ II / FÄHRE II to bliźniacza jednostka SAPERa.

SCHANDAU > HERZOG FRIEDRICH von ANHALT > „H“ Y > DĄBROWSKI

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1864 r. – Dresden-Blasewitz, nr 10 (Meyer) lub nr 28 (Quinger); $L = 44,70$ m, $B = 4,25/8,95$ m, $T = 0,68$ m; maszyna parowa 95 KM; kocioł parowy – brak informacji

Przebieg służby

1864–1891	SCHANDAU	SBDG, Dresden
1885		Przebudowa
1892–1901	HERZOG FRIEDRICH von ANHALT	Eduard Täubrich, Roßlau; statek towarowy – linia Mühlberg–Magdeburg
1901		statek sprzedany do Rosji (H) założenie, że statek trafił na Wisłę
1901–1918	Y	brak informacji
1919–1921	DĄBROWSKI	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa, $L = 46,70$ m
1922	DĄBROWSKI	Zagier Oszer i Rymer Morduch, Płock
1923		statek wycofany z eksploatacji brak informacji o złomowaniu

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 7 12.10.1998 s. 4; Delkowski E.- *Wykaz statków* poz. I–24; [15] s. 230; [22] s. 28; [24] s. 93, 130.

Delkowski napisał, że DĄBROWSKI był bliźniaczym statkiem dla statków JAGIEŁŁO, FAUST i WITEŻ. Jest to błędne stwierdzenie, gdyż DĄBROWSKI był starszy o 25 lub 31 lat od pozostałych, znacznie krótszy i węższy od nich, natomiast mógł mieć pewne cechy charakterystyczne dla statków pochodzących ze stoczni Blasewitz.

Meyer napisał, że w roku 1901 statek HERZOG FRIEDRICH von ANHALT zakupiła firma Otto Steffens und Söhne z Gdańska, zaprzecza temu Quinger, pisząc o sprzedaży statku do Rosji (Polska była wówczas pod zaborem rosyjskim). Możliwe, że firma Steffens und Söhne zajmowała się tylko pośrednictwem w sprzedaży statków.

Niestety nie wiadomo, jak statek DĄBROWSKI nazywał się do 1918 roku, a przed 1918 musiał on być własnością Zagiera Oszera i Rymera Morducha, o czym świadczy zwrot statku dawnym właścicielom po odstąpieniu od upaństwowienia jednostek pływających. Inny wariant nie może tu być brany pod uwagę, gdyż sprzedaż statku, nadającego się już wyłącznie na złom, nowemu nabywcy, stanowiłaby zwykle oszustwo, o co nie można podejrzewać przedstawicieli skarbu państwa z tamtej epoki.

SCHNACKENBURG

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1886 r – Stettin-Grabow, Aron und Gollnow, nr 209; $L = 40,50$ m, $B = 4,50/8,20$ m, $T = 0,75$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 150 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1886–1891	SCHNACKENBURG	V. Heuer, Schnackenburg
1892	SCHNACKENBURG	Friedrich Pauli und Gastwirt Pfeffer, Magdeburg
1893–1898	SCHNACKENBURG	Friedrich Pauli, Magdeburg
1898	SCHNACKENBURG	Wilhelm Heuer, Schnackenburg
1898–1899	SCHNACKENBURG	W. Bestmann, Danzig
1899		statek został rozebrany

Podsumowanie

13 lat służby, w tym:	Porty macierzyste:	
jedna bandera	Schnackenburg	5 lat
jedna nazwa	Magdeburg	7 lat
	Gdańsk	1 rok

Cały okres w żegludze.

Źródła: [15] s. 232; [23] s. 145; [24] s. 131; Stettiner Oderweke – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

SCHWAN

Statek pasażerski, parowiec, zbudowany w 1863 r. – Danzig, J.W. Klawitter, nr 15; $L = 32,60$ m, $B = 4,41/?$ m, $T = 1,40$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 150 KM; kocioł parowy – brak informacji .

Przebieg służby

1863–1884	SCHWAN	Alexander Gibsone, Danzig
1885–1894	SCHWAN	Danziger Schiffahrts A.G., Danzig
1894–1910	SCHWAN	„Weichsel”, Danzig
po 1910		dalszy los statku nieznan

Źródła: Klawitter J.W. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; [23] s. 146, 147, 152.

SEKUNDA > T 6 > SEKUNDA

Statek pasażerski, parowiec, brak informacji o roku i miejscu budowy; $L = 24,40$ m, $B = 2,70/5,00$ m, $T = 0,61$ m; maszyna parowa 20 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

18xx–1920	СЕКУНДА	brak informacji
28.04.1920		statek zdobyty w Mozyrzu
1920	T 6	WP Flotyła Pińska – transportowiec
25.07.1920	T 6	zatopiony na Pinie, podczas odwrotu WP



SEKUNDA_x w Pińsku w okresie międzywojennym

1921–1939 SEKUNDA (?) Pińsk
 31. 09. 1939 SEKUNDA ujęty w planie mobilizacyjnym - statek opatrunkowy
 po 1939 brak informacji

Źródła: [1] s. 136; Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6, 5.06.1999 s. 5, 9.04.2000 s. 5; [5] s. 89, 97, 228, 276; [6] s. 92; [13] s. 86; [23] s. 150.

Januszewski pisze, że po II wojnie światowej SEKUNDA trafiła z Wisły, z Krakowa do Wrocławia, gdzie była eksploatowana jako PAWEŁ FINDER. Wiadomo jednak, że władze sowieckie, na zajętych po 17 września 1939 terenach, potraktowały wszystkie statki jako zdobycz, włączając je do swojej floty. Nasuwają się także wątpliwości, czy statek biorący udział w kampanii wrześniowej, mógł wyrwać się z Polesia, żeby dotrzeć na Wisłę? A jeśli tak, to dlaczego tylko właśnie ten jeden? Można z kolei zastanawiać się, czy SEKUNDA brała udział w kampanii wrześniowej? Była, co prawda, umieszczona w planie mobilizacyjnym, ale brak potwierdzenia jej działalności we wrześniu 1939.

Reedereien [23] piszą, że SEKUNDA już w latach 191x–1918 służyła w Kaiserliche und Königliche Österreichische Weichselflottille Krakau, ale przecież statek walczył w 1920 roku po stronie sowieckiej i został przez Polaków zdobyty w Mozyrzu. Wątek poleski jest pewny, wątek krakowski ma wątpliwą wiarygodność. Trudno przypuszczać, że były dwa statki o tej samej nazwie (chyba rzadko spotykanej) i oba podobnie miniaturowe.

X > SIENKIEWICZ > ADLER > SIENKIEWICZ

Holownik parowy, zbudowany w 1901 r. – brak informacji o stoczni; $L = 42,60$ m, $B = 4,82/9,50$ m, $T = 0,78–0,85$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1901–1922	X	brak informacji
1923–1917	SIENKIEWICZ	Zarząd Rzeki Wisły, Warszawa
1927–1932	SIENKIEWICZ	Zarząd Dróg Wodnych, Warszawa
1933–1939	SIENKIEWICZ	Państwowy Zarząd Wodny, Warszawa
1939–1945	ADLER	Wasserstraßenamt, Warschau
1945–1950	SIENKIEWICZ	Państwowy Zarząd Wodny, Warszawa
1951–1963	SIENKIEWICZ	Rejon Dróg Wodnych, Warszawa
1964–1969	SIENKIEWICZ	Okręgowy Zarząd Wodny, Warszawa
1969		statek wycofany z eksploatacji
1974		przebudowany na przystań w Nieporęcie

Podsumowanie

68 lat służby, w tym 46 lat znanych:	Port macierzysty
bandera polska 40 lat	wyłącznie Warszawa
bandera niemiecka (okupacja) 6 lat.	

Nazwa SIENKIEWICZ 40 lat, ADLER 6 lat.

46 lat służby holowniczej w administracji wodnej.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 4, 27.02.2000 zał. 2; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. IV-5; [23] s. 146; Michalski M.A. – obserwacje własne statku SIENKIEWICZ w latach 1937–39 i 1949–69.

Delkowski napisał, że SIENKIEWICZ był uprzednio statkiem niemieckim, który nie zdążył wycofać się z wód polskich i pozostał w Polsce. Jeśli tak, to dziwne, że nie ma żadnych śladów tego statku przed rokiem 1923. Ponadto Delkowski pisze o przedłużeniu statku w połowie lat dwudziestych. W takim przypadku długość podana na wstępie byłaby długością po przebudowie.

Reedereien [23] nie wymieniają statku SIENKIEWICZ w przedwojennej Polsce, pojawia się on od razu jako zdobycz wojenna ADLER.

Autor podejrzewa, że jest to jeden ze statków otrzymanych z Niemiec w roku 1923 w ramach reparacji wojennych. Statek musiał mieć wymienioną maszynę, gdyż w roku 1964 dysponuje mocą $N = 125$ KM. Nieznana jest jednak data tej wymiany.

X > SŁOWACKI

Holownik parowy pokazany w Kronice Filmowej z 1948 r. – pierwszy statek odbudowany przez polską stocznię we Wrocławiu. Nie mógł to być ten SŁOWACKI, który w podobnym czasie został odbudowany przez stocznię w Puławach i tam przez szereg lat pływał w administracji wodnej. Zachowało się zdjęcie statku SŁOWACKI we Wrocławiu, statek ten ma białą opaskę na czarnym kominie, a nie srebrny wylotem, chyba jest to egzemplarz zwodowany we Wrocławiu, ale żadne szczegóły nie są znane.

Źródło: Michalski M.A. – wspomnienia + fotografia.



SŁOWACKI_x we Wrocławiu 1964

X > SŁOWACKI

Holownik motorowy, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

przed 1919	X	brak informacji
1919–1920	SŁOWACKI	
1921–1927	SŁOWACKI	Zarząd Rzeki Wisły, Warszawa
1927–1935	SŁOWACKI	Dyrekcja Dróg Wodnych, Warszawa
1936–1939	SŁOWACKI	Państwowy Zarząd Wodny, Puławy
po 1939		brak dalszych informacji o statku

Źródła: Barbaś H. – korespondencja 25.04.2002 s. 6; Danielewicz W. – korespondencja 5.06.1999 s. 17; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. IV–17; Gęsikowski K., *Między wojnami*, Wodniak bydgoski; [23] s. 146.

Barbaś zaprzecza, by przed 1939 rokiem statek SŁOWACKI był w PZW Puławy. Danielewicz pisze, że SŁOWACKI stacjonował w PZW Puławy od 1936 do 1952 roku. Jest to jednak pomieszanie historii dwóch statków, omawianego tu przedwojennego statku SŁOWACKI, z odbudowanym po wojnie czeskim statkiem PRAG Nr 1, któremu nadano w 1948 roku nazwę SŁOWACKI.

Reedereien [23] piszą o parowcu administracji wodnej od 1919 do 1939.

Delkowski pisze o motorowcu, który miał się początkowo nazywać MAZUT, a na początku lat dwudziestych uzyskał nazwę SŁOWACKI. Brak jest jednak potwierdzenia nazwy MAZUT.

Gęsikowski pisze o bocznokołowcu motorowym SŁOWACKI, zbudowanym w Warszawie.

SŁUCZ

Podobno statek pływał w latach 1919–1939 po górnym Bugu. Można przypuszczać, że był to statek administracji wodnej z Brześcia Litewskiego.

Źródło: [23] s. 150

Informacja o przynależności statku do polskiej flotylli rzecznej [23] jest nieprawdziwa, gdyż nad Bugiem nigdy nie stacjonowała żadna z flotylli rzecznych.

SOKÓŁ

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1892 r. – Elbing, F. Schichau, nr 480; $L = 33,00$ m, $B = 4,00/8,36$ m, $T = 0,80$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 120 KM – F. Schichau, Elbing; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1892–1915 СОКОЛЬ/SOKÓŁ Stanisław Górnicki, Płock
 1915 statek zarekwirowany przez armię rosyjską; zatopiony na Wiśle w Młynkach poniżej twierdzy w Dęblinie; wrak nie wydobyty, leży na dnie (2002)

Źródła: [1] s. 99; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 7, 7.09.1999 s. 4, 14.06.2000 s. 3, 1', 10', 21', 15.12.2001 s. 2, 6.

SOKRATES > WARTA > Z

Statek pasażersko-towarowy (85 pasażerów), **parowiec**, zbudowany w 1887 r. – Warszawa, Stocznia Maurycego Fajansa na Solcu; $L = 28,80$ m, $B = 3,80/6,40$ m, $T = 0,48$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM – M. Fajans, Warszawa; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1887–1890 СОКРАТ/SOKRATES Żegluga Parowa Maurycego Fajansa, Warszawa
 1891–1904 СОКРАТ/SOKRATES Ż. P. Maurycy Fajans i Synowie, Warszawa
 1905–1912 БАПТА/WARTA Ż. P. Maurycy Fajans i Synowie, Warszawa
 1912 БАПТА/WARTA WATHiŻ, Warszawa
 po 1912 dalsze losy statku nieznane

Źródła: [1] s. 99, 101; Danielewicz W. – korespondencja 7.12.1997 zał. 3, 6; [23] s. 146.

To ostatnie wydawnictwo [23] pomieszało daty, w efekcie czego w latach 1903–1904 występują równocześnie dwa statki SOKRATES i WARTA, co byłoby niemożliwe.

SPORT

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1909 r. – Elbing, F. Schichau, nr 844, $L = 45,00$ m, $B = 5,30/?$ m, $T = 0,59$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 180 KM – F. Schichau, Elbing; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1909–1914 СПОПТ/SPORT Chaim Rogozik, Płock
 1915 zarekwirowany przez armię rosyjską i zatopiony
 brak informacji o dalszym losie wraka

Źródła: [1] s. 102; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–43; [23] s. 151, Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

X > SPREE > Z

Statek pasażerski, parowiec, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

przed 194x	X	brak informacji
194x–1945	SPREE	Johannes Ick, Danzig
po 1945	Z	brak informacji o dalszym losie statku

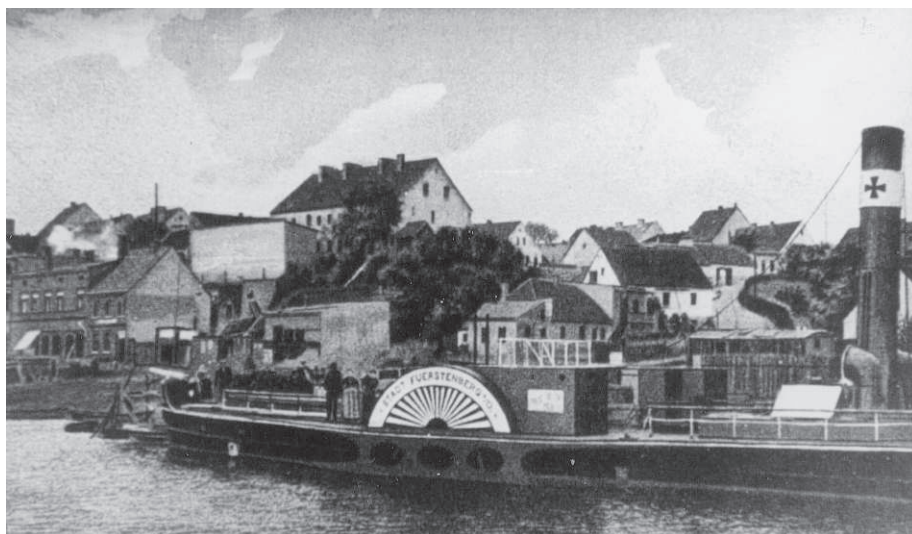
Źródło: [23] s. 148.

STADT FÜRSTENBERG/O > ČPSO VIII > STADT FÜRSTENBERG/O

Holownik parowy, zbudowany w 1891 r. – Danzig, J.W. Klawitter, nr 157; $L = 44,50$ m, $B = 5,34/9,82$ m, $T = 0,80$ m; maszyna parowa 350 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1891–1918	STADT FÜRSTENBERG	Fürstenberger Dampfer Compagne, Fürstenberg a O.
1918–1922	STADT FÜRSTENBERG	Ostreederei, Stettin
1923–1939	ČPSO VIII	ČPSO, Praha
1939–1941	STADT FÜRSTENBERG	Schlesische Dampfer Compagne – Berliner Lloyd (właściciel W. Wieltsch, Breslau)
1941–1945 po 1945	STADT FÜRSTENBERG	Wehrmacht na Wiśle, prawdopodobnie zniszczony, na polskich wodach nie występuje



STADT FÜRSTENBERG / O.₁₈₉₁ na Odrze (w latach 1941–1944 pływał po Wiśle)

Podsumowanie

54 lata służby, w tym:

bandera niemiecka	34 lata
bandera czechosłowacka	16 lat
bandera niemiecka (okupacja)	4 lata

Porty macierzyste:

Przybrzeg	27 lat
Szczecin	5 lat
Praha	16 lat
Wrocław	2 lata
Gdańsk	

Nazwa STADT FÜRSTENBERG/O 38 lat, ČPSO VIII 16 lat.

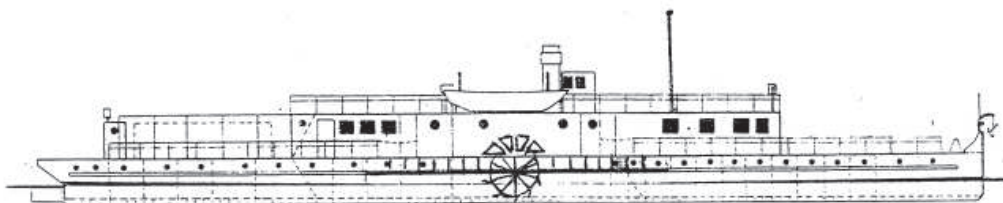
50 lat pracy holowniczej w żegludze i 4 lata służby w wojsku.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 29.06.1997 s. 4; Klawitter J.W. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; [24] s. 134; [27] s. 141.

X > STANISŁAW > Z**Statek pasażerski, parowiec**, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej.**Przebieg służby**

przed 1920	X	brak informacji
1920–19xx	STANISŁAW	Stanisław von Leszczyński, Danzig
po 19xx	Z	dalszy los statku nieznan

Źródło: [23] s. 149.

STANISŁAW > [STANISŁAW] > GENERAL ŚWIERCZEWSKI**Statek pasażersko-towarowy, parowiec**, zbudowany w 1923 r – Płock, Stocznia Stanisława Górnickiego; $L = 56,10$ m, $B = 5,90$ /ok. 11,00 m, $T = 0,60$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 90 KM, $\varnothing(280, 510) \times 700$ mm – F. Schichau, Elbing – 1904, 54/54; kocioł parowy 12 atn, 53,5 m² – F. Schichau, Elbing – nr 3131–1914;GEN. ŚWIERCZEWSKI ex STANISŁAW₁₉₂₃ sylwetka 1957

Przebieg służby

1914		zgromadzono materiały i elementy niezbędne do budowy statku, budowy nie rozpoczęto z powodu wybuchu I wojny światowej
1919		zgromadzone materiały ocalały, wznowienie prac przy budowie statku
1923–1926	STANISŁAW	Stanisław Górnicki, Płock
1926		statek zatonał po zderzeniu ze szczątkami zniszczonego mostu w Modlinie – wydobyty i odbudowany
1927–1939	STANISŁAW	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa; <i>N</i> = 150 KM
1928		statek zderzył się z pogłębiarką PIAST, uszkodzając tambor i koło napędowe
1939–1944	STANISŁAW	Weichsel Reederei GmbH, Warschau
08.1944		statek zatopiony przez załogę w czasie Powstania Warszawskiego
1945–1946	[STANISŁAW]	wrak wydobyty i przeholowany do Stoczni Płockiej
1947–1948		poszycie, bulaje zamiast okien kwadratowych, likwidacja okien bliźniaczych, zwiększony rozstaw bulai, zlikwidowana listwa podokienna, nowe tambory, stalowe przybudówki tamborowe, stalowa weranda na pokładzie dziobowym – statek pasażerski (projekt inż. Czesław Śladkowski).
6.06.1948	GEN.ŚWIERCZEWSKI	w defiladzie statków w Warszawie

GEN. ŚWIERCZEWSKI ex STANISŁAW₁₉₂₃, lata 1958–1964

1948	GEN. ŚWIERCZEWSKI	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa rejsy na linii Warszawa–Gdańsk
1949–1950	GEN. ŚWIERCZEWSKI	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1951–1955	GEN. ŚWIERCZEWSKI	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa
1952		nr rejestracyjny 181
1956–1963	GEN. ŚWIERCZEWSKI	Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa
1958		przebudowa, skrócenie werandy dziobowej, krótka weranda rufowa, uzupełniona tentem
1964–1977	GEN. ŚWIERCZEWSKI	P.P. Żegluga Warszawska, Warszawa
1965		przebudowa, przedłużenie werandy dziobowej (przeszkłony przód), likwidacja tentu, długa weranda rufowa – przebieralnia plażowa, nowy kształt otworu w lustrze tamborowym – statek wczasowy; nr rejestracyjny Wa-I-27
1977	GEN. ŚWIERCZEWSKI	statek wycofany z eksploatacji
1996		statek kupił Lech Grobelny i postawił w Jadwisinie
2003		przełamany, opuszczony, do połowy zatopiony wrak, leżący rufą na brzegu, a dziobem w stronę jeziora sam kadłub z tamborami (wycięte werandy i przybudówki tamborowe) leży wzdłuż brzegu, dziobem w kierunku Zegrza, a rufą w stronę Serocka, podczas niżówek wynurza się z wody.

Podsumowanie

54 lata służby, w tym:

bandera polska 48 lat

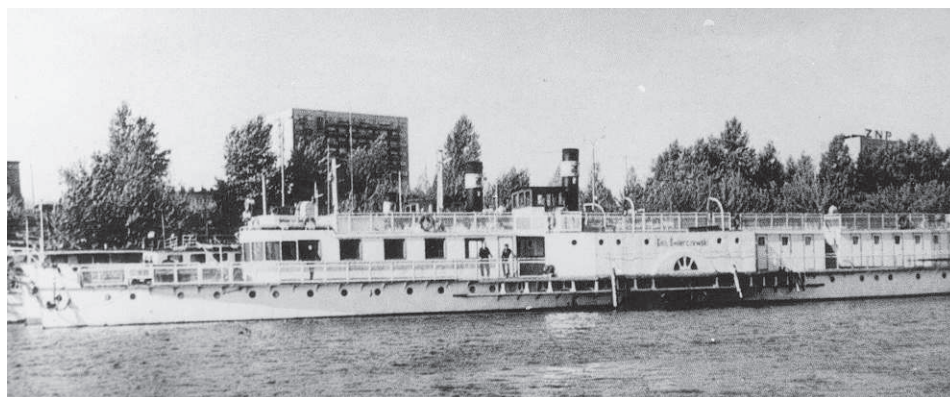
bandera niemiecka (okupacja) 6 lat

Porty macierzyste:

Płock 4 lata

Warszawa 50 lat

Nazwa STANISŁAW 25 lat, GEN. ŚWIERCZEWSKI 29 lat.



GEN ŚWIERCZEWSKI, lata 1965–1977 (wrak leży na dnie Jeziora Zegrzyńskiego koło Jadwisina)

Cały okres służby w żegludze (pasażersko-towarowej 21 lat, pasażerskiej 17 lat, wczasowej 12 lat), 4 lata nieczynny.

Źródła: [1] s. 102, 157, 159, 166, 178; [2] s. 11; [3] s. 17; Barbaś H. – korespondencja 14.06.2000 s. 23; Danielewicz W. – korespondencja 9.04.2000 s. 3, 12.10.1998 s. 5, 14.11.2000 s. 2; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–9; [5] s. 42–43; IŻS Warszawa: Księga rejestracyjna statków 1965–2002; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962; [23] s. 147, 152; Michalski M.A. – obserwacje własne statków STANISŁAW, [STANISŁAW] i GENERAŁ ŚWIERCZEWSKI oraz wraku na Jeziorze Zegrzyńskim.

Arkuszewski [1] błędnie wiąże statek ze stoczną Fajansa i armatorem Fajansem, tymczasem statek zbudował i był jego armatorem Stanisław Górnicki. Ponieważ był to jego statek flagowy, zaznaczono to wyraźnie poprzez nadanie mu imienia właściciela. Jeśli Arkuszewski podaje, że STANISŁAW został zbudowany w 1914 roku, to Maurycy Fajans nie żył już od 17 lat, a jego dawna firma, po przekształceniach w 1912 roku, nazywała się Warszawskie Akcyjne Towarzystwo Handlu i Żegluga, a dotyczyło to zarówno armatora, jak i stoczni.

Ten błąd z rokiem budowy powtórzyła też Poczta Polska, wydając w roku 1979 serię znaczków, poświęconych 150-leciu żeglugi parowej w Polsce. Na jednym ze znaczków pokazany jest statek GEN. ŚWIERCZEWSKI z podpisem 1914. W 1914 Górnicki miał zamiar rozpocząć budowę, ale popsuł mu ten zamiar zamachowiec Gawił Princip, strzelając do arcyksięcia Ferdynanda i dając tym pretekst do wybuchu wojny. Dla historii statku data 1914 niczego nie oznacza, gdyż dopiero rok 1923 zapoczątkował jego służbę, natomiast nazwa GEN. ŚWIERCZEWSKI zaistniała dopiero na ćwierćwiecze pracy statku (1948). Należy tu dodać, że w 1914 nawet Świerczewskiemu nie mogło przyjść do głowy, że kiedyś dostanie nominację na generała. Dodatkowo należy wspomnieć, że Poczta Polska dostrzegła jubileusz 150-lecia dopiero po 2 latach.

Delkowski z kolei napisał, że statek miał się początkowo nazywać „Titanic”. Może Górnicki miał taki projekt, ale od roku wielkiej tragedii atlantyckiej nikt więcej nie nazwałby statku „titaniakiem”.

Dyskant pisze o wykorzystaniu STANISŁAWa jako statku szpitalnego w czasie wojny bolszewickiej. Jest to błąd, niemożliwe jest bowiem użytkowanie jednostki, której budowa dopiero została wznowiona.

PRS w swoich wydawnictwach z uporem powtarza nazwę „Świerczewski”, podczas gdy statek przez 29 lat nazywał się GENERAŁ ŚWIERCZEWSKI, a w rejestrach litera „G” jest dosyć daleko od litery „Ś”. Podobnie nieprawdziwe jest zanurzenie statku 1,35 m, powtarzane w kolejnych wydaniach Rejestru. Takie zanurzenie nie tylko dyskwalifikowałoby statek w warunkach wiślanych, ale uniemożliwiałoby jego poruszanie się (225% zanurzenia konstrukcyjnego i niedopuszczalne obniżenie wysokości wolnej burty), wzrost oporu kół napędowych i związanego z tym zużycia węgla.

Budzi wielkie zdziwienie, że *Reedereien* [23] wymieniają baśniowy statek „Titanic” w latach 1914–1915, a począwszy od 1919 piszą o eksploatacji statku STANISŁAW, pomimo, że jeszcze statek nie został zbudowany.

Można przypuszczać, że zapobiegliwość Górnickiego wprowadziła w błąd niektórych autorów, (gdyż zakupił on kocioł wyprodukowany w roku 1904, a maszynę z roku 1914, ale zespoły te musiały czekać do rozpoczęcia budowy).

Autor jest zdania, że dowodem na zbudowanie statku w latach dwudziestych jest wpływ stylu jaki wniosły statki z Łaby – bliźniacze okna Jagiełły, Łokietka i Ministra, poparte przykładem nowozbudowanych statków POLSKA i FRANCJA. Takich okien w roku 1914 na Wiśle nie stosowano. Ponadto żadne poważne dokumenty nie wspominają eksploatacji statku STANISŁAW przed rokiem 1923.

STRUMIEŃ > K 3

Statek pasażerski (29 pasażerów), **parowiec** – kadłub drewniany; zbudowany w 1893 r. – Pińsk, O'Brien de Lassi; $L = 17,10$ m, $B = 2,40/4,26$ m, $T = 0,60$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 16 KM – O'Brien de Lassi, Pińsk; kocioł parowy – brak informacji

Przebieg służby

1893–1919	CTPYMEHБ	B. Pruszyński i M. Kapłan, Pińsk – linia Pińsk–Lubieszewo
03.1919	CTPYMEHБ	zarekwirowany przez bolszewików – Czerwona Wojenna Flotylla Prypecka – 1×37 mm, 1 ckm
17.09.1919		ostrzelany przez polskie łodzie motorowe w Petrykowie i w gęstej mgle opanowany przez WP, odholowany do Turowa
19.09.1919	K 3	po zdemontowaniu działka – statek łącznikowy
25.07.1920	K 3	spalony na Pinie, koło Pińska, w czasie odwrotu WP

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6, 5.06.1999 s. 5, 27.02.2000 zał.10, [5] s. 79, 97; [6] s. 11, 12, 92; [26] s. 11, 12; [30].

Używana przez Dyskanta nazwa STRUJA stanowi pomyłkę językową. Struja to strumień w znaczeniu pospolitym, natomiast imię własne STRUMIEŃ jest nazwą jednego z ramion Prypeci, jest więc nieprzetłumaczalne i po rosyjsku jest to też Strumień. Statek nazwany był nazwą ramienia Prypeci – STRUMIEŃ. Taube i Żukowski, mówiąc o tym statku, w czasie jego użytkowania przez armię sowiecką, używają prawidłowej nazwy STRUMIEŃ.

Niektóre wspomnienia wiążą nazwę STRUMIEŃ z nazwą ATAMAN. Jest to zupełne nieporozumienie. ATAMAN był trzykrotnie dłuższy od STRUMIENia – był to inny statek.

[30] podaje że STRUMIEŃ został zdobyty w Pietrykowie. Po polsku miejscowość nazywała się Petryków.

X > ŚWIDNICA

Holownik parowy, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej, prawdopodobnie 280 KM.

Przebieg służby

przed 1945	X	brak informacji
w końcu lat 40. XX w.		eksploatowany na Odrze, istniał jeszcze w 1955

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 7; Komorowski J. – rozmowa 19.10.2004.

Nie znając parametrów statku nie można go dopasować do żadnego z niemieckich statków utraconych na Odrze w 1945 r.

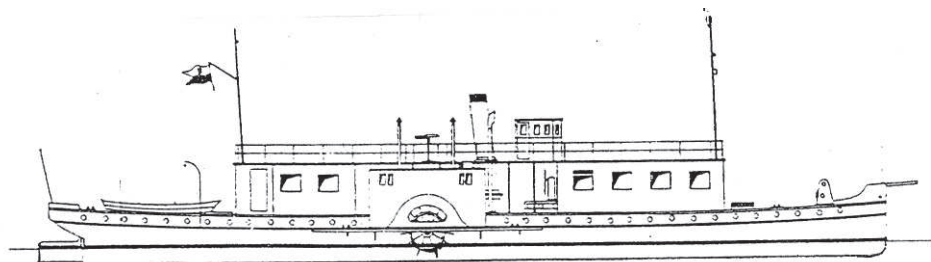
Nie zamieszczony w Rejestrach PRS ani 1960, ani 1962, ani też w innych dokumentach.

TATIANA > T 2 > ADMIRAŁ SIERPINEK > PRIPIAT‘

Statek pasażerski, parowiec, brak informacji o roku i miejscu budowy, $L = 45,00$ m, $B = 5,00/9,60$ m, $T = 0,70$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 80 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1xxx–1919	ТАТЬЯНА	pływał po Dnieprze i Prypoci, brak informacji o armatorze
03.1919	ТАТЬЯНА	zarekwirowany do Czerwonej Wojennej Flotylli Prypeckiej, baza wodnopłatowców
01.1920	ТАТЬЯНА	Sowiecka Flotylla Dnieprzańska
27.04.1920		zdobyty przez WP w Czarnobylu
1.06.1920	T 2	WP Flotylla Pińska – transportowiec
07.1920		holował barki ze wschodu do Pińska
25.07.1920		zatoniony na Pinie, w czasie odwrotu WP wydobyty przez bolszewików, odholowany do Mostów Wolańskich i ponownie zatopiony



ADMIRAŁ SIERPINEK ex TATIANA_x sylwetka z lat 1933–1939

04. 1921	T 2	wydobyty przez Flotyllę Pińską i po prowizorycznej naprawie skierowany do przebudowy w stoczni modlińskiej
1922–1925	ADM. SIERPINEK	Flotylla Wiślana – statek sztabowy, 2 ckm
1925–1927	ADM. SIERPINEK	Szkoła Specjalistów Morskich, Świecie
1927–1928	ADM. SIERPINEK	mesa oficerska i kasyno – port wojenny Gdynia
1928/1929	ADM. SIERPINEK	zimowanie w Modlinie
1929–1939	ADM. SIERPINEK	Flotylla Pińska – statek sztabowy
1935		przebudowa, nowy kocioł
09.1939	ADM. SIERPINEK	dozorował przeprawy przez Prypeć – odcinek Sytnica
17.09.1939		zatoniony przez załogę w rejonie Nyrczy
przed 12.11.1939		wydobyty przez wojsko sowieckie i odbudowany
1941	ПРИПЯТЬ	Sowiecka Flotylla Pińska – statek sztabowy
1941	ПРИПЯТЬ	zatoniony przez Luftwaffe na Dnieprze

Podsumowanie

znany okres to 22 lata (od 1919), w tym:	Porty macierzyste:
bandera sowiecka 3 lata	Pińsk 14 lat
bandera polska 19 lat	Modlin 4 lata

Nazwa TATIANA 1 rok, T 2 2 lata, ADMIRAŁ SIERPINEK 17 lat, PRIPIAT' 2 lata.

Całe 22 lata w służbie wojskowej, najdłużej (14 lat) jako statek sztabowy.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 5.06.1999 s. 5, 13.02.2001 zał. 1; Delkowski E., *Wykaz statków* poz. III–A-3; [5] s. 89, 97, 311, 332, 350; [7] s. 95, 102, 104, 106, 108, 117–118; [6] s. 69, 92; Kuligiewicz M.: *Wielkie dni małej floty* s. 589; [20] s. 187, 191, 192; [23] s. 150; [30].

Kuligiewicz podaje $L = 40,00$ m. Niestety nie ma już możliwości sprawdzenia, która z wartości 40 czy 45 m jest prawdziwa.

[23] piszą, że statek w latach 1920–1925 i 1935–1939 służył we Flotylli Wiślanej. W latach 1920–1921 było to niemożliwe, ponieważ jego wrak wydobyto z dna Prypeci dopiero w 1921 roku, a wymagał jeszcze odbudowy. Statek we Flotylli Wiślanej nazywał się ADMIRAŁ SIERPINEK, a TATIANA to dawna nazwa rosyjska, która nie mogła być użyta w polskiej Marynarce Wojennej, T 2 to nazwa z okresu walk na Polesiu. W okresie 1929–1939 statek stacjonował w Pińsku, a więc nie było go w tym czasie na Wiśle.

Według [30] statek nazywał się ADMIRAŁ SIERPINEK, a nie SIERCINEK (Flotylla Pińska, s. 8).

THORN

Statek pasażerski, parowiec, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej

Przebieg służby

1856–1861	THORN	Julius Rosenthal, Bromberg
1861–1872	THORN	Alexander Gibsone, Danzig
1872		statek wycofany z eksploatacji i złomowany

Źródła: [1] tab. 3; [36] s. 86–87; Manikowski F. – rozmowa 16.12.2004; [23] s. 151.

Fornaçon [36] snuje przypuszczenia co do stoczni, która zbudowała statek, daje mu moc maszyny 200 KM, co w roku 1856 było nieosiągalne. Cały czas mowa jest o holowniku.

Reedereien [23] nie wykazują statku THORN we flocie Alexandra Gibsone.

THORN > ALBERT > (H) ALBERT > Z

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1885 r. – Frankfurt /O, Meißner und Co., $L = 46,80$ m, $B = 5,60/7,90$ m, $T = 1,60$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 180 KM, kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1885–1906	THORN	Johannes Ick, Danzig
1906–1919	ALBERT	Hermann und Co., Stettin
1919–1920	ALBERT	Richard Hinz, Bromberg / Bydgoszcz
1920	ALBERT	WP Flotylla Wiślana, Toruń
1921		nie wymieniany w składzie flotylli
“H” 1921 -39	ALBERT ?,	Pińsk
1926		statek w spisie mobilizacyjnym “S” 26/27 w Pińsku
po 1939	Z	dalszy los statku nieznan

Podsumowanie

Znane są 54 lata służby, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera niemiecka (zabór)	22 lata	Gdańsk	21 lat
bandera niemiecka	13 lat	Szczecin	13 lat
bandera polska	19 lat	Bydgoszcz	1 rok
		Toruń	kilka miesięcy
		Pińsk	19 lat

Nazwa THORN 21 lat, ALBERT 33 lata.

54 lata w służbie pasażersko-towarowej w żegludzie i kilka miesięcy w wojsku.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6, 21.02.1999 s. 2; [7] s. 78, 82, 228; [23] s. 148.

Autor jest zdania, że statek ten po demobilizacji trafił na Polesie i tam pływał do czasu zajęcia Kresów Wschodnich, we wrześniu 1939 roku, przez armię sowiecką. Hipotezę tę można uzasadnić w kilku punktach: 1. statek ALBERT po demobilizacji w 1920 r. zniknął z Wisły; 2. na Polesiu przed 1920 r nie było statku o nazwie ALBERT; statek taki znalazł się tam w tym samym czasie, w którym ALBERT zniknął z Wisły; 3. zanurzenie statku $T = 1,60$ m było na Wiśle bardzo niewygodne (nie sprawiało kłopotów jedynie poniżej Grudziądza), natomiast na nizinnych, głębokich i wolno płynących rzekach Polesia nie stwarzało większych problemów. Danielewicz nie zgadza się z powyższą hipotezą, nie przedstawia jednak żadnych kontrargumentów.

TRACHTOMIROV > P 1

Holownik parowy, zbudowany w 1912 r – brak informacji o stoczni; $L = 40,80$ m, $B = 6,00/?$ m, $T = 0,70$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 180 KM; kocioł parowy – brak informacji .

Przebieg służby

1912–1919	ТРАХТОМИРОВ	(?) pływał po Dnieprze i Prypeci
12.06.1919	ТРАХТОМИРОВ	zarekwirowany do Czerwonej Wojennej Floty Dnieprzańskiej, 2×76 mm, 4 ckm
19.08.1919	ТРАХТОМИРОВ	atakuję 9 Dywizję Piechoty WP w Turowie
16.09.1919		ostrzelany przez polskie łodzie motorowe i uszkodzony pod Petrykowem (zniszczona sterówka) – por. Giedoyć
10.1919	ТРАХТОМИРОВ	Czerwona Wojenna Flotylla Dnieprzańska
5.03.1920	ТРАХТОМИРОВ	zdobyty w Barberowie
29.03.1920	PANCERNY 1 (P 1)	po naprawie i uzbrojeniu – WP Flotylla Pińska 1×75 mm, 4 ckm; w bitwie pod Czarnobyłem zatopił sowiecki statek GUBITELNYJ (strzał w komorę amunicyjną) i uszkodził dwa następne (MURDRYJ i MOŁODECKIJ)
26.05. 1920	P 1	bitwa pod Puchówką nad Desną; bitwa o przeprawę na Dnieprze (Okunin-Stracholesie)
20. 06. 1920	P 1	zniszczony przez załogę na Dnieprze (podpalenie i wybuch amunicji) podczas odwrotu WP

Podsumowanie

Znany tylko 1 rok służby pod polską banderą, jedna nazwa, jeden port macierzysty – Pińsk, tylko służba wojskowa – wyłącznie działania bojowe.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 27.02.2000 zał. 3; [5]s. 32, 79, 87; [6] s. 10, 13; [26] s. 10–11, 18–23, 34, 38–39, 41; [30]

Dyskant podaje odmienne parametry: $L = 36,00$ m, $B = 5,50$ m, $T = 0,75$ m, $N = 150$ KM.

TRYTON > Z

Holownik parowy, zbudowany w 1885 r. – Danzig, J.W. Klawitter, nr 123; $L = 37,30$ m, $B = 4,40/?$ m, $T = 0,56$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 110 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1885–1xxx TRYTON/TRYTON Towarzystwo Akcyjne Fabryki Cukru „Leonów”
(L. hr .Karśnicki)

po 1xxx Z brak dalszych informacji o statku

Źródła: [1] s. 91, 97; [3] s. 10; Klawitter J.W. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; [23] s. 153.

Arkuszewski [1] podaje sprzeczne informacje: na s. 91 jest to bocznołowy statek pasażerski, a na s. 97 tylnokołowy holownik. Porównywanie statków TRYTON i LEONÓW każe sądzić, że jednak chodzi o bocznołowiec.

Barbaś z kolei zamiast TRYTON pisze „Tytan”.

Reedereien [23] piszą, że TRYTON pływał w barwach cukrowni do 191x roku, a więc ok.20 lat dłużej, niż oceniają to materiały krajowe.

TYNIEC*

Holownik inspekcyjny, parowiec, zbudowany w 1909 r. – Kraków, stocznia I. Zieleniewski; jeden z czterech statków bliźniaczych (pozostałe: MELSZTYN, KOPERNIK, WANDA) rufa i dziób tego samego kształtu; $L = 38,50$ m, $B = 4,60/9,50$ m, $T = 0,60$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 80 KM, $\emptyset(300, 560) \times 700$ mm – I. Zieleniewski, Kraków, 50/50; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1910–1916	TYNIEC	KuK Galizische Statthaltere, Krakau
1916–1918	TYNIEC	KuK Österreichische Weichselflotte, Krakau
1919	TYNIEC	Ministerium Robót Publicznych
1920	TYNIEC	Państwowy Zarząd Dróg Wodnych, Kraków
1921–1926	TYNIEC	Zarząd Rzeki Wisły, Sandomierz
1927–1932	TYNIEC	Zarząd Dróg Wodnych, Sandomierz
1933		przebudowa, zmieniony kształt rufy, $L = 40,00$ m, nowa maszyna dwustopniowego rozprężania 110 KM – Danziger Werft nr 466-1931, 50/50
1933–1939	TYNIEC	Państwowy Zarząd Wodny, Sandomierz
1939–1945	TYNIEC	Weichsel-Strombauverwaltung, Sandomir
1945–1950	TYNIEC	Państwowy Zarząd Wodny, Sandomierz
1950		nowy kocioł 12 atn, 62 m ² , Zakład Urządzeń Kotłowych, Sosnowiec, nr 1252–1950
1951–1963	TYNIEC	Rejon Dróg Wodnych, Sandomierz

1964–1971	TYNIEC	Okręgowy Zarząd Wodny, Sandomierz
1971		statek wycofany z eksploatacji
1972		statek złomowany

Podsumowanie

62 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera austriacka (zabór)	9 lat	Kraków	11 lat
bandera polska	47 lat	Sandomierz	51 lat
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat		

Nazwa TYNIEC cały czas. 58 lat służby w administracji wodnej i 4 lata służby wojskowej.

Źródła: [1] s. 103, 133–134; Barbaś H. – korespondencja 14.06.2000 s. 4', 31, 15.12.2001 s. 8; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 7, 9.04.2000 s. 7; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. IV–10; Kozioł T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962; [23] s. 146, 147, 150; Michalski M.A. – obserwacje własne statku TYNIEC w Sandomierzu.

Arkuszewski [1] podaje błędną datę zbudowania statku TYNIEC na 1914 r., a więc 5 lat po statku MELSZTYN, 2 lata po statku WANDA, a równocześnie ze statkiem KOPERNIK. Wszystkie cztery statki zbudowane zostały w 1909 roku i wszystkie były w służbie w roku 1910 – dowodem jest wspólna fotografia z 1910 roku w porcie Nadbrzezie.

PRS podał błędną informację, że TYNIEC został zbudowany w roku 1933 w Sandomierzu. W rzeczywistości w roku 1933 statek był gruntownie przebudowany, gdy miał już 24 lata. *Reedereien* [23] podają nieprawdziwą informację o służbie statku TYNIEC we Flotyli Wiślanej w latach 1920–1921, jednak ten statek nie został zmobilizowany.

Figuła podaje nieprawdziwą historię że z wraków statków KOPERNIK i TYNIEC powstał nowy statek BELWEDER, który pływał w Puławach. KOPERNIK został zniszczony w 1945, a TYNIEC był eksploatowany do 1971 roku. BELWEDER to przedwojenna nazwa zupełnie innego statku. Nazwa ta nie występowała po II wojnie światowej i takiego statku nie było w Puławach. Możliwe jest natomiast, że niektóre elementy statku KOPERNIK mogły być wykorzystane podczas napraw bliźniaczego statku TYNIEC.

* Sylwetka statku w latach 1909–1932 – patrz MELSZTYN.

VICTORIA > (H) MAKS NORDAU > Z

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1877 r. – Hamburg, Janssen und Schmilinski; $L = 45,35$ m, $B = 4,90/10,50$ m, $T = 0,95$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 130 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1877–1898	VICTORIA	Victoria A.G., Zollenspieker
1899–1905	VICTORIA	HADAG – statek celny, Hamburg

1906–1922	VICTORIA	Lauenburger Dampfschiffe, Lauenburg
1922		prawdopodobnie reparacje wojenne na rzecz Polski
1923–192x	(H) MAKS NORDAU	Oszer Zagier, Płock
		L = 45,80m, B = 5,00/10,50m, T= 1,00m
1926	MAKS NORDAU (?)	statek w planie mobilizacyjnym „S“ 26/27 w Pińsku
192x–1939		Pińsk
Po 1939	Z	dalsze losy statku nieznane

Podsumowanie

62 lata służby, w tym:

bandera niemiecka	46 lat
bandera polska	16 lat

Porty macierzyste:

Zollenspieker	22 lata
Hamburg	6 lat
Lauenburg	18 lat
Płock	5 lat
Pińsk	11 lat

Nazwa VICTORIA 46 lat, MAKS NORDAU 16 lat.

56 lat służby w żegludze pasażersko-towarowej i 5 lat służby celnej.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 11.05.1997 s. 2, 12.10.1998 s. 6; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II–B-14; [5] s. 228; [24] s. 141.

Hipotezę stanowi powiązanie ze sobą nazw VICTORIA i MAKS NORDAU, gdyż żaden dokument nie potwierdza, że był to ten sam statek. Hipotezę powyższą wysunął Waldemar Danielewicz, który jednak zauważa, że polskie dokumenty podają rok budowy statku MAKS NORDAU na 1893, a więc o 16 lat później niż wynikałoby to z założonej hipotezy (nie był by to jednak odosobniony przykład odmładzania statku). Należy wziąć tu pod uwagę fakt, że VICTORIA została dostarczona do Polski i brak innego partnera na dalszą jej historię. Z drugiej strony, jeśli nie przyjąć tej hipotezy, to skąd by się wziął MAKS NORDAU, jeśli nie ma innego statku mogącego być jego wcześniejszym wcieleniem. Autor w pełni popiera tę hipotezę.

Delkowski napisał, że MAKS NORDAU początkowo pływał jako holownik po dolnej Wiśle.

VICTORY

Statek budowy angielskiej, zakupiony przez Konstantego Wolickiego w Liverpoolu, a przeznaczony do holowania barek po Wiśle. Przybył do Gdańska w 1827 roku (sprowadzony bez kotła), maszyna parowa jednostopniowego rozprężania 60 KM. Prawdopodobnie był to statek używany. Po wmontowaniu naprawionego kotła w sierpniu 1928 dotarł on do Warszawy.

Okazał się jednak mało przydatny z powodu zbyt dużego zanurzenia. Pływał jedynie w rejonie Warszawy do czasu wybuchu Powstania Listopadowego. W 1831 prawdopodobnie wymontowano zeń maszynę, przeznaczając ją do pracy w górnictwie. Należy przypuszczać, że kadłub został wówczas rozebrany.

Źródła: [1] s. 27–33; [3] s. 9; [10] s. 252; [23] s. 153.

VIKTOR > Z

Holownik parowy, zbudowany w 1871 r. – Elbing, F. Schichau, nr 44; brak informacji o parametrach kadłuba; maszyna parowa 70 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1871–1917	VIKTOR	Bumcke und Co., Bromberg
1917–1918	VIKTOR	FECH
1918	VIKTOR	Richard Kanter, Hohensaaten und Ernst Eichhorn, Oderberg
01.1919	VIKTOR	Ernst Eichhorn, Oderberg
05.1919	VIKTOR	Karl Winterling, Breslau
		brak dalszych informacji o statku

Podsumowanie

48 lat służby, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera niemiecka (zabór)	47 lat	Bydgoszcz	47 lat
bandera niemiecka	1 rok	Zatoń Górna	kilka miesięcy
		Oderberg	4 miesiące
		Wrocław	nie wiadomo

Jedna nazwa. 47 lat służby holowniczej w żegludze, 1 rok w wojsku.

Źródła: [1] s. 96; Manikowski F. – rozmowa 16.12.2004; [15] s. 266; [23] s. 145; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

W niektórych źródłach statek występuje jako VICTOR.

VILNO > WILNO

Holownik parowy, zbudowany w 1899 r. – brak informacji o stoczni, nieznane parametry kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

1899–1911	ВИЛЬНО	brak informacji o statku
1912	ВИЛЬНО	Pińsk – statek ujęty w urzędowym spisie jednostek
1912–1920	ВИЛЬНО	Pińsk (?)
1921–1939	WILNO	Pińsk (?)
1938	WILNO	statek ujęty w wykazie mobilizacyjnym w Pińsku
31.08.1939	WILNO	statek zmobilizowany, odpływa z Pińska na wschód w konwoju prowadzonym przez statek KLARA
17.09.1939	WILNO	dociera do Dawidgródka nad Horyniem
18.09.1939	WILNO	powraca do Pińska
19.09.1939	WILNO	statek wyrusza w górę Piny
21.09.1939	WILNO	statek zbombardowany przez Luftwaffe, zatonął pod Kuźliczynem (wejście z Piny na Kanał Królewski)

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6, 21.02.1999 s. 3; [5] s. 311, 315, 326, 329, 353; [30].

Reedereien [30] stwierdza „w pierwszych dniach wojny warsztaty portowe (w Pińsku) przebudowały na statek uzbrojony, statek WILNO, uzbrajając go w dwa działa 75 mm i 4 ckm” (Flotyła Pińska s. 7). Jak to było możliwe, skoro inne źródła mówią, że statek WILNO w dniu 31 sierpnia wyruszył w konwoju aż do Dawidgródka?

VOIN

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1890 r. – Elbing, F. Schichau, nr 430; $L = 31,22$ m, $B = 4,22/7,37$ m, $T = 0,80$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 110 KM; kocioł parowy – brak informacji.

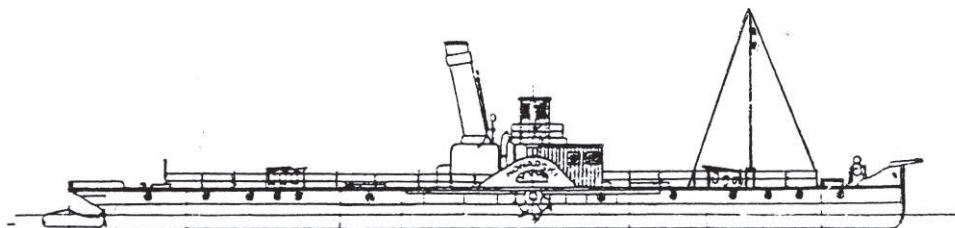
Przebieg służby

1890–1919	ВОИИ	Ivan Nejdenov, Novogeorgevsk k. Chersonia
1919	(H) ВОИИ	zdobyty na Berezynie, można sądzić, że był to statek zbudowany w Elblągu

Źródła: [1] s. 89, 98; [5] s. 49; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

WOŁGA > H 4 > STANISŁAW KONARSKI > HERKULES > KONARSKI > KUJAWY

Holownik parowy, zbudowany w 1912 r. – Kijów, Južno-Ruskij Mašinstroitelnyj Zavod; $L = 43,20$ m, $B = 5,49/11,10$ m, $T = 0,70-0,80$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 200 KM, $\varnothing(298, 511) \times 700$ mm, 50/50; kocioł parowy – 12 atn, 62,8 m².



KONARSKI ex WOŁGA₁₉₁₂ sylwetka 1948



STANISŁAW KONARSKI ex VOŁGA₁₉₁₂ lata 1928–1939

Przebieg służby

1912–1919	БОЛГА	brak informacji
12/13.10.1919	БОЛГА	w czasie bitwy pod Skrygałowem Flotyła Pińska WP zniszczyła sterówkę i uszkodziła tambor Wołgi, załoga uciekła, porzucając statek
10. 1919	БОЛГА	Szestowicze – strzał armatni ze 150 m (por. Hryniewiecki) uszkodził kocioł
06.03.1920		statek zdobyty w Narowli przeholowany przez T 2 do Pińska
	H 4	WP Flotyła Pińska – holownik – nie wszedł do eksploatacji
25.07.1920	H 4	zatoniony na Pinie, podczas odwrotu WP z Polesia
04.1921		wydobyty, przeznaczony do kasacji, wrak zakupiło WTTiŻ
1922–1924	[H 4]	Stocznia Modlińska – odbudowa, w kołach napędowych wymiana drewnianych łopat na stalowe
1924–1926	ST. KONARSKI	ZWTTiŻP S.A., Warszawa
1927–1939	ST. KONARSKI	Polska Żegluga Rieczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa N = 200KM
1927	ST. KONARSKI	zamrożenie na trasie pociągu holowniczego
1929		nowy kocioł W. Fitzner, Siemianowice, typ szkocki 16 atn, 50,3 m ²
1939–1945	HERKULES	Weichsel Reederei GmbH, Warschau
08.1944	HERKULES	załoga zamaskowała statek w Łomiankach, odkryty przez Niemców i uprowadzony do Gdańska
03.1945		zatoniony w Gdańsku na Motławie

1946	[ST.KONARSKI]	wydobyty i odbudowany
1948	KONARSKI	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa nowy kocioł 12 atn, 94 m ² , Stettiner Oderwerke nr 2193-1938
1949–1950	KONARSKI	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1951–1955	KUJAWY	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa nr rejestracyjny 187
1952		
1956–1963	KUJAWY	Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa aktualna moc $N = 195$ KM
1964–1966	KUJAWY	P.P. Żegluga Bydgoska, Bydgoszcz nr rejestracyjny 420
1966		statek wycofany z eksploatacji
1969		obcięto tambory, hulk przeholowano do Krzyża
1969–1976		biuro ekspozytury ŻB w porcie Krzyż
1977		złomowanie – Stocznia Czarnkowska

Podsumowanie

55 lat służby, w tym:

bandera rosyjska i sowiecka 8 lat,
bandera polska 41 lat,
bandera niemiecka (okupacja) 6 lat.

Porty macierzyste:

nie wiadomo 8 lat
Pińsk 1 rok
stocznia Modlin 3 lata
Warszawa 34 lata
Gdańsk 6 lat
Bydgoszcz 2 lata

Nazwa VOŁGA 8 lat, H 4 4 lata, STANISŁAW KONARSKI 15 lat, HERKULES 6 lat, KONARSKI 5 lat, KUJAWY 16 lat.

53 lata służby holowniczej w żegludze i 2 lata w wojsku.

Źródła: [2] s. 12; Barbaś H. – korespondencja 7.09.1999 s. 3; Danielewicz W. – rozmowa w Gdańsku 2.08.1997; Danielewicz W. – korespondencja 5.06.1999 s. 5, 9.04.2000 s. 7; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II-B-6; [6] s. 92; [38]; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960 i 1962; [23] s. 152, 153; [26] s. 15, 16, 25; Michalski M.A. – obserwacje własne statków: STANISŁAW KONARSKI, KONARSKI i KUJAWY.

Delkowski lansuje swoją teorię o czterech statkach bliźniaczych, nie wyjaśniając o którego STEINKELLERA mu chodzi. ROBERT/STEINKELLER był bowiem statkiem zbudowanym w Czechach, natomiast ODRA/STEINKELLER był zbudowany w Rosji (nie wiadomo gdzie), pozostałe 3 statki zbudowano na Ukrainie. Z Kijowa pochodzą z jednego rocznika (1912) STANISŁAW KONARSKI i MINISTER LUBECKI, ale wyraźnie różnią się wyglądem, natomiast MICKIEWICZ jest od nich prawdopodobnie o 40 lat starszy.

Gęsikowski błędnie podaje, że odbudowy statku STANISŁAW KONARSKI po I wojnie światowej dokonała stocznia Wojana w Gdańsku, podczas gdy istnieje zdjęcie (w zbiorach Waldemara Danielewicza), przedstawiające ten statek w tym samym czasie na pochylni w Modlinie. Również nie jest prawdą, że statek pływał w Polskiej Żegludze Państwowej, gdyż firma ta została rozwiązana w 1921 roku, a odbudowa statku zakończyła się dopiero w 1924 r. Autor ten także powtarza, że STEINKELLER był statkiem bliźniaczym, co zanegowane zostało wyżej. Gęsikowski

wplątuje w te kijowskie koneksje także statek SUPIŃSKI, który w rzeczywistości zbudowany był w Fegeltz Werft w Bremie.

Reedereien [23] w okresie przedwojennym stosują nazwę KONARSKI, zamiast STANISŁAW KONARSKI i całkowicie pomijają okres wojny i nazwę HERKULES, nie zamieszczając statku ani w Weichsel Reederei, ani w grupie „wojennych zdobytcy III Rzeszy”, czyli statków przywłaszczonych.

VORON > T 2 > VORON > MINA

Statek pasażerski (50), parowiec, zbudowany w 1904 r. – Pińsk, O'Brien de Lassy; $L = 22,85$ m, $B = 3,04/4,57$ m, $T = 0,62$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 30 KM – O'Brien de Lassy, Pińsk; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1904–1919	БОРОН	W. Feldmann, Pińsk
1919	БОРОН	zarekwirowany – Czerwona Wojenna Flotylla Dnieprzańska
16.03.1920		zdobyty przez WP w Narowli
	T 2	WP – Flotylla Pińska – transportowiec
28.04.1920	T 2	dowódca popełnił błąd nawigacyjny, wpływając na Dniepr koło miejscowości Pieczki – statek zdobyli bolszewicy
1.05.1920	БОРОН	Czerwona Wojenna Flotylla Dnieprzańska, 2 ckm
17.06.1920	МИНА	trałowiec – zatonął

Podsumowanie

Znane jest tylko 16 lat służby (1904–1920), w tym: Porty macierzyste:

bandera rosyjska (zabór)	15 lat	Pińsk	15 lat
bandera sowiecka	1 rok	nie wiadomo	1 rok
bandera polska	1,5 miesiąca		

Nazwa VORON 16 lat, T 2 1,5 miesiąca, MINA 1,5 miesiąca.

15 lat służby w żegludze pasażerskiej, 1 rok w wojsku.

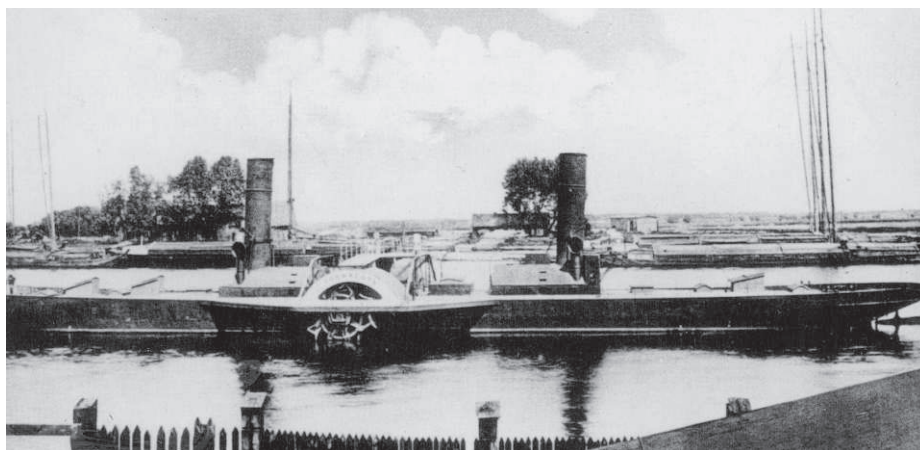
Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 27.02.2000 zał. 11; [6] s. 85; [30].

VORWÄRTS > Y > (H) JÓZEF KSIĄŻĘ PONIATOWSKI > SATURN > SOBIESKI

Holownik parowy, zbudowany w 1899 r. – Danzig, J.W. Klawitter, nr 229; $L = 45,50$ m, $B = 5,65/$? m, $T = ?$ m; maszyna parowa 500 KM; 2 kotły parowe (jeden przed, drugi za maszyną).

Przebieg służby

1900–19xx	VORWÄRTS	Johann Wilhelm Klawitter, Danzig
19xx–1922	Y	brak informacji Hipoteza: statek w chwili zakończenia działań wojennych uszkodzony, pozostał po polskiej stronie, w latach 1919–1921 naprawiony
1922–1924	JÓZEF KS. PONIATOWSKI	TZŻP S.A., Warszawa aktualna moc $N = 450$ KM
1924–1927	JÓZEF KS. PONIATOWSKI	ZWTTiŻP S.A., Warszawa
1928–1929		statek nieczynny, wymontowano maszynę i kotły, kadłub kupił Edward Leszczyński z Warszawy
1929		przebudowa na statek pasażersko-towarowy, przedłużenie kadłuba do $L = 59,00$ m, $B = 5,80/11,50$ m, $T = 0,95$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 180 KM, 1 kocioł (za maszyną)
1930–1939	SATURN	Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., Warszawa
1939–1944	SATURN	Weichsel Reederei GmbH, Warschau
1940		statek ma kolizję z elementami zniszczonego mostu w Anopolu, poważne uszkodzenia



VORWÄRTS ₁₈₉₉ w Gdańsku – holownik o największej mocy na Wiśle – 500 KM

1942	SATURN	staranował w Gdańsku statek BALTIC, Bałtyk – uszkodzony
08. 1944	SATURN	zatoniony w czasie Powstania Warszawskiego
1945	SATURN	wydobyty i odbudowany po sezonie nawigacyjnym
1946–1947	SOBIESKI	Żegluga Państwowa, Warszawa
1948	SOBIESKI	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa
1949–1950	SOBIESKI	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1950		statek towarowy
1951		statek wycofany z eksploatacji
1953		statek złomowany

Podsumowanie

W czasie 51 lat eksploatacji:

bandera niemiecka (zabór)	19 lat
bandera polska	23 lata
nieczynny – polskie wody	4 lata
bandera niemiecka (okupacja)	5 lat

Porty macierzyste:

Gdańsk	19 lat,
nie wiadomo	4 lata,
Warszawa	28 lat.

Nazwa VORWÄRTS 22 lata, JÓZEF KS. PONIATOWSKI 7 lat, SATURN 17 lat, SOBIESKI 4 lata.

19 lat holownik przemysłowy (stocznia), 26 lat w żegludze, (7 lat holownik, 18 lat statek pasażersko-towarowy i 1 rok statek towarowy), 6 lat – nieczynny.

Źródła: [1] s. 157, 178; Barbaś H. – korespondencja 7.09.1999 tab. 7, 14.06.2000 s. 23, 25.04.2002 s. 8, 18.07.2002 s. 2; [34] s. 36–38; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 1–2,



SATURN ex VORWÄRTS₁₈₉₉ w Toruniu 1937 (za nim FREDRO ex KAISER WILHELM₁₈₈₂)

11.05.1997 s. 13, 29.06.1997 s. 4, 12.10.1998 s. 5; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–28; Makijewski H., *Morze* 1975 nr 3; Klawitter J.W. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; Manikowski F. – rozmowy 15.03.2002, 10.08.2004; [23] s. 146, 149, 152; Michalski M.A. – obserwacje własne statków SATURN i SOBIESKI.

Arkuszewski [1] przypisuje własność statku SATURN firmie „Merkury”, która w latach 30. XX w. już nie istniała. W okresie powojennym statek SOBIESKI nie został przez niego zauważony.

Danielewicz wyjaśnia, że podpis pod zdjęciem w „Morzu” mówiący o tym, że SATURN został zbudowany w Płocku w 1905 roku, nie pochodził z jego tekstu, lecz był „upiększeniem redakcyjnym”, sprzecznym z jego wiedzą o tym statku.

Delkowski uważał, że statek kupiono w Gdańsku w roku 1919, brak jednak potwierdzenia tego faktu, jak również brak dowodów eksploatacji statku w latach 1919–1921.

Autor uważa, że jego hipotezę potwierdzają następujące fakty:

1. VORWÄRTS był statkiem dysponującym największą mocą w całej flocie wiślanej (500 KM) i tylko jego moc, w wyniku 20-letniej eksploatacji, mogła spaść do 450 KM.

2. Liczba dwukominowych bocznokołowów ograniczała się na Wiśle do 3 sztuk i tylko w tym wąskim gronie należało szukać statku poprzednika J. KS. PONIATOWSKIEGO. Z tych dwóch statków FREDRO odpadł, ponieważ kotły miał równoległe, a nie w tandemie, a poza tym pływał nadal obok J. KS. PONIATOWSKIEGO. ORION też pływał w latach dwudziestych, ale od roku 1903 miał już tylko jeden kocioł i jeden komin. Pozostała więc tylko jedna możliwość.

SOBIESKI, co prawda, uważany był za statek stary, którym w zasadzie nie był, mając w chwili wycofania z eksploatacji, zaledwie 50 lat. Ale jego dwie wojenne kolizje, naprawione byle jak i zatopienie w 1944 r., zakończone bardzo pośpieszną naprawą (niedobór statków w eksploatacji), konieczność utrzymania go w linii przez pięć sezonów (1946–1950), gdy inne statki miały pilniejsze potrzeby naprawcze, spowodowało takie zniszczenia, w wyniku których jego odnowa byłaby już całkiem nieopłacalna.

WANDA > Z

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1889 r. – Elbing, F.Schichau, nr 423; $L = 36,27$ m, $B = 4,26/7,92$ m, $T = 0,52$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 140 KM – F. Schichau, Elbing; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1889–1891	БАНДА/WANDA	Chaim Rogozik, Płock
1892–1904	БАНДА/WANDA	Edmund Jaworski, Płock
1905–1912	БАНДА/WANDA	Felicja Jaworska, Płock
po 1912	Z	brak dalszych informacji o statku

Źródła: [1] s. 98; [3] s. 10; Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 5; [23] s. 148, 151; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

Spis statków zbudowanych przez stocznnię Ferdinanda Schichaua podaje odmienne parametry statku, a mianowicie: $L = 41,40$ m, $B = 4,50/9,00$ m, $T = 0,69$ m.

WANDA > KRAKAU > WANDA *

Holownik inspekcyjny, parowiec, zbudowany w 1909 r. – Kraków, I. Zieleniewski; jeden z serii czterech bliźniaczych statków (pozostałe to MELSZTYN, KOPERNIK i TYNIEC) – rufa i dziób tego samego kształtu; $L = 38,50$ m, $B = 4,70/8,60$ m, $T = 0,60$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 80 KM, $\varnothing(300, 550) \times 650$ mm, 55/55; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1909–1915	WANDA	KuK Galizische Statthalterei, Krakau
1916–1918	WANDA	KuK Galizische Statthalterei, Krakau Abteilung Puławy
1919	WANDA	Ministerium Robót Publicznych, Puławy
1920	WANDA	Państwowy Zarząd Dróg Wodnych, Puławy
1921–1922	WANDA	Zarząd Rzeki Wisły, Puławy
1923–1926	WANDA	Zarząd Rzeki Wisły, Sandomierz
1926	WANDA	statek w planie mobilizacyjnym “S” 26/27 w Warszawie
1927–1932	WANDA	Zarząd Dróg Wodnych, Sandomierz
1933–1939	WANDA	Państwowy Zarząd Wodny Tarnów - port Szczucin
1939–1945		KRAKAU Weichsel-Strombauverwaltung, Krakau
1945–1950	WANDA	Państwowy Zarząd Wodny, Sandomierz
1951–1963	WANDA	Rejon Dróg Wodnych, Sandomierz
1955		nowy kocioł 11 atn, 40 m ² , Meier Jäger nr 2894–1955, moc $N = 110$ KM
1963		statek wycofany z eksploatacji
rok złomowania		nieznany

Podsumowanie

54 lata służby, w tym:		Porty macierzyste
bandera austriacka (zabór)	7 lat	Kraków 13 lat
bandera austriacka (okupacja)	2 lata	Puławy 7 lat
bandera polska	39 lat	Sandomierz 28 lat
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat	Szczucin 6 lat

Nazwa WANDA 48 lat, KRAKAU 6 lat.

Cały okres służby wyłącznie w administracji wodnej.

Źródła: [1] s. 103, 133–134; Barbaś H. – korespondencja 14.06.2000 s. 1', 4', 31, 15.12.2001 s. 8, 25.04.2002 s. 10; Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 5, 9.04.2000 s. 7; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962; [23] s. 146, 147, 150; Michalski M.A. – obserwacje własne statku WANDA w Sandomierzu

Arkuszewski [1] napisał, że statek przeznaczony był na Wisłę lub Dniestr, jednak w praktyce całą swą służbę pełnił wyłącznie na Wiśle. Opis zawiera nieprawdziwą datę zbudowania statku – 1912 zamiast 1909 (istnieje zdjęcie wszystkich czterech bliźniaczych statków, stojących w porcie Nadbrzezie w 1910 roku).

Barbaś powtarza za Arkuszewskim datę 1912.

Delkowski w swym wykazie pomija statek WANDA.

Ponieważ, przez cały okres eksploatacji użytkowano tę samą maszynę, należy przypuszczać, że wzrost mocy, który nastąpił w 1955 roku, był wynikiem zastosowania nowego, wydajniejszego kotła.

* Sylwetka statku – patrz hasło MELSZTYN.

WARSZAWA (paropływ nr 15) > Z

Holownik parowy, zbudowany w latach 1858–1862 – Warszawa, Warsztaty Żegluga Parowej na Solcu, parametry kadłuba – nieznane; maszyna parowa 60 KM – Warsztaty Żegluga Parowej, Warszawa; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1862–1870	WARSZAWA	s. Ż. P. na Rz. s. K. Andrzej hr. Zamoyski et Co., Warszawa
1871		przymusowa sprzedaż statku do Rosji brak informacji o dalszych losach statku

Źródła: [1] s. 55, tab. 3; [23] s. 153.

X > WARSZAWA

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zakupiony poza imperium rosyjskim w 1873 r., parametry kadłuba i jednostki napędowej – nieznane.

Przebieg służby

18xx–1873	X	brak informacji
1873–18xx	BAPIIIABA/WARSZAWA	Żegluga Parowa Maurycego Fajansa, Warszawa nie wiadomo, jak długo pływał po Wiśle i jakie były jego dalsze losy

Źródła: [1] s. 96; [23] s. 146.

Reedereien [23] podają rok 1884 jako ostatni rok służby statku.

WARSZAWA

Statek inspekcyjny, parowiec, zbudowany w 1881 r. – Elbing, F. Schichau, nr 178; $L = 17,30$ m, $B = 3,65/?$ m, $T = ?$ m; maszyna parowa 50 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1881–1886	BAPIIIABA	rosyjska administracja wodna, Warszawa
po 1886		brak dalszej informacji o losie statku

Źródła: [23] s. 148; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

Autor nie spotkał notatki o statku w żadnym z polskich źródeł.

WARSZAWA

Statek parowy zbudowany w 1884 r. – Warszawa, stocznia M. Fajans – bliźniaczy statek KRAKÓW. Brak jakichkolwiek dalszych wiadomości o tych statkach.

Źródło: [3] s. 10.

Żadne inne źródło nie wspomina tego statku, który nie mógł być zbudowany, ponieważ Fajans wznowił działalność stoczni na Solcu dopiero w roku 1886.

X > WARSZAWA > Z

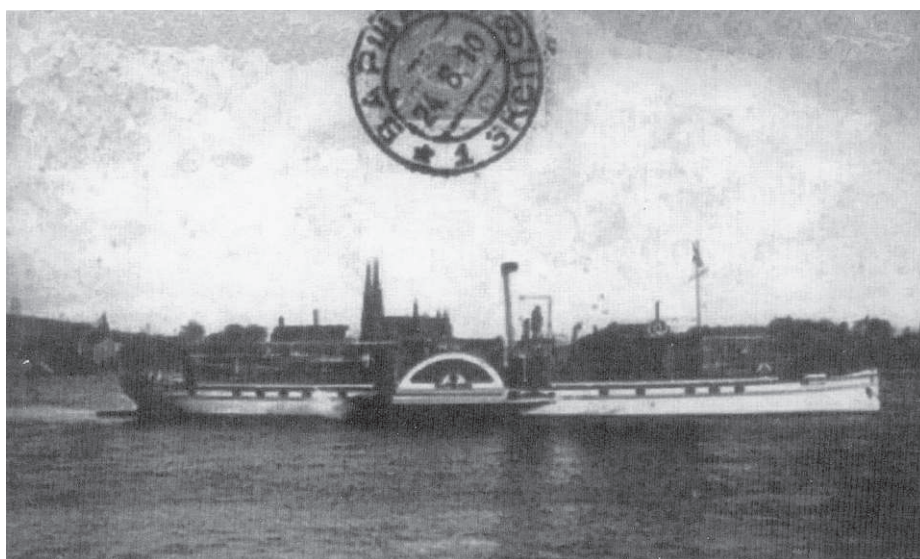
Statek inspekcyjny, parowiec, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

przed 1895	X	brak informacji
1895–1905	БАПИІАВА	rosyjska administracja wodna w Warszawie
po 1905	Z	dalsze losy statku – nieznane

Źródła: [1] s. 104; [3] s. 10; [23] s. 148.

Barbaś [3] podaje Briańsk jako miejsce zbudowania statku.



WARSZAWA_x statek inspekcyjny w Warszawie pomiędzy 1895 a 1905

WARSZAWA > JURGENSON > SKARBEEK > Z

Statek pasażersko-towarowy (245 pasażerów), parowiec, zbudowany w 1899 r. – Warszawa, Stocznia M. Fajans i Synowie; $L = 37,00$ m, $B = 4,26/9,40$ m, $T = 0,70$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 135 KM – M. Fajans i Synowie, Warszawa; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1899–1912	BAPIIIABA/WARSZAWA	Żegluga Parowa M. Fajans i Synowie, Warszawa
1912–1915	BAPIIIABA/WARSZAWA	WATHiŻ, Warszawa
1915–1918	JURGENSON	zarekwirowany przez FECH, Warschau
1919–1921	SKARBEEK	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1921–1924	SKARBEEK	WTTiŻ S.A., Warszawa
1924–1927	SKARBEEK	ZWTTiŻP S.A., Warszawa
1928	Z	dalszy los statku – nieznan

Podsumowanie

Znane jest 28 lat służby statku, w tym:	Port macierzysty:
bandera rosyjska (zabór) 16 lat,	tylko Warszawa
bandera niemiecka (okupacja) 3 lata	
bandera polska 9 lat	

Nazwa WARSZAWA 16 lat, JURGENSON 3 lata, SKARBEEK 9 lat.

25 lat w żegludze pasażersko-towarowej i 3 lata w transporcie wojskowym.

Źródła: [1] s. 100; Danielewicz W. – korespondencja 29.06.1997 s. 4, 7.12.1997 zał. 6; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–2; [23] s. 146, 151, 152.

Arkuszewski [1] wymienia statek WARSZAWA, ale SKARBEEK został przez niego pominięty.

Delkowski z kolei wymienia statek SKARBEEK, ale nie wiąże go z jego poprzednią nazwą.

Reedereien [23] wymieniają statek WARSZAWA i SKARBEEK, ale tylko do 1924 r., oczywiście JURGENSON jest im nieznan.

WARTA

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany ok. 1865 r., prawdopodobnie w Poznaniu, według koncepcji Ossowskiego, który „wynalazł nowy system konstrukcji statków do przebywania miążkich wód”. Nieznane są ani parametry kadłuba, ani jednostki napędowej, ani cechy nowego systemu.

Przebieg służby

1865–18xx WARTA

Potulicki* et Szczaniecki**,
 Spółka Żeglugi Parowej Systemu Ossowskiego
 podobno statek pływał pomiędzy Poznaniem a Śremem
 brak dalszych informacji o statku i armatorze

Źródło: [1] s. 75–76.

* Józef hr. Potulicki

** Konstanty Szczaniecki

WARTHE > WARTA > WARTHE > ZYGMUNT STARY

Statek inspekcyjny, parowiec; zbudowany w 1883 r. – Elbing, F. Schichau, nr 226; $L = 24,50$ m, $B = 5,30/7,20$ m, $T = 0,90$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 25 KM – F. Schichau, Elbing; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1883–1920	WARTHE	Königliche Wasserbauverwaltung, Posen
1920	WARTA	Inspekcja Dróg Wodnych, Poznań
1921–1927	WARTA	Zarząd Rzeki Warty, Poznań
1927–1932	WARTA	Zarząd Dróg Wodnych, Poznań
1933–1939	WARTA	Państwowy Zarząd Wodny, Poznań
1936		nowa maszyna parowa 55 KM, Übigau, Dresden
1939–1945	WARTHE	Reichswasserstraßenamt, Posen
1945–1950	ZYGMUNT STARY	Państwowy Zarząd Wodny, Poznań
1951–1952	ZYGMUNT STARY	Rejon Dróg Wodnych, Poznań
1952		nr rejestracyjny 328
1953–1955	ZYGMUNT STARY	Rejon Dróg Wodnych, Gorzów Wlkp
1956–1958	ZYGMUNT STARY	Rejon Dróg Wodnych, Bydgoszcz, port Czarnków
1958		statek wycofany z eksploatacji
1960		statek złomowany – stocznia Czarnkowska

Podsumowanie

75 lat służby, w tym:

bandera niemiecka (zabór)	37 lat
bandera polska	32 lata
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat

Porty macierzyste:

Poznań	69 lat
Gorzów Wlkp	3 lata
Czarnków	3 lata

Nazwa WARTHE 43 lata, WARTA 19 lat, ZYGMUNT STARY 13 lat.

Cały okres służby – holownik w administracji wodnej.

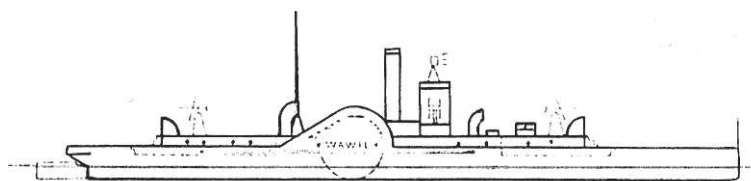
Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 5.06.1999 s. 7 i 8; Gęsikowski K. *Między wojnami*, Wodniak bydgoski; [24] s. 143; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

WAWEL > INGE > WAWEL

Holownik parowy, zbudowany w 1893 r. – Stettin, Stettiner Vulcanwerft; $L = 35,66$ m, $B = 4,00/7,60$ m, $T = 0,53$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM – Stettiner Oederwerke; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1893–1918	WAWEL	KuK Galizische Statlalterei, Krakau
10–12. 1912	WAWEL	statek zmobilizowany - I Korps Krakau, 2 x 37 mm, 2 ckm
07.1914	WAWEL	Österreichische Weichselflotte, Krakau opancerzony, 4×37 mm, 2 ckm
5.08.1914	WAWEL	brał udział w opanowaniu statków NADWIŚLANIN i GOPLANA koło Nowego Brzeska
12.08.1914	WAWEL	zdobył statki STEINKELLER i PLANETA
5.09.1914	WAWEL	został zdobyty przez Rosjan
1915	WAWEL	zatopiony przez Rosjan pod Annopolem
1916		wrak wydobyty przez Austriaków i odbudowany przez stocznię puławską, podwyższenie kadłuba, likwidacja pokładówek, bulaje w burtach
1919	WAWEL	Ministerium Robót Publicznych, Warszawa
06.1919	WAWEL	wcielony do Flotyli Wiślanej, Modlin
07.1920	WAWEL	WP Flotyli Wiślanej – III dywizjon, Modlin, 2×80 mm, 4 km
16.08.1920		bitwa pod Dobrzyniem, udaremnienie przeprawy
18.08.1920	WAWEL	obrona mostu płockiego przed bolszewikami
10.1920	WAWEL	statek sztabowy Flotyli Wiślanej, Toruń
2.03.1921	WAWEL	Komenda Portu Wojennego, Toruń
11.1921–1923	WAWEL	Okręgowa Dyrekcja Regulacji Rzek Żeglownych w Warszawie
1923		naprawa
1924–1927	WAWEL	Dyrekcja Dróg Wodnych, Warszawa
1927–1929	WAWEL	Zarząd Dróg Wodnych, Warszawa
1928		przebudowa, przedłużenie do $L = 42, 50$ m, nowy kocioł i maszyna
1930–1932	WAWEL	Zarząd Dróg Wodnych, Puławy
1933–1939	WAWEL	Państwowy Zarząd Wodny, Puławy
1939–1945	INGE	Wasserstraßenamt, Warschau

WAWEL₁₈₉₃ sylwetka 1914

WAWEL₁₈₉₃ Puławy

03-09.1945	(WAWEL)	Państwowy Zarząd Wodny, Płock – przeprawa promowa zespół sprzężony Płock–Radziwie
10.1945-1950	WAWEL	Państwowy Zarząd Wodny, Puławy
1951–1963	WAWEL	Rejon Dróg Wodnych, Puławy nr rejestracyjny 1
1952		
1964–1971	WAWEL	Okręgowy Zarząd Wodny, Puławy
1965		nr rejestracyjny Wa-I-13
1971		statek wycofany z eksploatacji
1971–1989		kadłub porzucony w basenie portu Puławy
1982		fala powodziowa wyrzuciła kadłub na ląd
1989		statek złomowano

Podsumowanie

78 lat służby, w tym:

bandera austriacka (zabór)	24 lata
bandera rosyjska (zabór)	1 rok
bandera polska	47 lat
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat

Porty macierzyste:

Kraków	21 lat
Warszawa	16 lat
Modlin	1 rok
Toruń	1 rok
Puławy	39 lat
Płock	0,5 roku

Nazwa WAWEL 72 lata, INGE 6 lat.

73 lata służby holowniczej w administracji wodnej i 5 lat służby wojskowej, w tym akcje bojowe na górnej Wiśle i pod Płockiem.

Źródła: [1] s. 104; [3] s. 12, 15, 17; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 7, 8, zał. 6, 7, 7.09.1999 s. 2, 14.06.2000 s. 1', 4', 5', 6', 10', 29, 25.04.2002 s. 3, 5, 10; Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 5, 7.12.1997 zał. 4, 12.10.1998 s. 1–2, 5; Danielewicz W. – rozmowa w Gdańsku 2.08.1997; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. IV–7; [7] s. 48, 50, 54, 57–58, 64, 66–67, 69, 71–73, 79–80, 82, 87, 89–90, rys. 11; IŻŚ Warszawa – Księga rejestracyjna statków 1965–2002; [23] s. 146, 147, 150; [30]; Michalski M.A. – obserwacje własne statku WAWEL w Płocku i Puławach.

Arkuszewski [1] wymienia w tabeli statek WAWEL, ale nie poświęcił ani jednego słowa tekstu, temu statkowi, który pływał pod polską banderą przez 47 lat.

Barbaś [3] błędnie podaje, że WAWEL został zbudowany w 1887 roku w Elblągu. Drugim błędem Barbasia jest stwierdzenie, że WAWEL został odbudowany w 1945 roku. Tymczasem statek ten już od początku marca obsługiwał w Płocku przeprawę promową, nie mając jeszcze pomalowanej swej nazwy, lecz zamalowany, a dający się odczytać napis INGE.

Reedereien [23] piszą o służbie w austriackiej administracji wodnej, a nie wspominają ani Flotyli Wiślanej w czasie wojny Bałkańskiej (1912), ani w czasie I Wojny Światowej (1914).

[30] podaje długość 38,00 m, (taką długość miał WAWEL Fajansa), natomiast omawiany statek miał $L = 35,66$ m. W roku 1914 był on początkowo w służbie austriackiej, a po 5 września w służbie rosyjskiej, nie był natomiast eksploatowany przez flotyllę niemiecką. Na rysunku, autorstwa Ryszarda Łakomskiego, ma on monstrualne tambory, ponadto rysunek sugeruje nieprawidłowy układ siłowni: maszyna od strony dziobu, a za nią kocioł. W rzeczywistości kocioł był od strony dziobu, a za nim maszyna.

WAWEL

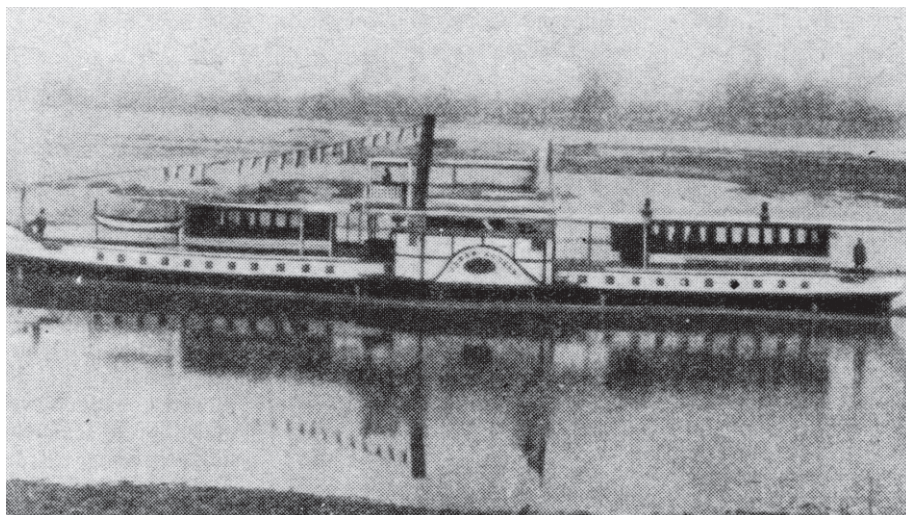
Statek pasażerski (160), parowiec, zbudowany w 1904 r. – Warszawa, Stocznia Maurycy Fajans i Synowie; $L = 38,00$ m*, $B = 4,00 / 8,20$ m, $T = 0,63$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM – M. Fajans i Synowie, Warszawa; kocioł parowy – M. Fajans i Synowie, Warszawa.

Przebieg służby

1904–1912	BABEJIB/WAWEL	Żegluga Parowa M. Fajans i Synowie, Warszawa
1912–1914	BABEJIB/WAWEL	WATHiŻ, Warszawa
1914		statek zarekwirowany przez armię rosyjską
09.1914		statek spalony i zatopiony przez Rosjan pod Annopolem

Źródła: [1] s. 91, 101, 105, 110, 114, 118; Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 5, 7.12.1997 zał. 4, 12.10.1998 s. 1; Danielewicz W. – rozmowa w Gdańsku 2.08.1997; [10] s. 255; [23] s. 145, 146.

* Według Arkuszewskiego $L = 41,00$ m,

WAWEL₁₉₀₄ lata 1904-1914

WEICHSEL

Statek pasażerski, parowiec – drewniany kadłub; nieznane: rok i miejsce budowy, parametry kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

1857–1863	WEICHSEL	Theodor Behrendt und Co., Danzig; linia Nieszawa–Gdańsk
1864–1878	WEICHSEL	H. Behrendt, Danzig
1878		statek wycofany z eksploatacji i rozebrany

Źródła: [36] s. 87; Manikowski F. – rozmowa 16.12.2004; [23] s. 145.

Źródła różnią się swoimi informacjami: Fornaçon [36] pisze, że statek pływał u Rosenthala w Bydgoszczy, ale jeszcze w roku 1857 pod Gniewem statek spłonął doszczętnie, a *Reedereien* [23], że od początku pływał u Behrendta w Gdańsku.

WEICHSEL

Statek pasażerski, parowiec, nieznane: rok i miejsce budowy, parametry kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

1888–1896	WEICHSEL	Johannes Ick, Danzig
1896–1897	WEICHSEL	A. Stachowski, Danzig
po 1897		dalsze losy statku nieznane

Źródło: [23] s. 148, 151.

WENUS > POZNAŃ > Z

Statek pasażersko-towarowy (145 pasażerów), **parowiec**, zbudowany w 1894 r. – Elbing, F. Schichau, nr 549; $L = 35,96$ m, $B = 3,65/7,92$ m, $T = 0,50$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1894–1900	BEHEPA/WENUS	M. Zaks, I. Wasserman i Spółka, Płock
1900–1914	BEHEPA/WENUS	Towarzystwo Żeglugowe „Merkury”, Płock
1914–1915		statek zarekwirowany przez armię rosyjską statek zdobyty przez Austriaków
1916–1918	WENUS	KuK Österreichische Weichselflotte, Krakau
1919–1921	POZNAŃ	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa aktualna moc $N = 70$ KM
1922 po 1922	POZNAŃ	Towarzystwo Żeglugowe „Merkury”, Płock brak dalszych informacji o statku

Podsumowanie

Znane 28 lat służby statku, w tym:	Porty macierzyste:
bandera rosyjska (zabór) 21 lat	Płock 21 lat
bandera austriacka (okupacja) 3 lata	Kraków 3 lata
bandera polska 4 lata	Warszawa 3 lata
	nie wiadomo 1 rok

Nazwa WENUS 24 lata, POZNAŃ 4 lata.

24 lata w żegludze pasażersko-towarowej i 4 lata służby wojskowej.

Źródła: [1] s. 99; [3] s. 11; Barbaś H. – korespondencja 14.06.2000 s. 1'; Danielewicz W. – korespondencja 9.04.2000 s. 2; [23] s. 147, 150, 151; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

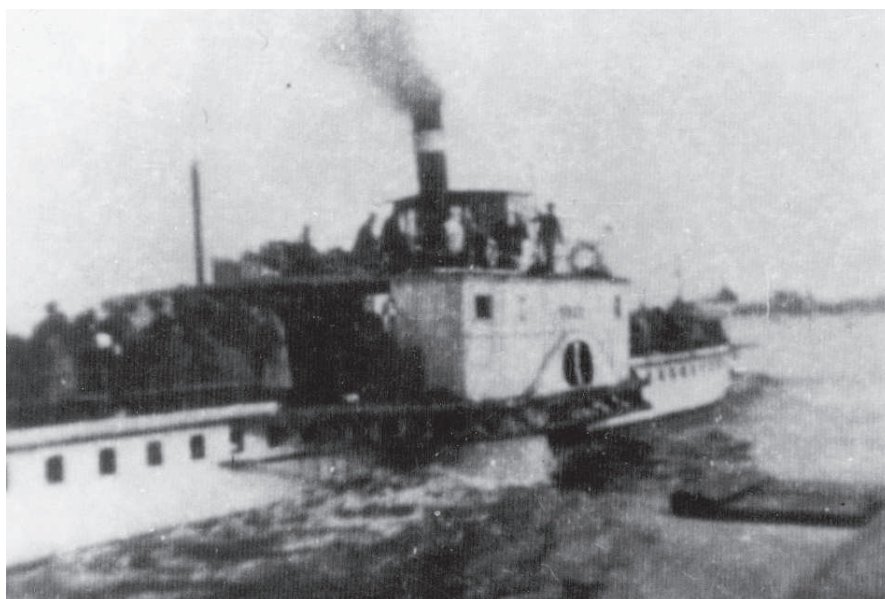
Zarówno Arkuszewski [1], jak i *Reedereien* [23] piszą, że pierwszym armatorem statku był M. Gold, a nie Zaks i Wasserman.

Krążyła plotka, że z omawianego statku zabrano maszynę do nowego statku WENUS, zbudowanego w 1920 r. w Puławach. Była to nieprawda, ponieważ:

1. Nowy statek otrzymał maszynę 125 KM, a maszyna statku WENUS₁₈₉₄ dysponowała wtedy mocą tylko 70 KM.
2. Oba statki w ciągu 3 lat były eksploatowane jednocześnie, nie mogły więc pływać mając do dyspozycji jedną siłownię.

WENUS > SOWIŃSKI > GRAUDENZ > PRUT > SOWIŃSKI

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1920 r. – Puławy; $L = 40,00$ m, $B = 4,40/8,80$ m, $T = 0,60–1,00$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 125 KM; kocioł parowy – brak informacji.

PRUT₁₉₂₀ ex SOWIŃSKI pod Boiskami 1942**Przebieg służby**

1921	WENUS	Paweł Edelman, Puławy armator o rok opóźnił odbiór statku nie chcąc dopuścić do jego upaństwowienia
1922–1926	SOWIŃSKI	Paweł Edelman, Puławy
1926		statek przedłużony do $L = 51,10$ m
1926		zsuniecie się na burtę żle zamocowanego ładunku pokładowego, a potem wypadnięcie ładunku za burtę
1927–1939	SOWIŃSKI	Polska Żegluga Rieczna „Vistula” Sp. z o. o., Warszawa $N = 110$ KM
1939–1941	GRAUDENZ	Johannes Ick, Danzig – statek przywłaszczony
1942–1945	PRUT	Weichsel Reederei GmbH, Warschau
1945	SOWIŃSKI	Komisariat Żeglugi Śródlądowej, Warszawa; pierwszy statek pasażerski na Wiśle po II wojnie światowej linia Warszawa–Płock
1946–1947	SOWIŃSKI	Żegluga Państwowa, Warszawa
1948	SOWIŃSKI	Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa linia Warszawa–Puławy–Sandomierz
1949–1950	SOWIŃSKI	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Warszawa
1951–1955	SOWIŃSKI	P.P.Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa nr rejestracyjny 190; aktualna moc $N = 115$ KM
1952		
1956–1962	SOWIŃSKI	Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa
1962		statek wycofany z eksploatacji
1963		statek złomowany

Podsumowanie

42 lata służby, w tym:

bandera polska 36 lat,
bandera niemiecka (okupacja) 6 lat.

Porty macierzyste:

Puławy 6 lat
Warszawa 34 lata
Gdańsk 2 lata

Nazwa WENUS 1 rok, SOWIŃSKI 35 lat, GRAUDENZ 2 lata, PRUT 4 lata.

Cały okres służby w żegludze pasażersko-towarowej.

Źródła: [1] s. 157; [2] s. 11; [3] s. 14; Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 2, 7, zał. 2, 7.09.1999, s. 1, 3, tab. 3, 14.06.2000, s. 1, 2', 3', 7', 8', 23', 28, 15.12.2001 s. 4, 25.04.2002 s. 7; Danielewicz W. – korespondencja 29.06.1997 s. 9, 14.11.2000 s. 2; Delkowski E. – *Wykaz statków*, poz. I–17; [23] s. 146, 148, 152; Michalski M.A. – obserwacje własne statku SOWIŃSKI i PRUT, rejs na statku SOWIŃSKI w 1936 r.

Delkowski pisze, że statek miał początkowo werandę na pokładzie dziobowym, a tent na pokładzie rufowym. Weranda i tent zostały rozebrane w czasie przebudowy w 1926 roku.

Reedereien [23] nie wspominają, że w latach 1942–1945 statek nazywał się PRUT.

Istnieje niejasność, kto był właścicielem statku? W Puławach panuje opinia, że właścicielem był Paweł, a po jego śmierci Jakub Edelman. Tymczasem dokumenty z lat pięćdziesiątych, związane z upaństwowieniem statku, wymieniają Juliusza Dunin-Holeckiego. Autor wysuwa hipotezę, że właścicielem był Edelman, który znał ówczesny stosunek Niemców do Żydów i dlatego zawarł przed wybuchem wojny z Juliuszem Dunin-Holeckim (też armatorem), dzentelmeńską umowę, dotyczącą rzekomej sprzedaży statku. Nie przewidział jednak tego, że i bez niemieckiej okupacji straci statek, gdyż podczas upaństwowienia było całkiem obojętne czy obiekt stanowi własność żydowską, czy polską.

Nie wiadomo też dlaczego statek w wieku lat 47 (a więc jeden z nowszych), w pełni sprawny, został nagle wycofany i zniknął bez śladu?

Arkuszewski [1] nie wymienia statku SOWIŃSKI wśród statków z lat 1945–1962.

WESTERPLATTE

Prom osobowy, parowiec, zbudowany w 1884 r. – Danzig, J.W. Klawitter, nr 116; $L = 12,00$ m, $B = 3,60/?$ m, $T = 0,95$ m; maszyna parowa 15 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1884–1885	WESTERPLATTE	Alexander Gibsone, Danzig
1885–1894	WESTERPLATTE	Danziger Schiffahrts A.G., Danzig
1894–1921	WESTREPLATTE	„Weichsel“, Danzig
1921–1939	WESTERPLATTE	Freie Stadt Danzig
1939–1945	WESTERPLATTE	Magistrat der Stadt Danzig
po 1945		dalszy los statku nieznan

Podsumowanie

Znane jest 61 lat służby, w tym:

bandera niemiecka (zabór) 36 lat

bandera W.M. Gdańska 19 lat

bandera niemiecka (okupacja) 6 lat

Nazwa WESTERPLATTE 61 lat.

Całe 61 lat w żegludze pasażerskiej.

Źródła: Klawitter J.W. – Verzeichnis der erbauten Schiffe; [23] s. 146, 147, 152.

Najmniejszy ze wszystkich bocznokołowców. Autor przypuszcza, że statek uległ zniszczeniu w czasie walk o Gdańsk w 1945 roku.

Port macierzysty:

tylko Gdańsk

WILANÓW

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1911 r. – Włocławek, stocznia „Krater”; brak informacji o parametrach kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

1911–1914 ВИЛЬАНУВ/WILANÓW Towarzystwo „Krater”, Włocławek

1914 statek zarekwirowany przez armię rosyjską

1915 statek zniszczony i zatopiony przez Rosjan

Źródła: [1] s. 95, 102; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–51; [23] s. 149.

X > WILK > PSTRĄG

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1907 r.* – brak informacji o stoczni; $L = 30,10$ m, $B = 6,00/9,00$ m, $T = 0,90$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 80 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1907–193x X brak informacji

193x–1939 WILK Icchak Rozinnman, Kraków

1939–1945 WILK brak informacji

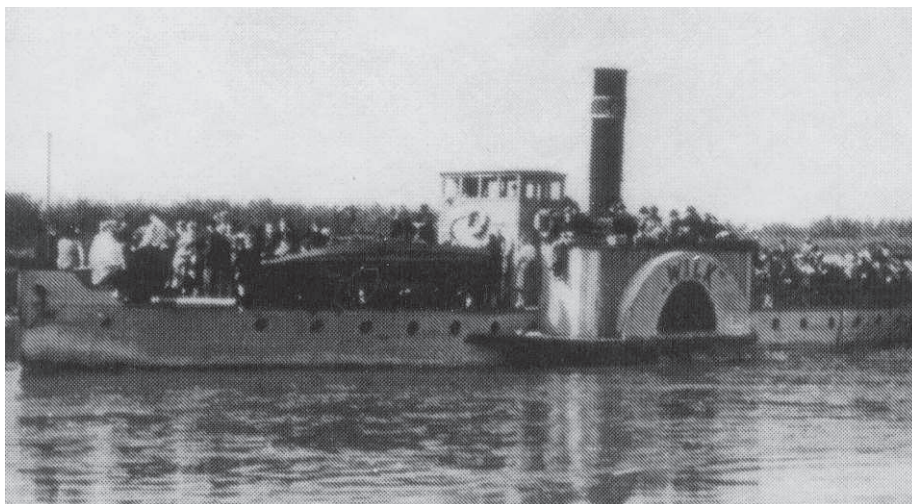
1945–1946 WILK brak informacji

1947 WILK Żegluga Państwowa, Kraków

1948 WILK Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Kraków

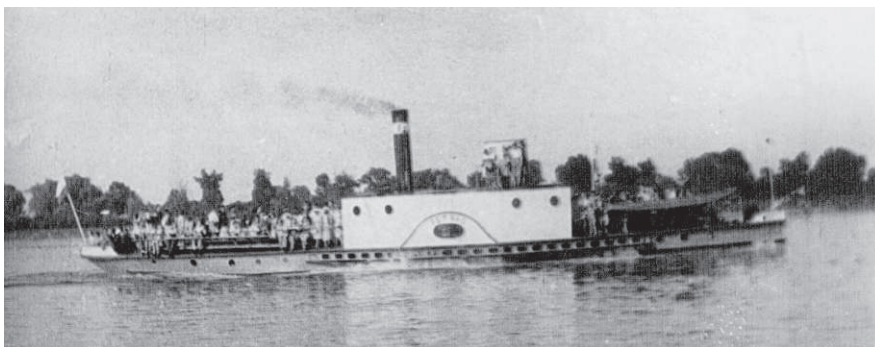
numer rejestracyjny 0180; aktualna moc $N = 80$ KM

1949–1950 WILK Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Kraków



WILK₁₉₀₇ Wisła w rejonie Krakowa, lata 40. XX w.

1951–195x		P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Kraków
1951/52		przebudowa – podniesienie tamborów do poziomu pokładu, nowe długie przybudówki tamborowe
1952	PSTRĄG	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Warszawa tylko ruch wycieczkowy, w ruchu liniowym statek nie mieścił się w czasie rozkładowym
1953	PSTRĄG	Rejon Dróg Wodnych, Warszawa – holownik
1954–1955	PSTRĄG	Rejon Dróg Wodnych, Puławy
1956–1959	PSTRĄG	Rejon Dróg Wodnych, Płock
1960–1963	PSTRĄG	Rejon Dróg Wodnych, Toruń
1964–1965	PSTRĄG	Okręgowy Zarząd Wodny Bydgoszcz – Oddział Toruń
1966		statek wycofany z eksploatacji (za małą siłą na haku) i złomowany



PSTRĄG ex WILK₁₉₀₇ na Wiśle pod Warszawą w 1952 r.

Źródła: Barbaś H. – korespondencja 15.12.2001 s. 10, 25.04.2002 s. 4, 10, 18.07.2002 s. 2; Danielewicz W. – korespondencja 7.12.1997 s. 6, 27.02.2000 zał. 1; Danielewicz W. – rozmowa w Gdańsku 2.08.1997; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I-49; Figuła S. – korespondencja 18.11.2004; Koziół T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001; PŻŚ – pismo nr WI-Tj 47/51 z dnia 27.04.1951.

W czasie służby w Krakowie statek wykonywał także prace holownicze.

Barbaś stawia tezę, że PSTRĄG to skrócony statek EKSPRESS. Jest to historia całkowicie nieprawdopodobna.

* Data zbudowania statku podana przez Hieronima Barbasia.

WISŁA (paropływ nr 2) > Z

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1847 r. – Nantes, Vincent Gâche; $L = 42,00$ m, $B = 3,44/?$ m, $T = 0,34$ m; maszyna parowa jednostopniowego rozprężania 30 KM, Vincent Gâche, Nantes; kocioł parowy – Vincent Gâche, Nantes.

Przebieg służby

1847–1848	WISŁA	Eduard Guibert, Warszawa
1849–1870	WISŁA	S. Ż. P. na Rz. S. K. Andrzej hr. Zamoyski et Co., Warszawa
1851–1853		przedłużenie kadłuba
1871		przymusowa sprzedaż statku do Rosji, dalsze losy nieznane

Źródła: [1] s. 40–42, 48, tab. 3; [3] s. 9; [10] s. 253; [23] s. 148, 153.

Barbaś [1] błędnie przypisuje statkowi WISŁA rejs z Warszawy do Krakowa w roku 1850 z Andrzejem hr. Zamoyskim na pokładzie. Wymieniony rejs odbył statek KRAKÓW.

WISŁA

Holownik parowy, zbudowany w 1873 r. – Belgia; parametry kadłuba i jednostki napędowej – nieznane.

Przebieg służby

1873–18xx	ВІСЛІА/WISŁA	Żegluga Parowa Maurycego Fajansa, Warszawa
		dalsze losy statku nieznane

Źródła: [1] s. 96; [23] s. 146.

Reedereien [23] podają, że WISŁA była statkiem pasażerskim, który pływał w okresie od 1873 do 1915 r. Nie jest to prawdą, ponieważ w barwach Fajansa od 1897 pływała już następna WISŁA, której eksploatacja trwała 74 lata i był to rzeczywiście statek pasażersko-towarowy.

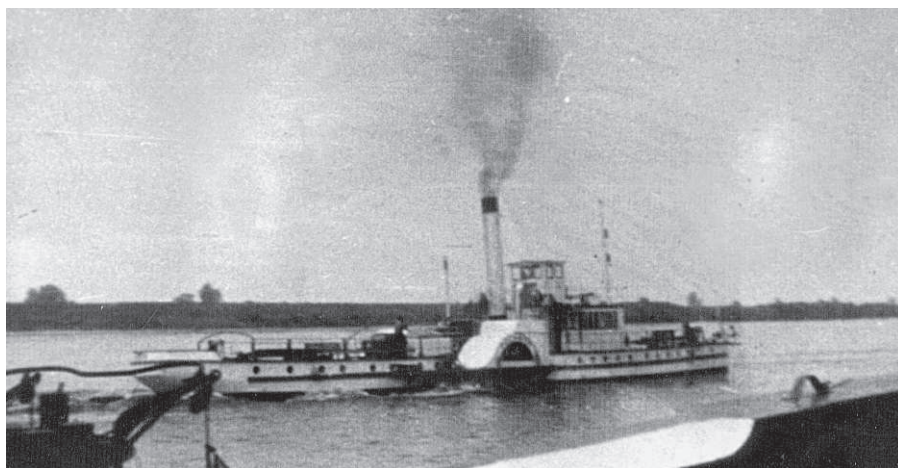
WISŁA > WEICHSEL > NORWID > NORA > BAYERN > POCHWIST

#Fot.116

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1897 r. – Warszawa, stocznia M. Fajans i Synowie; $L = 36,60$ m, $B = 4,50/8,50$ m, $T = 0,75$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 135 KM – M. Fajans i Synowie, Warszawa; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1897-1912	ÂČŇĚŘ/WISŁA	Żegluga Parowa Maurycy Fajans i Synowie, Warszawa
1912- 1914	ÂČŇĚŘ / WISŁA	W. A. T. H. i Ż., Warszawa
08. 1914	ÂČŇĚŘ	statek zarekwirowany przez armię rosyjską
statek zatopiony przez Rosjan pod Modlinem		
wydobyty i odbudowany przez Niemców		
1915-1918	WEICHSEL	FECH, Warschau
1919- 1921	NORWID	Polska Żegluga Państwowa, Warszawa
1922- 1924	NORWID	W. T. T. i Ż. S.A., Warszawa
1924- 1927	NORWID	Z. W. T. T. i Ż. P. S.A., Warszawa
1927- 1939	NORWID	Polska Żegluga Rzeczna Sp. zoo., Warszawa
statek kursował na linii Warszawa- Puławy		
1934		nowy kocioł
1939- 1943	NORA	Weichsel Reederei GmbH, Warschau – holownik
1944- 1945	BAYERN	Wasserstraßenamt, Warschau - holownik inspekcyjny
08. 1944		statek uprowadzony przez Niemców do Gdańska
03. 1945		statek zatopiony przez Niemców
08. 1945		statek wydobyty i odbudowany
1945-1948	POCHWIST	Dyrekcja Dróg Wodnych, Gdańsk

POCHWIST ex NORWID ex WISŁA₁₈₉₇ koło Torunia, lata 60. XX w.

1949-1950	POCHWIST	Państwowy Zarząd Wodny, Toruń
1951-1957	POCHWIST	Rejon Dróg Wodnych, Toruń
1952		nr rejestracyjny 459
1958	POCHWIST	Rejon Dróg Wodnych, Puławy
1959-1963	POCHWIST	Rejon Dróg Wodnych, Toruń
1964-1971	POCHWIST	Okręgowy Zarząd Wodny, Bydgoszcz Oddział Toruń
1965		nr rejestracyjny Gd - I – 32
1971		statek wycofany z eksploatacji
1972		statek przeholowany do Warszawy z przeznaczeniem na
przystań PTTK		
1975		kadłub osadzony na lądzie w Ryni (jezioro Zegrzyńskie)

Podsumowanie

74 lata służby, w tym:

bandera rosyjska (zabór)	18 lat
bandera niemiecka (okupacja)	9 lat
bandera polska	47 lat

Porty macierzyste:

Warszawa	47 lat
Gdańsk	4 lata
Toruń	22 lata
Puławy	1 rok

Nazwa WISŁA 21 lat, NORWID 21 lat, NORA 4 lata, BAYERN 2 lata, POCHWIST 26 lat.

45 lat w żegludze (41 jako statek pasażersko-towarowy i 4 jako holownik), 1 rok holownik wojskowy i 28 lat holownik inspekcyjny w administracji wodnej)

Źródła: [1] s. 100; Barbaś H. – korespondencja 7.09.1999 s. 3, tab. 6, 8, zał. 4, 5, 14.06.2000 s. 1', 3', 6', 27', 15.12.2001 s. 3, 25.04.2002 s. 4, 10; Danielewicz W. – korespondencja 12.04.1997 s. 6, 5.06.1999 s. 15; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–20 i IV–4 (POCHWIST); Gęsikowski K.: *Między wojnami. Wodniak bydgoski; IŻŚ Gdańsk – Księga rejestracyjna statków 1965–2002*; [23] s. 146, 151, 152, 153; Michalski M.A. – obserwacje własne statku POCHWIST.

Arkuszewski [1] opisuje statek WISŁA, nie dostrzegając jednak jego dalszego losu pod nazwami NORWID/NORA/BAYERN/POCHWIST.

Delkowski opisuje statki WISŁA/NORWID/NORA, opuścił nazwę BAYERN i pomieszał sprawę statku POCHWIST, utożsamiając go ze statkami CHODKIEWICZ i BATORY (trzy różne statki).

Reedereien [23] nie odnotowały nazwy BAYERN, wprowadzonej w ostatnim okresie okupacji. Wydawnictwo to połączyło dwa kolejne statki Fajansa WISŁA₁₈₇₃ i WISŁA₁₈₉₇, a także wymienia statek WISŁA w latach 1925–1927, w czasie gdy nosił on nazwę NORWID. WISŁA została zbudowana w stoczni Czerniakowskiej w Warszawie, a nie jak podaje Gęsikowski – w Elblągu.

**WISŁA > WEICHSEL > WISŁA > INŻYNIER ĆWIKIEL > HERMANN
BALK > INŻYNIER ĆWIKIEL > 22 LIPCA**

Holownik inspekcyjny ze wzmocnieniami przeciwlodowymi, parowiec; zbudowany w 1904 r. – Turku (Åbo), Crichton; $L = 37,30$ m, $B = 5,00/8,60$ m, $T = 0,80-1,30$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM, $\emptyset(307, 509) \times 700$ mm – Helsinki 1904, 48/48; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1904–1915	ВІСЛЯ	III Oddział Objazdowy, Warszawa (rosyjska administracja wodna)
1915–1918	WEICHSEL	Weichsel Flottille, Modlin
1919–1921	WISŁA	WP Flotylla Wiślana, Modlin, statek uzbrojony
18–29.01.1920		udział w wyzwaniu Pomorza (od Torunia do Tczewa)
1922–1926	WISŁA	Zarząd Rzeki Wisły, Warszawa
1923		naprawa główna
1927–1927	WISŁA	Zarząd Dróg Wodnych, Warszawa
1929–1932	INŻYNIER ĆWIKIEL*	Zarząd Dróg Wodnych, Warszawa
1933–1939	INŻYNIER ĆWIKIEL	Państwowy Zarząd Wodny, Warszawa
1939–1944	HERMANN BALK**	Wasserstraßenamt, Warschau
08.1944		statek zatopiony przez załogę, w ujściu Krępianki
1945		wydobycie, odbudowa
1945–1950	INŻYNIER ĆWIKIEL	Państwowy Zarząd Wodny, Warszawa
1951–1953	INŻYNIER ĆWIKIEL	Rejon Dróg Wodnych, Warszawa
1953	22 LIPCA	Rejon Dróg Wodnych, Warszawa
1954–1963	22 LIPCA	Rejon Dróg Wodnych, Płock, nr rej. 476
1956–1957		przebudowa, nowy kocioł 10 atn, 51 m ² , Übigau – Dresden, nr 10339–1957
1964–1966	22 LIPCA	PBW Warszawa, Oddział Płock
1966		statek wycofany z eksploatacji
1969		statek złomowany

Podsumowanie

62 lata służby, w tym:		Porty macierzyste:	
bandera rosyjska (zabór)	11 lat	Warszawa	44 lata
bandera niemiecka (okupacja)	9 lat	Modlin	6 lat
bandera polska	42 lata	Płock	12 lat

Nazwa WISŁA 22 lata, WEICHSEL 3 lata, INŻ. ĆWIKIEL 18 lat, HERMANN BALK 6 lat, 22 LIPCA 13 lat.

56 lat w administracji wodnej (holownik inspekcyjny) i 6 lat w wojsku – statek uzbrojony.

Źródła: Barbaś H. – korespondencja 5.05.1999 s. 4, 8, 7.09.1999 tab.7, 14.06.2000 s. 3', 10', 25.04.2002 s. 7, 10; Danielewicz W. – korespondencja 27.02.2002 zał. 2, rozmowa w Gdańsku 2.08.1997; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. IV–2; [7] s. 10, 46, 47, 50, 53, 54, 58, 76, 87, 90,

91; PRS: Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962; [23] s. 146, 148, 150; [26] s. 50; Michalski M.A. – obserwacje własne statku INŻ. ĆWIKIEL i 22 LIPCA.

Delkowski pomylił nazwę LUBLIN, którą przypisał do statku WISŁA, zamiast do statku PRZYJACIEL PUBLIKI. Niektóre źródła podają $B_c = 9,20$ m

* Inż. Ćwikiel – zmarły w 1929 zasłużony dyrektor Zarządu Dróg Wodnych.

** Hermann Balk – mistrz krzyżacki – założyciel Torunia.

X > WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO > Z

Nieznane przeznaczenie statku, parowiec, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej

Przebieg służby

przed 1921	X	brak informacji
1921–1939	WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO	Pińsk (?)
1938	WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO	statek ujęty w spisie mobilizacyjnym w Pińsku
31.08.1939	WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO	statek zmobilizowany, odpływa z Pińska na wschód w konwoju prowadzonym przez statek KLARA
17.09.1939	WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO	opuszcza rejon Nyrczy
18.09.1939	WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO	statek powraca do Pińska
19.09.1939	WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO	statek zatopiony w porcie handlowym w Pińsku
po 1939	Z	dalszy los statku nieznan

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6; [5] s. 276, 311, 322, 326, 353.

Autorzy dosyć niekonsekwentnie używają nazw JAGIEŁŁO i WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO. Ten brak konsekwencji wpłynął zapewne na to, że niemieccy autorzy opisują wiślanego JAGIEŁŁĘ na Polesiu, podczas gdy pływał tam inny statek WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO.

WŁOCLAWEK (paropływ nr 9)

Statek pasażerski, parowiec, zbudowany w 1853 r. – Warszawa, Warsztaty Żeglugi Parowej na Solcu, bliźniaczy ze statkiem PŁOCK; $L = 51,80$ m, $B = 3,74/?$ m, $T = ?$ m; maszyna parowa jednostopniowego rozprężania 60 KM, Vincent Gâche, Nantes; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

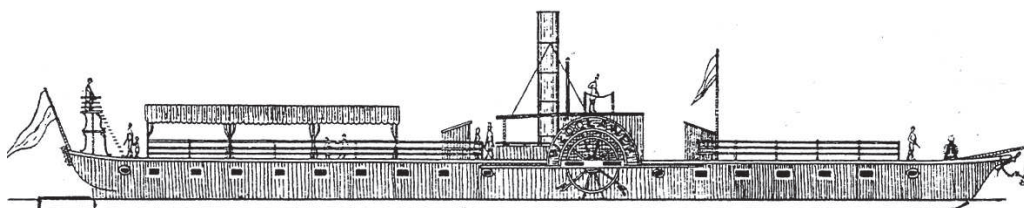
1853–1860 WŁOCLAWEK SŻP na RzSK, Andrzej hr. Zamoyski et Co., Warszawa
linia Warszawa–Ciechocinek

1860 z pamiętnika Deotymy wiadomo, że statek kursował w tym roku, dalsze lata nie zostały odnotowane

1871 wiadomo, że statek nie stał się łupem Rosji.

Źródła: [1] s. 51–54, 65–67, tab. 3; [23] s. 146, 153.

Reedereien [23] wymieniają statek w ramach floty Maurycego Fajansa w latach 1872–1889.



WŁOCLAWEK₁₈₅₃ sylwetka 1853

WŁOCLAWEK > Z

Statek pasażerski (97), parowiec, zbudowany w 1881 r. – Elbing, F. Schichau, nr 192; $L = 25,55$ m, $B = 3,35/7,00$ m, $T = 0,52$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 80 KM – F. Schichau, Elbing; kocioł parowy F. Schichau, Elbing – parametry nieznane.

Przebieg służby

1881–1914 BЛОЦЛАВЕК/ВЛОЦЛАВЕК Bracia Ciechanowscy, Włocławek
po 1914 Z brak dalszych informacji o statku

Źródła: [1] s. 89, 97; [3] s. 10; Danielewicz W. – korespondencja 7.12.1997 s. 4; [10] s. 121; [23] s. 145; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

Reedereien [23] podają nieprawdziwą informację, że WŁOCLAWEK pływał u Braci Ciechanowskich od 1871 do 1939 roku. Rzecz w tym, że statek został zbudowany dopiero w 1881 jego losy urywają się w czasie I wojny światowej, również firma Braci Ciechanowskich po zakończeniu tej wojny nie wznowiła działalności armatorskiej.

X > WOLNOŚĆ > Z

Nieznane początkowe przeznaczenie statku, parowiec, zbudowany w 1892 r. – brak informacji o stoczni; $L = 18,10$ m, $B = 3,42/6,45$ m, $T = 0,65$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 50 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1892–1918	X	brak informacji
11. 1918	WOLNOŚĆ	Ministerium Komunikacji, Warszawa
1919	WOLNOŚĆ	Ministerium Robót Publicznych, Warszawa
1920	WOLNOŚĆ	Państwowy Zarząd Dróg Wodnych, Warszawa
1921	WOLNOŚĆ	Zarząd Rzeki Wisły, Toruń
1922	WOLNOŚĆ	Zarząd Rzeki Prypeci, Pińsk
1923–1939	WOLNOŚĆ	Dyrekcja Dróg Wodnych Wilno, port macierzysty - Pińsk
po 1939	Z	dalszy los statku nieznan

Podsumowanie

Z 47 lat służby, znane 21 lat (po 1918 r.):	Porty macierzyste:	
cały czas bandera polska i jedna nazwa	Warszawa	3 lata
	Toruń	1 rok
	Pińsk	17 lat

Źródła: Danielewicz W. – rozmowa w Gdańsku 2.08.1997; Danielewicz W. – korespondencja 29.06.1997 s. 8, 12.10.1998 s. 8; Delkowski E., *Wyzkaz statków*, poz. IV–3.

Był to pierwszy statek opanowany przez Polaków po zdobyciu niepodległości i stąd jego nazwa WOLNOŚĆ.

WYCK-FÖHR > FREYA > SYRENA > LECH

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1878 r. – Kiel, Howaldt Werft; $L = 34,02$ m, $B = 4,16/7,27$ m, $T = 1,00$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1878–1905	WYCK-FÖHR	Dampfschiff Reederei, Wyck
1906–1922	FREYA	Lauenburger Dampfschiffahrt, Lauenburg
1923–1924	SYRENA	Staniszewski i Wołkogonienko, Płock
1925–1939	LECH	Stanisław i Józef Górniccy, Płock
09.1939		zatoniony na Bugu w Modlinie brak informacji o wydobywaniu i złomowaniu

Podsumowanie

61 lat służby, w tym:	Porty macierzyste:	
bandera niemiecka	45 lat	Wyck 27 lat
bandera polska	16 lat	Lauenburg 18 lat
		Płock 16 lat

Nazwa WYCK-FÖHR 27 lat, FREYA 18 lat, SYRENA 2 lata, LECH 14 lat.

Cały czas służby w żegludze jako statek pasażersko-towarowy.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 11.05.1997 s. 3; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. I–25; [24] s. 82; Michalski M.A. – obserwacje własne statku LECH w Płocku i wraka statku w Modlinie.

W Płocku statek stał w rezerwie, gdyż duże (jak dla Wisły) zanurzenie i niewielka prędkość nie gwarantowały efektywnej eksploatacji, a mało ekonomiczna maszyna powodowała nadmierne koszty.

Przypuszcza się, że statek trafił do Polski w ramach reparacji wojennych. Kiedy firma Staniszewski i Wołkogonienko rozwiązała się, Górniccy kupili cały jej majątek, w tym także statek SYRENA. „Vistula”, która powstała z mało gospodarnej firmy Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej, pozbywała się statków mało ekonomicznych, wycofując z eksploatacji takie jednostki jak: JÓZEF KS. PONIATOWSKI, SUPIŃSKI, ROKITNIAK, SKARBEBEK czy MARS (nie licząc dużej grupy tylnokołowców) i nie zgodziła się na włączenie LECHa do swojej floty. Górniccy oddali więc „Vistuli” do eksploatacji statki: FREDRO, KRASKUS, MAZUR, STANISŁAW i WITEŻ, a sami pozostali z LECHem, który stał przy bulwarze i przez 15 lat uświetniał wszystkie widokówki miasta, corocznie wykonując jeden rejs dla przesmarowania mechanizmów.

Arkuszewski [1] nie zamieścił tego statku w swojej książce.

XIĄŻĘ WARSZAWSKI

Holownik parowy, zbudowany w 1847 r. – Nantes, Vincent Gâche, parametry kadłuba niezna-
ne; maszyna parowa jednostopniowego rozprężania 60 KM i kocioł parowy – Vincent Gâche,
Nantes.

Przebieg służby

1847–1848	XIĄŻĘ WARSZAWSKI	Eduard Guibert, Warszawa
1849–1861	XIĄŻĘ WARSZAWSKI	SŻP na RzSK, Andrzej hr. Zamoyski et Co., Warszawa
1855		statek wykonywał prace holownicze na Bugu w rejonie Brześcia Litewskiego, a następnie na Niemnie w rejonie Kowna, gdzie dotarł Nogatem, Zalewem Świeżym, Pregołą, Dajmą, kanałem Friedrichsgraben i Gilią, by powrócić tę samą drogą
1862		statek nie wymieniony w inwentarzu spółki

Źródła: [1] s. 48, 56, tab. 3; [3] s. 9; [10] s. 253; [23] s. 148, 153.

Nazwa statku na cześć Wielkiego Księcia Konstantego Romanowa, syna cara Mikołaja I, namiestnika cara w Królestwie Kongresowym (oficjalnie zwanym Królestwem Polskim).

XIĄŻĘ XAWERY

Statek (parowiec) budowy angielskiej, zakupiony przez Konstantego Wolickiego w Yarmouth, jako nowy, przeznaczony do żeglugi morskiej, ozdobnie wykończony, 40 KM. Przybył do Gdańska w 1827 r. Po dwóch latach bezczynności, statek dotarł do Warszawy w 1830 r. Z powodu zbyt dużego zanurzenia, dyskwalifikującego go do eksploatacji w warunkach wiślanych, został prawdopodobnie sprzedany na Zalew Świeży.

Rok sprowadzenia na Wisłę statków XIĄŻĘ XAWERY i VICTORY (1827) uważa się za początek żeglugi parowej na Wiśle. Data ta o rok wyprzedza wprowadzenie statku parowego na Odrę (1828).

Źródła: [1] s. 27–33, 37; [10] s. 252; [23] s. 153.

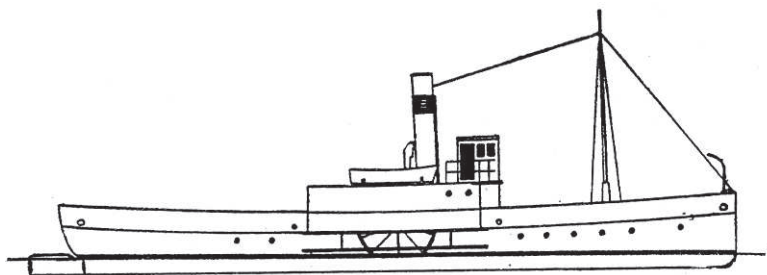
Nazwa statku na cześć Księcia Ksawerego Druckiego-Lubeckiego.

X > ZAGŁOBA > HANKA

Statek pasażerski, parowiec, zbudowany w 1888 r. – brak informacji o stoczni, $L = \text{ok. } 31 \text{ m}$, $B = \text{?/ok. } 6.70 \text{ m}$, $T = 1,90 \text{ m}$; maszyna parowa 65 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1888–1917	X	na Zalewie Kurońskim
1917–1920	X	Königlich Weichsel-Strombauverwaltung, Thorn
		statek nieczynny z powodu zbyt dużego zanurzenia
1920	ZAGŁOBA	Państwowy Zarząd Dróg Wodnych
1921–1927	ZAGŁOBA	Zarząd Rzeki Wisły, Toruń - statek nieczynny
1928–1931	HANKA*	Żegluga Polska S.A., Gdynia; rejsy Gdynia–Orłowo–Sopoty – 150 pasażerów
1931		statek wycofany z eksploatacji – nadmierne zużycie maszyn i kadłuba
1933		statek złomowany



HANKA ex ZAGŁOBA₁₈₈₈ sylwetka 1928–1931

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 5.06.1999 s. 4, 21.02.1999 zał. 2; [16] s. 176; [17] t. I, s. 232–233; [23] s. 150; [25] s. 116.

Danielewicz kwestionuje pierwszą część życiorysu statku, twierdząc, że jest to jeden ze statków FREYA, noszących potem nazwę POLBAL (z nieznanym kolejnym numerem), który armator pozostawił w Toruniu wobec braku możliwości dotarcia do Warszawy. Rummel [25] jest innego zdania, a przecież to on badał „afere” z zakupem statków FREYA/POLBAL. Być może Danielewicz poznał dokumenty nieznane Rummlowi.

Miciński jest zgodny z Rumblem, zmienił jednak parametry statku, podane w swojej wcześniejszej publikacji ($L = 35$ m, $B_c = 10$ m, $N = 350$ KM).

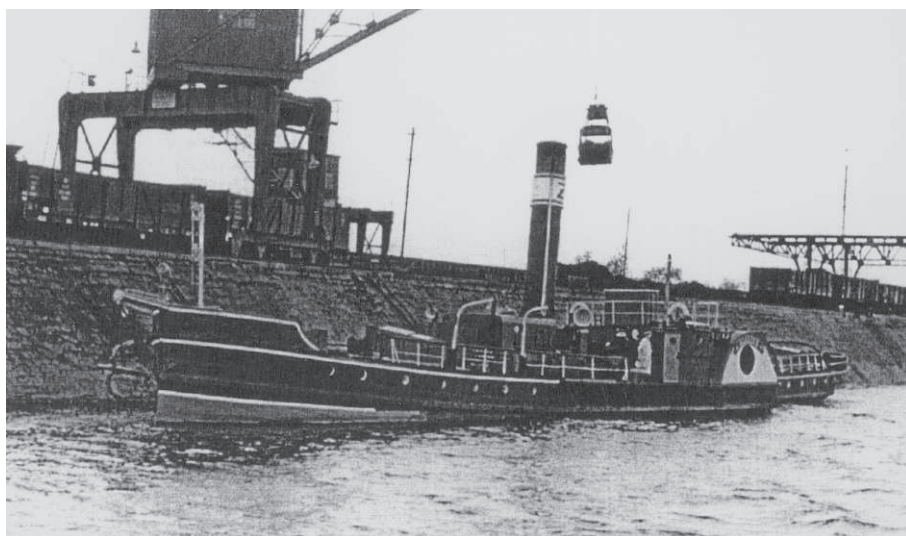
* Po przejściu statku do żeglugi przybrzeżnej otrzymał on imię córki ministra inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego.

X > ZAWISZA CZARNY > KŁODZKO

Holownik parowy, zbudowany w 1882 r. – Berlin, stocznia nieznaną; $L = 45,82$ m, $B = 4,95/9,82$ m, $T = 1,10$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 240 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

1882–1945	X	Brak informacji
1945–1948		wrak, wydobyte, odbudowa
1948	ZAWISZA CZARNY	Państwowa Żegluga na Odrze, Oddział Wrocław



KŁODZKO₁₈₈₂, Wrocław Port Miejski 1956

1949–1950	ZAWISZA CZARNY	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Wrocław
1951–1952	ZAWISZA CZARNY	P.P. Żegluga na Odrze, Ekspozytura Rejonowa Wrocław;
1952		nr rejestracyjny 353
1953–195x	KŁODZKO	P.P. Żegluga na Odrze, Ekspozytura Rejonowa Wrocław

Rok wycofania z eksploatacji i rok złomowania nie są znane. Wiadomo jedynie, że w roku 1960 statku już nie ma.

Nie udało się dopasować parametrów statku do żadnej jednostki utraconej przez flotę odrzańską w 1945 roku.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.08.1997 s. 7; [13] s. 100 i 101.

ZEFIR

Holownik parowy – statek bliźniaczy BRONISŁAWA, zbudowany w 1879 r. – Elbing, F. Schichau, nr 149, $L = 29,00$ m, $B = 3,60 / 5,49$ m, $T = ?$ m, maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM – F. Schichau, Elbing, kocioł parowy – F. Schichau, Elbing.

Przebieg służby

1879–1xxx ЗЕФИР/ ZEFIR N. Dobrowolski, Warszawa
brak dalszych wiadomości o statku

Źródła: [1] s. 96; Barbaś H. – korespondencja 15.12.2001 s. 7, 25.04.2002 s. 3 18.07.2002 s. 7; [23] s. 146; Schichau F. – Verzeichnis der erbauten Schiffe.

Według [23] inicjał imienia Dobrowolskiego to E., a nie N.

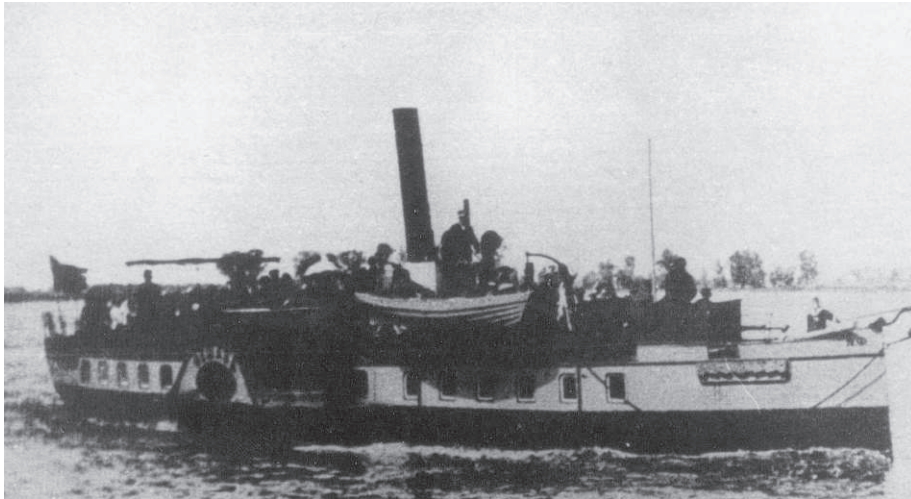
Barbaś jest zdania, że pierwszym właścicielem statku ZEFIR był Adolf Peog z Puław, a dopiero po jego śmierci w 1891 roku statek stał się własnością Dobrowolskiego z Warszawy.

ZEFIR > NIESZAWA

Statek pasażersko-towarowy, parowiec, zbudowany w 1880 r. – brak informacji o stoczni; parametry kadłuba i jednostki napędowej nieznane.

Przebieg służby

1880–1889	ЗЕФИР	brak informacji
1890–1920	НЕСЗАВА	brak informacji
1921–1939	NIESZAWA	rejsy Łuck–Pińsk (?)
20.09.1939		statek został zniszczony



NIESZAWA ex ZEFIR₁₈₈₀, Piński Węzeł Wodny, lata 1890–1916

Podsumowanie

59 lat służby, w tym:

bandera rosyjska (zabór) 40 lat,

bandera polska 19 lat.

Nie wiadomo czy statek miał port macierzysty Pińsk czy Łuck.

Nazwa ZEFIR 10 lat, NIESZAWA 49 lat.

Całe 59 lat w żegludze pasażersko-towarowej.

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 21.02.1999 s. 3; Nassius M.: Z Wołynia przez Polesie. Morze 1935 nr 2 s. 16–17.

X > **ZOFIA** > (H) ZOFIA > Z

Holownik parowy, nieznanne rok i miejsce budowy, parametry kadłuba i jednostki napędowej.

Przebieg służby

przed 1903 X

brak informacji

1903–19xx ZOFIA

P. Horodliczko (chyba Tarnów)

(H) Hipoteza autora, że na Polesiu pływała w późniejszych latach ta sama ZOFIA

192x–1939 ZOFIA (?)

Pińsk

1926 ZOFIA

statek w planie mobilizacyjnym “S” 26/27 w Pińsku

po 1939 Z

dalszy los statku nieznanne

Źródła: [1] s. 101, tab. 5; [3], s. 11; Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 6, 15.01.1999 s. 6; Delkowski E. – *Wykaz statków* poz. I–47; [5] s. 228; [23] s. 148.

Delkowski napisał, że był to statek pasażersko-towarowy, pływający na początku lat trzydziestych XX wieku z Warszawy do Włocławka. Statek ten sprowadzony został z zagranicy i należał do żydowskiego armatora. Termin podany przez Delkowskiego koliduje z terminem użycia statku na Polesiu, a równocześnie zakupienie go za granicą wyklucza wcześniejsze wykorzystanie go przez Horodliczkę. Określenia armator żydowski niczego nie wyjaśnia w czasach, w których większość armatorów stanowili Żydzi.

Autor pamięta statki pływające na początku lat trzydziestych z Warszawy do Włocławka, ale wśród nich nie było statku ZOFIA. Jeśliby przyjąć, że Delkowski pomylił lata i myślał o początku lat dwudziestych, to ZOFIA miałaby szansę później trafić na Polesie.

[23] piszą, że E. Horodiczko (nie P. Horodliczko) eksploatował swój statek już w roku 1894, ale że był to statek śrubowy.

ZOSIA > NOWOTKO > TRZMIEL

Holownik motorowy, zbudowany w 1926 r. – Kraków, I. Zieleniewski, $L = 22,50$ m, $B = 3,25/?$ m, $T = 0,57$ m, silnik spalinowy wysokoprężny MWM 100 KM.

Przebieg służby

1926–1939	ZOSIA	Łuszczarnia Ryżu i Młyny, Kraków
1939–1945	ZOSIA	Weichselländische Schiffahrts A.G., Krakau
1945–1948	ZOSIA	brak informacji
1949		przebudowa, nowy silnik Bolinder 75 KM, 3 cylindry
1949–1950	NOWOTKO	Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspozytura Kraków nr rejestracyjny 0259
1951–1955	NOWOTKO	P.P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Rejonowa Kraków
1956–1964	TRZMIEL	Krakowska Żegluga na Wiśle, Kraków
1964		statek wycofany z eksploatacji brak daty złomowania

Podsumowanie:

38 lat służby, w tym:		Port macierzysty:
bandera polska	32 lata	tylko Kraków
bandera niemiecka (okupacja)	6 lat	

Nazwa ZOSIA 23 lata, NOWOTKO 7 lat, TRZMIEL 8 lat.

Cały okres służby – holownik (13 lat w przemyśle i 25 lat w żegludze).

Źródła: Barbaś H. – korespondencja 14.06.2000 s. 1, 15.12.2001 s. 1, 7, 25.04.2002 s. 5; Danielewicz W. – korespondencja 21.02.1999 s. 4, 27.02.2000 zał. 1; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. II–D-2; Koziół T. – rozmowa w Krakowie 14.08.2001.

ZVEZDA > JASTREB > T3 > HETMAN ŻÓŁKIEWSKI > Z

Holownik parowy, zbudowany w 1900 r., brak informacji o stoczni, $L = 36,40$ m, $B = ?/?$ m, $T = ?$ m; maszyna parowa dwustopniowego rozprężania 100 KM; kocioł parowy – brak informacji.

Przebieg służby

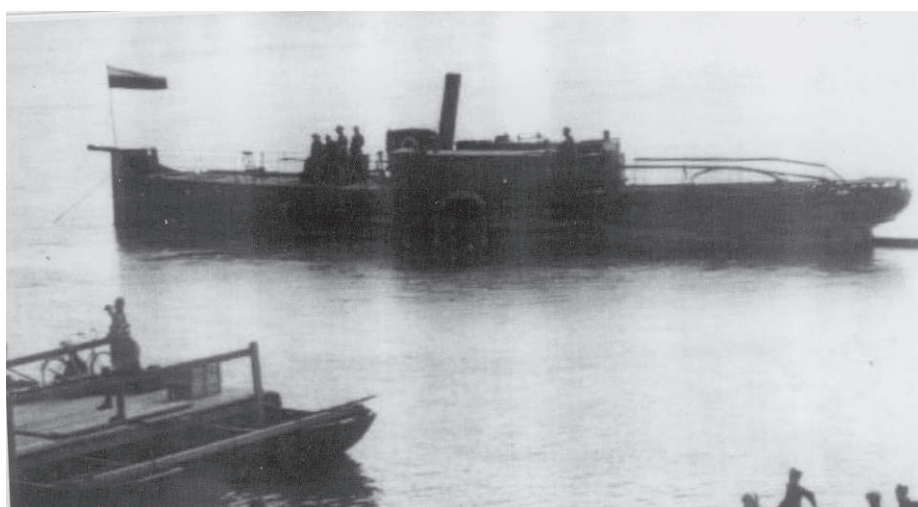
1901–1919	ЗВЕЗДА	brak informacji
1919–1920	ЯСТРЕБ	zarekwirowany przez bolszewików
27.04.1920		zdobyty przez WP w Czarnobyli
1920	T 3	WP Flotylla Pińska – transportowiec
25.07.1920	T 3	zatoniony na Pinie, podczas odwrotu WP z Polesia
04. 1921	HETMAN ŻÓŁKIEWSKI	Flotylla Pińska – holownik uzbrojony w 2 ckm
1922–1923	HETMAN ŻÓŁKIEWSKI	Komenda Portu Wojennego Toruń
1923–1931	HETMAN ŻÓŁKIEWSKI	Flotylla Pińska, Pińsk
po 1931	Z	brak dalszych informacji

Źródła: Danielewicz W. – korespondencja 12.10.1998 s. 5, 21.02.1999 s. 3, 5.06.1999 s. 5; Delkowski E., *Wykaz statków*, poz. III–2; [7] s. 101; [5] s. 89, 97, 104; [6] s. 69, 92; Kuligiewicz M.; [23] s. 150; [26] s. 24.

Delkowski pisze błędnie, że holownik ŻÓŁKIEWSKI (nie HETMAN ŻÓŁKIEWSKI) został zakupiony w Gdańsku, w 1919 roku, dla Flotylli Wiślanej.

Dyskant, mimo że pisze o statku sztabowym Oddziału Wydzielonego Rzeki Wisły, odnotowując na s. 134, że jest to dawny BUG (a BUG to późniejszy ŻÓŁKIEWSKI), to cały czas nazywa go HETMAN ŻÓŁKIEWSKI. Te dwa statki poza wspólnym patronem nie łączy nic.

Kuligiewicz połączył dwa statki (HETMAN ŻÓŁKIEWSKI i ŻÓŁKIEWSKI) we wspólną „historię”, a to już z prawdą historyczną nie ma nic wspólnego.



HETMAN ŻÓŁKIEWSKI ex ZVEZDA₁₉₀₀ holownik uzbrojony na Wiśle w Puławach

Reedereien [23] umieściły statek HETMAN ŻÓŁKIEWSKI we Flotyli Wiślanej w latach 1927–1939, tymczasem Flotyła Wiślana została rozformowana już w roku 1925, a omawiany statek miał tylko jednoroczny epizod wiślany, nawet nie wiadomo, czy po roku 1931 jeszcze istniał.

ZYGFRYD

Holownik parowy, widziany przez autora w 1935 roku, w Toruniu. Stał przy bulwarze, mając uszkodzone koło napędowe. Brak informacji o statku.

Statek o nieznanym nazwie I

Piotr Steinkeller sprowadził z Anglii w 1840 roku statek parowy, który potem odbywał rejsy spacerowe z Warszawy na Saską Kępe, do Bielan, Tarchomina i Jabłonny, Statek miał maszynę parową jednostopniowego rozprężania o mocy 40 KM i zanurzenie 1,10 m. W 1845 statek pływał na linii Warszawa- Gdańsk. Po 1846 dalszy los statku pozostaje nieznan.

Źródła: [1] s. 33–38; [3] s. 9; [10] s. 253; [23] s. 150, 151.

Reedereien [23] sugerują, że Steinkeller nabył statek w Gdańsku, a jego poprzedni armator Otto und Co., Danzig, użytkował tę jednostkę w okresie 1839–1840.

Statek o nieznanym nazwie II

Drugi angielski **statek parowy** Piotra Steinkellera sprowadzony został w 1842 roku. Miał on maszynę jednostopniowego rozprężania o mocy 24 KM i zanurzenie 1,10 m. W 1845 statek kursował na regularnej linii pasażerskiej z Warszawy do Gdańska. Po roku 1846 dalszy los statku pozostaje nieznan.

Źródła: [1] s. 33–38; [3] s. 9; [10] s. 253.

Statek o nieznannej nazwie III

Statek pasażerski, parowiec, brak informacji o roku i miejscu budowy, parametrach kadłuba i jednostki napędowej. Na podstawie widokówki z Wilna szacuje się $L = 20\text{--}25$ m.

W latach 30. XX w. statek odbywał rejsy po Wilii w rejonie Wilna.

Nazwa nieznana (dokładnie wyretuszowana na widokówce), armator nieznany, nieznane zarówno wcześniejsze jak i późniejsze losy tej jednostki.



Statek o nieznannej nazwie na Wilii w Wilnie, lata 1921–1939

Podsumowanie

Spośród wszystkich objętych tematem statków bocznokołowych udało się wyodrębnić grupę 249 statków, dla których ustalono ich status w momencie rozpoczęcia służby na polskich wodach żeglownych. Było w tej grupie:

- 170 statków nowozbudowanych, co stanowi 69%,
- 16 statków kupionych jako używane – w wieku od 2 do 57 lat – 6%,
- 50 statków, które trafiły na polskie wody w wyniku działań wojennych (zdobyte, porzucone, odszkodowania wojenne) – w wieku od 0 do 101 lat – 20%. Jako statki zdobyte lub porzucone liczone tylko te jednostki, które wcześniej nie stanowiły polskiej własności, nie liczone zaś statków odzyskanych (uprzednio zarekwirowanych lub zrabowanych przez zaborców czy okupantów).
- 10 statków pływających w latach 1945–1949 po Odrze w pod sowiecką banderą – 4%
- 3 statki, co do których nie można było określić, czy były nowe czy używane – 1%.

Długowieczność statków

Spośród omawianych statków wzięto pod uwagę służbę powyżej 20 lat, którą udało się ustalić dla 183 jednostek. Rekordzistą okazał się statek zbudowany jako **ALEXANDRA** w 1844 roku, który pływał przez 101 lat. Zatopiony został w 1945 roku, przez lotnictwo sowieckie na Warcie w Poznaniu koło cytadeli (ostatnia nazwa BRUNO). Poznaniacy postanowili go wydobyć i nawet przygotowali dla niego nazwę GORZÓW. Niestety statku nie udało się wydobyć w całości i nie doszło ani do podniesienia polskiej bandery, ani dalszej jego służby.

Dwa następne w kolejności statki to:

HAVEL – zbudowany w 1856 roku, pływał 95 lat, w tym 6 ostatnich pod polską banderą, jako WILNIANIN. Wycofany z eksploatacji w 1951.

MAURYCY – zbudowany w latach 1879–1881, pływał wyłącznie na Wiśle przez 93 lata, w Polsce niepodległej jako RACŁAWICE, wycofany w 1974.

4 statki pływały przez okres od 80 do 88 lat,

16 statków od 70 do 79 lat,

31 statków od 60 do 69 lat,

33 statki od 50 do 59 lat,

29 statków od 40 do 49 lat,

24 statki od 30 do 38 lat,

43 statki od 20 do 29 lat.

Niestety dla wielu statków nie ustalono okresu ich służby, bądź też uznano, że nie warto poświęcać miejsca statkom, których służba nie przekraczała 19 lat.

Powyższe zestawienie nie wiele mówi o technicznym stanie eksploatowanych statków, gdyż aż 122 jednostki (40%) przestały istnieć w wyniku działań wojennych w okresie trzech wojen (I i II wojny światowej i wojny bolszewickiej), a były wśród nich zarówno statki stare, jak i zupełnie nowe. Straty wojenne były by znacznie wyższe, gdyby nie determinacja Polaków po II woj-

nie światowej, która kazała im odbudowywać wraki pozostające nawet powyżej 10 lat pod wodą. Dalsze ok. 52 statków (18%) zostało skasowanych z powodów pozatechnicznych, gdy jedyna, monopolistyczna instytucja klasyfikacyjna w Polsce (PRS) zaprzestała przedłużać klasę jednostkom o nitowanych kadłubach.

Polska bandera

Polską banderę mogły nosić statki bocznokołowe najwyżej przez 53 lata, tzn. w ciągu 21 lat II Rzeczypospolitej (1918–1939) i przez 32 lata po II wojnie światowej, tzn. od 1945 do 1977 r. (czyli do chwili wycofania z eksploatacji ostatniego bocznokołowca). Statkami, które najdłużej pływały pod polską banderą były: RACŁAWICE₁₈₈₁ – 51 lat, JULIAN MARCHLEWSKI 50 lat, po 48 lat DUNAJEC₁₉₀₅ i GEN. ŚWIERCZEWSKI, po 47 lat POCHWIST, TYNIEC i WAWEL₁₈₉₃, 46 lat – MELSZTYN, ponadto:

- 13 statków w przedziale 45–40 lat,
- 24 statki w przedziale 39–30 lat,
- 33 statki w przedziale 26–20 lat,
- 40 statków w przedziale 19–10 lat.

Należy pamiętać, że większość tych statków pływała po polskich wodach także pod banderami zaborczymi lub okupacyjnymi.

Nazwy bocznokołowców

Polskie statki prawie nigdy nie miały długotrwałych nazw. Najbardziej trwałymi nazwami bocznokołowców były:

- **SANDOMIERZ**₁₈₅₁ przez 67 lat (w części tego okresu pływały równocześnie dwa Sandomierze, oba stacjonujące w rejonie Puław).
- **DUNAJEC**₁₉₀₅ przez 67 lat (była to jedyna nazwa tego statku), ale równocześnie na Wiśle kolejno dwom innym statkom zmieniono nazwę na DUNAJEC₁₈₈₈ i DUNAJEC₁₉₀₄.
- 65 lat pływał **WAWEL**₁₈₉₃, który już w 1904 doczekał imiennika; dla **WAWELA** byłaby to jedyna nazwa, gdyby nie okupacja, w czasie której nazywał się INGE, by po wojnie powrócić do swej pierwotnej nazwy,
- gdański statek **WESTERPLATTE**₁₈₈₃ nosił swoją nazwę przez 61 lat, tj. do 1945 roku.
- **SEKUNDA**_x miała swoją nazwę przez ok. 60 lat, tj. do 1939 (dalsze losy statku są niewyjaśnione).
- 9 statków miało swoje nazwy w przedziale od 57 do 50 lat,
- 21 statków od 49 do 40 lat,
- 24 statki od 39 do 30 lat,
- 90 statków od 29 do 20 lat,
- 105 statków od 19 do 10 lat,
- 189 statków poniżej 9 lat.

O zmienności nazw świadczy poniższe zestawienie:

- 10 nazw miał statek zbudowany w Rosji w 1888 jako **GARMONIA**, później ATAMAN, we Flotyli Pińskiej był to T 1, a na Wiśle kolejno: KANIOWCZYK > BELGIA, w czasie okupacji BELLA, a po wojnie BELGIA > GEN.SIKORSKI > PSTROWSKI i koszarka Alicja.
- 8 nazw miał holownik **PEREKAT** > KREĆET > D 3 > K 4 > STEFAN BATORY > BATORY > BZURA > BATORY,

- 7 nazw **INŻYNIER** > NOWA ALEKSANDRIA > NOVOGEORGEVSK > MODLIN > CHODKIEWICZ > BUG > CHODKIEWICZ,
- po 6 nazw miało 9 statków,
- po 5 nazw 20 statków,
- po 4 nazwy 24 statki,
- po 3 nazwy 43 statki,
- po 2 nazwy 49 statków,
- po 1 nazwie 53 statki (większość z nich stanowiły statki zniszczone w krótkim czasie po zbudowaniu lub statki należące do obywateli Gdańska, gdzie nie było zwyczaju zmiany przyjętych nazw).

Największa twórczość w zakresie nazewnictwa odnosi się do czasu rządów komunistycznych w Polsce, gdzie czczono działaczy komunistycznych, a koszty związane z przemalowaniem, prze rejestrowaniem i zmianą dokumentów nie interesowały decydentów.

Porty macierzyste bocznołowców

Do roku 1927 słowo port macierzysty związane było z miejscem zamieszkania właściciela statku, będącego równocześnie jego armatorem. W roku 1927 powstała Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o., eksploatująca statki należące do różnych właścicieli i od tej chwili na rufach statków zwiększyła się liczba napisów Warszawa (siedziba Vistuli, a nie właściciela statku), zaczęły więc znikać napisy Włocławek, Płock czy Puławy. Ta centralistyczna tendencja wzmogła się po II wojnie światowej, kiedy to całą flotę żegludową podporządkowano (początkowo bezprawnie, a dopiero w 1955 roku dokończono jej upaństwowienie) przedsiębiorstwom państwowym. Statki bocznołowe zatrudnione w żegludze miały więc jako porty macierzyste: Bydgoszcz, Giżycko, Kraków, Warszawa i Wrocław. Nawet jeśli statek przez wiele sezonów nawigacyjnych stacjonował w Puławach, to i tak nosił napis Warszawa.

Administracja wodna, działająca w 1945 za pośrednictwem ponad trzydziestu Państwowych Zarządów Wodnych, z biegiem lat ulegała wielokrotnym reorganizacjom, w wyniku których porty macierzyste: Augustów, Chełmno, Czarnków, Gorzów, Konin, Opole, Płock, Tarnów, Tczew, Toruń, Wyszaków przestały występować na rufach statków.

Polskimi portami macierzystymi statków bocznołowych były:

- Warszawa 101 statków w łącznym czasie 2110 lat,
- Pińsk (do 1939) 37 – 649 lat,
- Kraków 37 statków – 641 lat,
- Płock 46 statków – 630 lat,
- Gdańsk 47 statków – 626 lat,
- Bydgoszcz 24 statków – 305 lat,
- Włocławek 14 statków – 176 lat,
- Puławy 20 statków – 159 lat,
- Wrocław 16 statków – 154 lata,
- Tczew 6 statków – 154 lata,
- Toruń 16 statków – 135 lat,
- Sandomierz 4 statków – 114 lat.

W grupie pomiędzy 100 a 10 lat znalazły się Poznań, Wyszaków, Giżycko, Grodno (przed 1939), Grudziądz, Kuzuń, Ratowice, Modlin, Malbork, Dawidgródek (przed 1939), Szczecin, Chełm-

no, Wyszogród, Elbląg i Augustów, a w grupie pomiędzy 9 lat a 1 rok: Piotrawin (środkowa Wisła), Wilki (nad Niemnem przed 1939), Gdynia, Szczucin (górną Wisła), Kamień (środkowa Wisła), Leonów (Bzura), Czarnków (Noteć), Gorzów (Warta), Korzeniewo (dolna Wisła), Pułtusk (Narew), Brok (Bug), Gniew (dolna Wisła), Strzyżów (górną Bug).

Całkowicie zniknęły z mapy portów macierzystych, występujące we wcześniejszych latach: Brodnica, Drezdenko, Gryfino, Janikowo, Kostrzyn, Kruszwica, Mysłowice, Nieszawa, Nowe, Nowy Dwór Gdański, Ostrołęka, Sztutowo, Świecie, Węgorzewo, Widuchowa.

Rekordzistami były statki stacjonujące w jednym porcie:

- **MAURYCY** > RACŁAWICE w Warszawie przez 84 lata,
- **BAURAT GERSDORFF** > TCZEW...MIECZYŚLAW w Tczewie 79 lat,
- **WARTHE** > WARTA ...ZYGMUNT STARY w Poznaniu 69 lat,
- **DUNAJEC** w Krakowie 67 lat,
- **HAVEL...KERMUSA** > WILNIANIN w Giżycku 62 lata,
- **FALKE** w Gdańsku 61 lat,
- **WESTERPLATTE** w Gdańsku 61 lat.

Spośród portów zagranicznych, w których w pewnym okresie, stacjonowały statki spotykane na polskich wodach śródlądowych, wymienić należy:

- 20 portów niemieckich (Drezno, Lauenburg, Hamburg, Magdeburg, Havelberg, Berlin, Krippen, Liebenau, Hameln, Boppard, Fürstenberg/O, Wyck, Greifswald, Reichenwalde, Bingen, Minden, Schnackenburg, Kleine Wittenberge, Neubrück, Kolonię);
- 1 port czeski – Praga;
- 1 port brytyjski – Londyn;
- 1 port litewski – Kłajpeda;
- 3 porty białoruskie (Bobrujsk, Homel, Mohylów);
- 1 port ukraiński – Chersoń.

Kadłuby

Pierwsze statki na Wiśle: **VICTORY** i **XIAŻE XAWERY** miały kadłuby drewniane, już następne dwa statki, sprowadzone przez Piotra Steinkellera, miały kadłuby metalowe. W późniejszych latach statki drewniane sporadycznie się jeszcze zdarzały.

Długość

Konstruktorzy rozróżniają różne długości, natomiast eksploatatorów interesuje przede wszystkim długość maksymalna, decydująca o niezbędnej przy cumowaniu długości nabrzeża, czy możliwości pomieszczenia statku w komorze śluzy czy wannie podnośni.

Najdłuższym statkiem bocznookołowym na polskich wodach śródlądowych był **BAŁTYK**¹⁹²⁸ $L = 63,05$ m, a za nim plasowały się kolejno:

- **KANIOWCZYK** (od 1924) > BELGIA > **GEN.SIKORSKI** > **PSTROWSKI** $L = 62,52$ m,
- **ATLANTIC**¹⁹²² $L = 62,02$ m,
- **MARS** (od 1934) $L = 62,00$ m,
- **POLSKA**¹⁹²¹ $L = 62,00$ m,
- **FRANCJA**¹⁹²¹ $L = 62,00$ m,
- **BAJKA** (od 1926) $L = 60,00$ m,
- 29 statków w przedziale $L = 59,75$ – $50,00$ m,

- 65 statków w przedziale $L = 49,88\text{--}40,00$ m,
- 57 statków w przedziale $L = 39,50\text{--}30,00$ m,
- 37 statków w przedziale $L = 29,60\text{--}21,20$ m.

Pięć najkrótszych statków bocznołowych, to:

- **WESTERPLATTE** (prom osobowy) $L = 12,00$ m,
- **STRUMIEŃ**¹⁸⁹³ (drewniany kadłub) $L = 17,10$ m,
- **COPERNICUS** (prom osobowy) $L = 17,10$ m,
- **WARSZAWA**¹⁸⁸¹ $L = 17,30$ m,
- **WOLNOŚĆ** $L = 18,10$ m.

Powyższe zestawienie podaje długości dla 201 statków. Wiele statków było przedłużanych w trakcie swej służby i dla nich podano ostatecznie (najwyższe) wartości. Długość żadnego ze statków bocznołowych nie stanowiła przeszkody dla przejścia przez służę Przegalina (wcześniej Łożyska, a jeszcze wcześniej – Einlage), wejścia na Martwą Wisłę i dotarcie do Gdańska, podobnie jak przejścia przez służę Gdańska Głowa i dotarcie przez Szkarpawę (Wisłę Elbląską) i ewentualnie Wisłę Królewiecką na Zalew Wiślany (dawniej zwany Zalewem Świeżym). Natomiast długość komór słuźowych na drodze wodnej Wisła–Odra ograniczała ruch dłuższych statków. Przez służę Brdyujście nie mogły do Bydgoszczy przechodzić statki mające $L > 60,00$ m, tzn. 8 najdłuższych statków wiślanych, a przez służę na Kanale Bydgoskim i dolnej Noteci dalsze 3 statki, mające $L > 57,40$ m. Wejście na Nogat ograniczały służę nie dostosowane do statków o $L > 56,00$ m, co powodowało ograniczenie ruchu dalszym 4 statkom.

Należy pamiętać, że kilkadziesiąt statków zostało przedłużonych w okresie swojej eksploatacji. Pewne dane dotyczą 28 jednostek, a co do kilka dalszych są przypuszczenia, brak jednak dowodów. Przedłużane były zazwyczaj statki pasażersko-towarowe, co umożliwiało zwiększenie liczby embarkowanych pasażerów, poprawę komfortu podróży, zmniejszenie zanurzenia, uzyskanie lepszej smukłości kadłuba. Holowników raczej nie przedłużano, gdyż nie cierpiały one na brak miejsca na pokładzie, o ich zanurzeniu decydował zapas zabunkrowanego paliwa, a zanurzenie holownika i tak było mniejsze od zanurzenia holowanych barek.

Statki przedłużane były od 4,80 m (WARNEŃCZYK/DASZYŃSKI w 1948) do 17,00 m (ELEONORA w 1934), co stanowiło w stosunku do pierwotnej długości od 10% (WARNEŃCZYK) do 51% (DUNAJEC w 1919). Były też statki, które przedłużano dwukrotnie (GONIEC w 1910 i WARNEŃCZYK w 1948) łącznie 13,31 m, tj. 35% początkowej długości oraz (MAURycy w 1904 i RACŁAWICE w 1950) łącznie 22,83 m, tj. 80%. Przedłużanie statku polegało na przecięciu kadłuba w dwóch miejscach, tzn. przed dziobową grodzią siłowni i za jej grodzią rufową. W miejsca przecięcia kadłuba wstawiano nowe sekcje, dopasowane do dotychczasowej konstrukcji statku.

Zwiększenie długości statku w zakresie od kilkudziesięciu centymetrów do 3,5 m nie było związane z przedłużaniem kadłuba, lecz z drobnymi zmianami na pokładzie, powodującymi trwałą zmianę długości. Dotyczyło to statków GNIEZNO – 1,3 m, INŻYNIER¹⁸⁹² > NOWA ALEKSANDRIA 1,36 m, INŻYNIER (KURJER¹⁸⁹⁷) > MATEJKO – 1,45 m, TYNIEC – 1,5 m, BATORY – 2,0 m, WYSPIAŃSKI – 3,1 m.

Szerokość

W statkach bocznołowych rozróżnia się szerokość kadłuba – B_k i szerokość całkowitą (w tamborach) – B_c .

Największa szerokość kadłuba w statkach pływających po polskich wodach śródlądowych wynosiła (rozpatrywano 197 statków):

ČEMPION _x – H 1	$B_k = 8,54$ m,
MINER ₁₉₁₀ i podobne 9 promów	8,00 m,
STEFAN BATORY ₁₈₉₈ (po 1916)	8,00 m,
MADZIAR – KOŁŁĄTAJ	7,80 m,
GERTŠIL ₁₈₆₀	7,62 m,
GEN SOSNKOWSKI _x	7,10 m,
13 statków w przedziale	$B_k = 6,79$ –6,00 m,
51 statków w przedziale	5,97–5,00 m,
70 statków w przedziale	4,95–4,00 m,
49 statków w przedziale	3,90–3,00 m.

Najwęższe kadłuby miały:

WARTA ₁₈₉₉	$B_k = 2,74$ m,
COPERNICUS ₁₈₈₀	2,74 m,
SEKUNDA _x	2,70 m,
EMILIA PLATER _x	2,60 m,
STRUMIEŃ ₁₈₉₃	2,40 m,
RACŁAWICE ₁₉₀₁	2,18 m.

Szerokość kadłuba ma ogromne znaczenie dla statków zabierających pasażerów. O ile przy krótkich, parogodzinnych rejsach nie ma ona większego znaczenia, to już na trasach długich, wymagających działania kuchni i bufetu, a tym bardziej na statkach z miejscami sypialnymi, niezbędna szerokość to minimum 4,40 m (koje ustawione w osi statku), a dopiero szerokość kadłuba przekraczająca 5,00 m pozwala na ustawienie koi poprzecznie do osi statku (co poprawia wykorzystanie powierzchni), a także umożliwi urządzenie restauracji pokładowej. Holowniki zawsze były dość szerokie, gdyż i tak o ich możliwościach nawigacyjnych decydowała szerokość holowanych barek, a ta zazwyczaj była większa od szerokości kadłuba holownika.

Promy były zawsze bardzo szerokie (i krótkie), co zapewniało im optymalną liczbę zbieranych zaprzęgów konnych i samochodów, a także ułatwiało embarkację.

Poszerzanie kadłuba było zabiegiem rzadko spotykanym i kosztownym. W czasie przebudowy trzeba było nie tylko poszerzyć fragmenty zładu (wręgi, denniki i pokładniki), ale także wymienić wał główny maszyny parowej. Znane poszerzenia to: prom **RADOM**, przebudowany w 1916 r. w Puławach na statek towarowy PILICA, a później STEFAN BATORY (szerokość zwiększona o 1,6 m), statek pasażersko-towarowy ELEONORA poszerzony o 1,5 m w 1934 r. w Radziwiu i statek pasażersko-towarowy RACŁAWICE poszerzony o 1,23 m w r. 1950 w Płocku-Radziwiu.

(Uwaga! W rozdziale omawiane są dwa statki o nazwie RACŁAWICE – wiślany zbudowany w roku 1881 i poleski zbudowany w roku 1901, są to zupełnie różne jednostki).

Szerokość całkowita B_c wahała się od :

KOŁŁĄTAJ ₁₉₁₁	$B_c = 14,64$ m,
STEINKELLER ₁₈₆₆ ex ROBERT	14,60 m,
STEFAN BATORY ₁₈₉₈	13,70 m,
GERTŠIL ₁₈₆₀	13,10 m,
16 statków w przedziale	$B_c = 12,50$ –12,00 m,

11 statków	11,90–11,00 m,
16 statków	10,80–10,05 m,
27 statków	9,90–9,00 m,
26 statków	8,95–8,00 m,
19 statków	7,92–7,00 m,
14 statków	6,93–6,00 m,
11 statków	5,60–5,00 m.

Największe statki to:

WARTA ₁₈₉₉	$B_c = 4,84$ m,
VORON ₁₉₀₄	4,57 m,
RACŁAWICE ₁₉₀₁	4,26 m,
STRUMIEŃ ₁₈₉₃	4,26 m

Oczywiście statki o szerokości całkowitej powyżej 12,5 m (a więc 4 najszersze) nie mogły wchodzić ani na Martwą Wisłę, ani na Szkarpawę, gdyż wrota tamtejszych śluz otwierały się tylko na 12,50 m. Statki o szerokości większej niż 9,60 (59 jednostek) nie mogły wchodzić ani na drogę wodną Wisła–Odra, ani na Nogat, ze względu na światło poziome wrót śluzowych, wynoszące 9,6 m. Przez kanał Augustowski mogły przechodzić statki o szerokości mniejszej niż 5,94 m (dotyczy to tylko 10 najmniejszych statków). Kanał Górnonotecki mieszczący w śluzach statki o szerokości do 4,93 m, mógł być dostępny tylko dla 4 bocznołowców, ale akurat te statki pływały tylko w Pińskim Węźle Wodnym. W praktyce więc Kanał Górnonotecki wraz z drogami Bronisławską i Folusza był niedostępny dla bocznołowców.

Szerokość całkowita bardzo często była powiększana w czasie kolejnych przebudów statków pasażersko-towarowych. Chodziło tu o zwiększenie szerokości przybudówek tamborowych, w których lokalizowano kuchnie, bufety, węzły sanitarne i kabinę kontrolera.

Powierzchnia $F = L \cdot B_k$, m²

W różnych działaniach administracyjnych często opieramy się o wartość powierzchni, którą przyjmujemy jako prostokąt, stanowiący iloczyn długości i szerokości kadłuba.

Wśród 214 bocznołowców, pływających po polskich śródlądowych drogach wodnych, największą powierzchnią charakteryzowały się:

ČEMPION_x – H 1 510 m² pływający po wodach Polesia,

KREMENCUG₁₈₆₀ – GERTŠIL 434 m² pływający po wodach Polesia,

BAŁTYK₁₉₂₈ 412 m² największy statek wiślany,

STEFAN BATORY (po r., 1916) 400 m² statek wiślany,

22 statki w zakresie od 361 do 302 m²,

77 statków od 277 do 200 m²,

80 statków od 199 do 100 m²,

27 statków od 98 do 53 m².

Najmniejszą powierzchnią charakteryzowały się :

COPERNICUS₁₈₈₀ 47 m²,

WESTERPLATTE₁₈₈₄ 43 m²,

STRUMIEŃ₁₈₉₃ – K 3 41 m². Ponieważ wiele statków w okresie swej służby było przedłużanych, a ponadto, aczkolwiek sporadycznie, zdarzały się przypadki poszerzania kadłubów, w powyższym zestawieniu uwzględniono tylko wymiary największe.

Przyrosty powierzchni wyrażały się poniższymi wielkościami:

$\Delta F = 151 \text{ m}^2$	ELEONORA	ΔL i ΔB ,
$\Delta F = 150 \text{ m}^2$	MAURYCY – RACŁAWICE	$2\Delta L$ i ΔB ,
$\Delta F = 143 \text{ m}^2$	RADOM – ST. BATORY	ΔL i ΔB .

Pozostałe statki miały mniejsze przyrosty powierzchni.

Smukłość kadłuba $\alpha = L/B_k$

Statki bocznołowe muszą mieć kadłuby wąskie, gdyż pędnik (boczne koła łopatkowe) zlokalizowany poza obrysem kadłuba zwiększa ok. dwukrotnie szerokość statku na śródokręciu. A całkowita szerokość statku B_c decyduje przecież o możliwości wejścia statku do śluzy komorowej czy podnośni. Ponadto tambory zawsze stanowią tę część statku, która najbardziej jest narażona na wszelkiego rodzaju kolizje.

Wartość α wahała się w statkach spotykanych na polskich drogach wodnych od 3,3 do 13,9. Najmniejsze wartości występowały dla promów $\alpha = 3,6$ –5,0, ale nie miało to większego znaczenia, gdyż promy budowane były zazwyczaj z myślą o konkretnej lokalizacji przeprawy, a więc rzadko były przebazowywane. Dla przykładu prom MINER $\alpha = 3,6$. Holowniki, podobnie jak statki towarowe, nie mające z założenia osiągać wysokich prędkości miały $\alpha = 4,6$ –9,9. Przykładowo ZYGMUNT STARY $\alpha = 4,6$, LAUENBURG V $\alpha = 9,9$, a statki towarowe ST. BATORY $\alpha = 6,25$, SUPIŃSKI $\alpha = 8,36$.

Statki pasażerskie i pasażersko-towarowe, kursujące liniowo, miały $\alpha = 7,6$ –13,9. Im statek dłuższy, tym większą miał wartość współczynnika smukłości. Przykłady to: SOKRATES – WARTA $\alpha = 7,6$ i KANIOWCZYK – BELGIA – GEN. SIKORSKI – PSTROWSKI $\alpha = 11,9$. Wartość ta osiągnęła w zbudowanych w latach 1852–1853 statkach PŁOCK i WŁOCLAWEK aż 13,9. Późniejsze konstrukcje nie osiągały już takich wartości, gdy stwierdzono, że zbyt wysoka wartość α wywołuje wiele ujemnych zjawisk. Niektóre holowniki wprowadzone przez okupanta na polskie wody, a mające współczynnik α powyżej 10,0, były to dawne statki pasażerskie, w warunkach wojennych przystosowane do holowania, jak np. PATRIOT, BERLIN czy poleska KLARA, czyli późniejszy MIKOŁAJ REJ.

Jednostka napędowa

Spośród ok. 300 bocznołowców tylko 11 zbudowanych zostało jako motorowe, a reszta (ponad 96%) to parowce. W grupie parowców, po II wojnie światowej, w trzech następnych jednostkach nastąpiła wymiana maszyny parowej i kotła na silnik spalinowy.

Maszyny parowe

Wśród bocznołowców wszystkie statki parowe dysponowały tylko jedną maszyną. Pierwsze statki wyposażone zostały w maszynę o jednostopniowym rozprężaniu. Maszyny te instalowano do ok. 1865 roku. W następnych latach, w nowych jednostkach zaczęto stosować maszyny o dwustopniowym rozprężaniu. Statki z takimi maszynami, aż do końca eksploatacji parowców (1977) stanowiły najliczniejszą grupę. Maszyny jednostopniowego rozprężania zaczęto wymieniać na dwustopniowe, już w latach siedemdziesiątych dziewiętnastego wieku, a najlepszym tego przykładem może być statek SANDOMIERZ (paropływ nr 6), zbudowany w 1851 roku, wyposażony początkowo w jednostopniową maszynę o mocy 32 KM, który po gruntownej przebudowie, wszedł ponownie do eksploatacji w roku 1881 z maszyną dwustopniową o mocy 100 KM. Maszyny o trzystopniowym rozprężaniu pojawiły się na przełomie XIX

i XX wieku, ale na polskich wodach były nielicznie reprezentowane. Statki wiślane nie potrzebowały wyższych mocy, toteż najczęściej tych statków można było spotkać na Odrze.

W znanych statkach zaobserwowano następujące rodzaje maszyn parowych:

- o jednostopniowym rozprężaniu, moc od 24 KM do 60 KM, razem 21 statków;
- o dwustopniowym rozprężaniu:
 - zasilane parą z jednego kotła o mocy od 16 KM (STRUMIEN¹₁₈₉₃) do 350 KM (GLIWI CE₁₈₉₅, KĘDZIERZYN₁₈₉₅).
 - zasilane parą z dwóch kotłów o mocy od 260 KM (KAISER WILHELM₁₈₈₂ – FREDRO), przez 280 KM (LAUENBURG₁₈₇₆), 320 KM (C.W. V – OPOLE₁₈₉₈), do 500 KM (VORWÄRTS₁₈₉₉ – JÓZEF KS. PONIATOWSKI).
 - o trzystopniowym rozprężaniu od mocy 300 KM (ANDRZEJ ZAMOYSKI₁₉₁₃) przez 320 KM (CĘMPION_x – H 1), 330 KM (POKORNYJ₁₈₈₉ – ODRA) do 350 KM (FULTON₁₈₉₉ – H 8 i STADT FÜRSTENBERG/O₁₈₉₁).

Statki pasażerskie i pasażersko-towarowe pochodzące z polskich stoczní: Czerniakowskiej w Warszawie i „Krater” we Włocławku, stoczní gdańskiej w Wolnym Mieście Gdańsku i niemieckiej stoczní Schichaua w Elblągu, miały maszynę umieszczoną za kotłem, natomiast inne stocznie budowały siłownie w odwróconym układzie, tzn. że maszyna była zlokalizowana przed kotłem. Taki układ w stoczních rejonu Wisły występował jedynie w holownikach.

Wśród maszyn dwustopniowego rozprężania, z jednym kotłem, udało się wyodrębnić:

- 23 maszyny o mocy w zakresie od 16 do 90 KM,
- 39 maszyn od 100 do 145 KM,
- 38 maszyn od 150 do 190 KM,
- 19 maszyn od 200 do 245 KM,
- 4 maszyny ponad 250 KM.

Maszyny parowe z biegiem lat traciły część mocy, a szczególnie szybko straty te powstawały w tych statkach, które były wielokrotnie zatapiane lub zbyt długo pozostawały w stanie zatopionym. Takim przykładem może być statek BELWEDER, zatopiony pod Dobrzykowem w roku 1939, wydobyty i odbudowany w 1943 jako SYMPHER, zatopiony w Kłudziu w 1944, wydobyty i odbudowany jako INŻYNIER w 1946, zatonął w Modlinie w 1947, po podniesieniu i odbudowie w 1948 – MATEJKO. Pomimo, że statek został w 1897 wyposażony w maszynę o mocy 120 KM, to w roku 1948 miała ona już tylko 75 KM. KOŚCIUSZKO po 71 latach eksploatacji miał już tylko 72 KM (z początkowych 110 KM). W obu przykładach nastąpił spadek mocy w granicach 33–35% mocy początkowej. Taki spadek mocy nie pozwalał statkom pasażerskim na dostrzymywanie czasu rozkładowego.

Kotły parowe

Informacje o kotłach są niepełne, gdyż autorzy opisów statków przez wiele lat uważali, że o ile o maszynie można jeszcze pisać, ale nie za szczegółowo, to kocioł stanowi temat wstydlivy, o którym nie należy się wypowiadać. W zasadzie pierwsze opisy kotłów ukazały się dopiero w Rejestrach PRS, a te zaczęły wychodzić dopiero od 1960 roku. Wcześniej kotły trafiały do publikacji tylko wtedy, gdy stawały się przyczyną wypadków.

Ze skąpych informacji wiadomo jednak, że:

- statek DEUTSCHLAND zatonął w roku 1899 na Wiśle pod Silnem w wyniku eksplozji kotła; statek i jego kocioł miały dopiero 23 lata,
- żaden statek pod polską banderą nie miał eksplozji kotła.

- w czasie eksploatacji – 5 statków zużyło po dwa kotły, a 3 z nich otrzymały trzeci kocioł, a były to :
 - KANIOWCZYK (przepalony 41 letni kocioł) – 1929 / PSTROWSKI (29 letni) – 1958;
 - **TYNIEC** (24 letni) 1933 i (17 letni) – 1950;
 - **WANDA** (18 letni) 1927 i (28 letni) 1955.
- W dwóch dalszych statkach:
 - **KUJAWIAK** (27 letni) – 1910 / **KSIĄŻE JÓZEF** (38 letni) kocioł zastąpiony w 1948 przez silnik spalinowy;
 - **PŁOCK/ŚWIATOWID** (40-letni) – 1935 i (13-letni) kocioł zastąpiony przez silnik spalinowy – 1948.
- w 35 statkach nastąpiła jedna wymiana kotła. Czas pracy wahał się od 15 lat (2 statki) do 60 lat (też dwa statki).
- lista statków które miały tylko jeden kocioł jest długa, a na niej:
 - statek **HAVEL** – **BERTHA** – **MASOVIA** – **KERMUSA** – **WILNIANIN** – 95 lat;
 - 5 statków w przedziale od 78 do 70 lat,
 - 16 statków 68 do 60 lat,
 - 15 statków 57 do 50 lat.
 - duża grupa statków poniżej 49 lat.

Autor jest zdania, że wśród wymienionych statków jest wiele, przy których nie pozostały ślady po przeprowadzonej wymianie kotła. Wynik rzędu 95 lat wydaje się wręcz niemożliwy do osiągnięcia.

Ciekawy jest fakt przenoszenia kotła do innych jednostek i tak:

- w roku 1964 przeniesiono 6-letni kocioł z wycofywanego statku **PSTROWSKI** do statku **BAŁTYK**, gdzie służył przez dalsze 9 lat (razem tylko 15 lat).
- w roku 1955 przeniesiono kocioł po 29-letniej służbie na statku **HEROLD** na statek **MATEJKO**, na którym przepracował dalsze 9 lat (razem 38 lat pracy).

Żałośnie wygląda przymusowa likwidacja nitowanych parowców. Wymienić tu należy:

- co najmniej 4 jednostki wycofane i złomowane wraz z kotłami, które przepracowały zaledwie od 6 do 9 lat (**KĘDZIERZYN**, **BATORY**, **WANDA**, **WODNIK**);
- 10 statków z kotłami mającymi od 10 do 19 lat;
- 2 statki 20 do 29 lat;
- 10 statków 30 do 39 lat;
- 10 statków ponad 40 lat.

W powyższym zestawieniu pomija się statki utracone w czasie kolejnych wojen, niezależnie od wieku ich kotłów.

Nie sposób omówić charakterystyki kotłów, gdyż porównując ich dane techniczne i dane techniczne kadłubów można dojść do wniosku, że w epoce parowców nie dopracowano się systemu doboru kotła. W wyniku oparcia się jedynie o intuicję konstruktora, dla statków o takim samym przeznaczeniu i podobnym kształcie kadłuba, można było dobrać zupełnie różne kotły, np. **MAZUR**₁₈₉₅ 8 atn i 24,4 m² powierzchni ogrzewalnej, a **PŁOCCZANIN**₁₈₉₄ 12 atn i 31,9 m².

W omawianych statkach spotykano kotły o ciśnieniu roboczym od 8 do 16 atn i o powierzchni ogrzewalnej od 16,5 do 120 m².

Silniki spalinowe

Tylko 11 nowozbudowanych bocznokołowców zostało wyposażonych w silniki spalinowe. Były to:

- Seria trzech holowników, zaprojektowanych przez Braci Nobel, dla transportu po Wiśle materiałów ropopochodnych. Do statków tych zbudowano w Petersburgu silniki niskoprężne z głowicą żarową, napędzane naftą. Silniki te przewieziono do Włocławka, gdzie stocznia Parulskiego zbudowała, w latach 1911–1912, kadłuby. Prototyp nazwany został **MADZIAR**, a dwa dalsze statki **POLAK** i **MAZUR**. Silniki miały po 4 cylindry i moc 200 KM. **MADZIAR** w dalszej swej eksploatacji nosił nazwy: LUTZ – KOŁŁATAJ – JOHANN GROTH – [KOŁŁATAJ]. **POLAK** – ZIMSEN – LUBECKI – KARL BLUMWE – LUBECKI – WARMIA. **MAZUR** został zniszczony przez Rosjan w I wojny światowej i nie miał dalszych nazw. Silnik na pokładzie statku WARMIA przepracował 46 lat do roku 1958, kiedy został zastąpiony przez 6-cylindrowy silnik wysokoprężny Halberstadt o mocy 300 KM. Ten silnik po 11 latach doczekał kasacji statku.
- Seria dwóch kryp bocznokołowych (nieznany armator z Warszawy, nieznane parametry ani historia). Jednostki nazywały się **KOTWICA I** i **KOTWICA II** i były eksploatowane w górę od Warszawy.
- Statek pasażerski **MICHAŁ OGIŃSKI** stacjonujący w okresie międzywojennym w Grodnie i kursujący po Niemnie. Szczegóły – nieznane.
- Holownik **ZOSIA** – NOWOTKO – TRZMIEL zbudowany w 1926 przez stocznnię Zieleniewskiego w Krakowie i wyposażony w silnik MWM 100 KM. Silnik ten po 23 latach pracy (1949) został wymieniony na inny (75 KM), z którym statek pływał dalsze 15 lat, aż do kasacji.
- Holownik **OLZA** – NIDA zbudowany w Krakowie w 1938 r, wyposażony w dwa silniki MAN po 60 KM (dwa kominy – rury wydechowe), po 13 latach (1951) silniki te zostały zastąpione przez jeden silnik 100 KM, z którym statek pływał jeszcze 15 lat.
- Holownik **CIESZYN** (prawdopodobnie jednostka bliźniacza Olzy). Istniał jeszcze w 1951, mając jeden silnik 80 KM Bliższe szczegóły – nieznane.
- Statek towarowy **RZEPICHA**_x (drewniany kadłub) z Krakowa z silnikiem 70 KM. Pływał jeszcze po II wojnie światowej.
- Holownik **SŁOWACKI**, sądząc z przypisywanemu mu pierwszej nazwy MAZUT musiał mieć silnik wysokoprężny (w czasie gdy olej napędowy nazywano nieprawidłowo ropą lub mazutem).
Statki w których napęd parowy zmieniono na napęd spalinowy, to:
- Statek pasażersko-towarowy **ŚWIATOWID**, na którym w roku 1948 w miejsce jednostki parowej zmontowano 6 cylindrowy silnik wysokoprężny MWM, o mocy 180 KM. Z tym silnikiem statek pływał jeszcze 15 lat, aż do kasacji w 1963.
- Statek pasażersko-towarowy **KSIĄŻE JÓZEF** – JANEK KRASICKI, w 1948 na miejsce zdemontowanego napędu parowego, otrzymał silnik spalinowy Klöckner-Humboldt-Deutz 120 KM. Statek z tym silnikiem pływał kolejno na linii Warszawa–Płock, potem w rejonie Krakowa i ostatnie lata Poznań–Puszczykówko. W czternaście lat po przebudowie statek został wycofany z eksploatacji (1962).
- Holownik **KATOWICE** / JAWORZNO. Przebudowy dokonano w 1950 r., typ silnika nieznany 160 KM. Statek pływał jeszcze 14 lat, tzn. do roku 1964.

Kolorystyka

Od początku XX wieku statki pasażerskie miały kadłuby dwubarwne od pokładu do listwy białe, od listwy w dół czarne, lustra i przybudówki tamborowe – białe, kominy czarne. Tak wyglądają na fotografiach **PŁOCK**₁₉₀₀, **KRAKÓW**₁₉₀₃, **WAWEL**₁₉₀₄, **PAN TADEUSZ**₁₉₁₁ i **HETMAN**₁₉₁₂.

Po zakończeniu I wojny światowej i wojny bolszewickiej statki pasażerskie i pasażersko-towarowe zaczęto malować na białe, a na czarnych kominach pojawiły się opaski armatorskie. Próby malowania kominów na żółto na najbardziej eleganckich statkach (**POLSKA, FRANCJA, KRAKUS**) nie zostały zaakceptowane i kominy powróciły do tradycyjnej czerni.

Gęsikowski pisze, że w tym okresie kadłuby statków pasażersko-towarowych były jasno-stalowe, autor w to wątpi, gdyż posiadane przez niego zdjęcia z lat 1921, 1925, 1926, 1927 i 1928, a także z lat trzydziestych pokazują statki o białych kadłubach. Istniały jednak wyjątki np. **FREDRO** pozostał biało-czarny, **STEFAN BATORY** w latach dwudziestych biały, w następnym dziesięcioleciu (do 1939) został przemalowany na szaro (także lustro tamborowe).

W latach 1945–1950 statki pasażerskie i pasażersko-towarowe miały szare kadłuby, białe werandy, przybudówki tamborowe i lustra. Ostatnim statkiem malowanym według tego wzoru był **BAŁTYK**, który został uruchomiony po wojnie w 1949 r. Od roku 1950 powrócono do bieli jako koloru statków pasażerskich, sukcesywnie przemalowując na białe dotychczas szare kadłuby.

W okresie przed 1939 holowniki pracujące w żegludze miały w zasadzie czarne kadłuby, białe lustra tamborowe, a przybudówki szare w pionie i szare lub brązowe na powierzchniach poziomych lub półokrągłych. Tu wyjątki były liczniejsze: statki Spółdzielni „Wisła” z Torunia miały kadłuby zielone, podobnie jak holowniki rodziny Sapoków **NADZIEJA, KATOWICE**. Po 1945 wszystkie holowniki były już czarne, ale wyjątki też się zdarzały, np. holownik **POZNAŃ** miał kadłub jasno-szary z pomarańczowymi wykończeniami.

Statki administracji wodnej miały przed 1939 różne kolory, a wspólne były tylko: kolor komina – srebrny z czarną górną końcówką (identyczny jak miały w zaborze rosyjskim) oraz godło państwowe, zamocowane bądź na przybudówkach tamborowych, bądź na bocznych ścianach sterówki.

Statki inspekcyjne były białe, holowniki bocznokołowe szare, ale wśród tych ostatnich były jednak różnice – białe lustra tamborowe miały np. **SIENKIEWICZ** i **WYSPIAŃSKI**, a szare np. **WAWEL** czy **TCZEW**. Po 1945 malowanie w zasadzie nie uległo większym zmianom, jednak holownik **WYSPIAŃSKI** był czarny, **SIENKIEWICZ, MELSZTYN** szare z białym lustrem, a **WAWEL** czy **MIKOŁAJ REJ** szare z szarym lustrem. Dawne statki wojskowe, np. **SAPER** w pierwszych latach były w całości koloru khaki. **INŻ. CŹWILKIEL** czy **POCHWIST** (oficjalnie holowniki) – były białe. Od lat 60. XX w. na srebrnym kominie znalazła się biała opaska z czerwoną literą A, ponad którą wystawało czarne zakończenie komina.

Nazwa statku była najczęściej pisana czerwonymi literami na białym lustrze tamborowym. W zaborze rosyjskim po 1864 roku statki pasażerskie musiały mieć nazwę dwujęzyczną, najczęściej na łuku nad otworem – rosyjską, pisaną cyrylicą, a pod otworem polską – alfabetem łacińskim. Statki administracji wodnej mogły mieć tylko napis rosyjski. W okresie międzywojennym miejsce umieszczenia nazwy statku nie uległo zmianie. Wyjątki to napis **GRUNWALD** białymi literami na czerwonej wstędze czy **KATOWICE** złotymi literami na granatowej wstędze. Próby powtórzenia nazwy na dziobie nie znalazły wielu naśladowców. Zdobienie dziobów galionami o

ornamentyce roślinnej lub węzowej wykluczało wykorzystanie tego miejsca dla innych celów. Po II wojnie światowej coraz częściej nazwa z lustra tamboru bywała przenoszona na górną część przybudówki, do czego skłaniały coraz to dłuższe nazwy składające się z imion i nazwisk osób zasłużonych dla reżimu. Jedynie Żegluga na Odrze stosowała białe napisy na czerwonej wstędze na łuku nad otworem w lustrze tamboru np. ŻEROMSKI czy LENINO.

Źródła

1. Książki

- [1] Arkuszewski W.: *Wiślane statki pasażerskie XIX i XX wieku*. Ossolineum, Gdańsk 1973.
- [2] Barbarski W.: *Awarie i ratownictwo w żegludze śródlądowej*. WK Warszawa 1953.
- [3] Barbaś H.: *Na Wiśle i nad Wisłą*. Muzeum Oświatowe Puławy 1996.
- [4] Dyskant J.W.: *Oddział Wydzielony „Wisła”*, MON Warszawa 1982.
- [5] Dyskant J.W.: *Flotylla rzeczna Marynarki Wojennej 1919–1939*. Bellona Warszawa 1994.
- [6] Dyskant J.W.: *Czarnobyl 1920*. Bellona Warszawa 1994
- [7] Dyskant J.W.: *Wojenne flotylle wiślane 1918–1939*. Rytm Warszawa 1997.
- [8] Eisenund Stahl Gießerei, Maschinenund Lokomotiv Fabrik, Schiffwerft, Ferdinand Schichau, Elbing. *Verzeichnis der erbauten Schiffe und Bagger*.
- [9] *Fahrzeuge (die) der Königlichen Weichsel-Strombauverwaltung*. Danzig 1915.
- [10] Gielżyński W.: *Moja prywatna Vistuliada*. Iskry, Warszawa 1983.
- [11] Grötschel Th.: *Die Lauenburger Dampf- und Motorschlepper*. Elbschiffahrtsmuseum Lauenburg 1966.
- [12] Grzelak: *Łódka z biegiem Wisły*.
- [13] Januszewski S.: *Odra czasu Nadbora*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2001.
- [14] Kosicki M., Kaźmierczak S., Telus W.M.: *Żegluga Odrzańska – 50 lat*. Odratrans S.A., Wrocław 1996.
- [15] Meyer G.: *Binnenschiffe zwischen Elbe und Oder; Ostsee und Sächsischer Schweiz* Wolfgang Fuchs Hamburg 1994.
- [16] Miciński J., Kolicki S.: *Pod polską banderą*. Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1962.
- [17] Miciński J.: *Księga statków polskich*, t.I Oskar Gdańsk 1996
- [18] Niemz G., Wachs R.: *Personenschiffahrt auf der Elbe*. Hinstorff Verlag Rostock.1980
- [19] Oehmig A.: *Dampfer auf ostdeutschen Flüssen in alten Ansichten*. Steiger Verlag Moers 1982/3
- [20] Pertek J.: *Wielkie dni malej floty*. Wydawnictwo Poznańskie 1972.
- [21] Polski Rejestr Statków: *Rejestr statków śródlądowych 1960, 1962, 1988, 1990, 1996, 2001*. PRS Gdańsk.
- [22] Quinger W.: *Die Werften – Dresden-Blasewitz 1855–1898, Dresden-Laubegast 1898–1999*. „Die Fähre”, Dresden 1999.
- [23] *Reedereien und ihre Schiffe 1829–1945* (fragment niezidentyfikowanego wydawnictwa).
- [24] Rindt H., Trost H.: *Dampfschiffahrt auf Elbe und Oder; den Berliner und Märkischen Wasserstraßen mit Schiffsregister 1916–1945*. Verein zur Förderung des Lauenburger Elbschiffahrtsmuseum e.V. 1982
- [25] Rummel J.: *Narodziny żeglugi*. Gdańsk 1980.
- [26] Taube K., Żukowski O.: *Zarys historii wojennej flotyll rzecznych*. Warszawa 1931.
- [27] Uhlemann H.-J.: *Historisches vom Strom. Die Oder*. Verlag Dr. Neufang KG, Gelsenkirchen 1999.
- [28] Wrębiakowski S.: *Statki śródlądowe*. Szkoła Inżynierska w Szczecinie – PZWS 1951.

- [29] Wrycza T.: *Lodolamanie*. Gdańsk–Gdynia 1998.
[30] www.rzeczna2004.republika.pl, z dnia 9.03.2005.

2. Artykuły, referaty, prace badawcze

- [31] Boiński Z.: *Pracowite 20-lecie wodniaków OZW w Poznaniu*. Dwudziestolecie na polskich drogach śródlądowych. C.Z. Wód Śródlądowych, Warszawa 1965, s. 139–142.
[32] Danielewicz W., Patro A.: *Uratujmy, chociaż jeden z nich*. *Morze*, 1983, nr 6, s. 21,
[33] Danielewicz W.: *Lloyd Bydgoski Spółka Akcyjna*. *Morza, statki, okręty*, 1997, nr 1, s. 82–84.
[34] Danielewicz W.: *Żegluga pod okupacją*. *Morze*, 1997, nr 4, s. 36–38.
[35] Delkowski E.: *Czerniaków* [w:] pr. zb., *Ludność cywilna...*, t. 1, Instytut Historii PAN Warszawa, s. 527–534 (na nadbitkach brak pełnego tytułu opracowania i roku wydania).
[36] Fornaçon S.: *Bromberger Schiffe*, [w:] *650 Jahre Bromberg*. Münster 1995, s. 69–114.
[37] Gęsikowski K.: *Bocznokołowiec „Kujawy”*. *Wodniak Bydgoski* (nieznany rok i numer).
[38] Górski T.: *Flotylla Wiślana*. Księga Wiślanego Flisu. Liga Morska Gdynia 1997, s. 45–47.
[39] Kisielnicki J. i in.: *Badania eksploatacyjne holownika rzeczynego s/s Gdańsk*. Morski Instytut Techniczny Gdańsk 1954 – maszynopis.
[40] Klim R.: *Wisła*. Księga Wiślanego Flisu. Liga Morska Gdynia 1997 s. 18–36.
[41] Królikowski L.: *Z historii wiślanej żeglugi*. *Stolica* 1984 nr 7 s.
[42] Kuczowski W.: *Zapomniane karty „Grunwald” „Tannenberga”*. *Gospodarka wodna*, 2003, nr 2, s. 87–88.
[43] Kuligiewicz M.: *Flotylla Wiślana we wrześniu 1939 r.* *Morze*, 1965, nr 9, s. 22–23.
[44] Kuligiewicz M.: *Ten pierwszy rejs*. *Kierunki*, 1974, nr 25.
[45] Michalski M.: *Wisła rzeka żeglowna*. *Zeszyty Naukowe WSM Szczecin*, 1998, nr 57, s. 119–135.
[46] Michalski M.: *Wisła i wykorzystanie jej nabrzeży w dół od Warszawy*. *Wisła – Miastu*, nr 1, s. 5–16. Związek Miast Nadwiślańskich, Toruń 1999.
[47] Michalski M.: *Polska flota śródlądowa w przededniu wejścia w struktury Unii Europejskiej*. Niezawodność i bezpieczeństwo systemów transportowych, Politechnika Szczecińska, Międzyzdroje 2002, s. 203–212.
[48] Michalski M.: *Dodatkowe uwagi o statku „Grunwald”*. *Gospodarka wodna*, 2003, nr 5, s. 217.
[49] Nassius M.: *Z Wołynia przez Polesie*. *Morze*, 1935, nr 1, s. 16–17.
[50] Reszka A.: *Historia niezawskiego „Wodnika”*. Księga Wiślanego Flisu. Liga Morska, Gdynia 1997 s. 40–41.
[51] Sokołowski Z.: *Działalność „białej floty” na tle ewolucji gospodarki morskiej w obszarze aglomeracji północno-zachodniej Polski*. *Przegląd Zachodniopomorski* (w druku 2005)
[52] Spirydowicz J.: *Zbigniew z Alberta*. *Kurier Szczeciński*, 6.08.2002 r.
[53] Taube K.: *Mat Michnowicz*. *Morze*, 1936, nr 6, s. 19–21.
[54] Wicherski W.A., Wiśniewski Z.B.: *Flotylla Wiślana w 1920 r. Pod wojenną banderą*, 1991, nr 1, s. 3–17.

3. Księgi rejestracyjne statków grupy I

Księgi rejestracyjne statków grupy I, założone w 1965 r. i prowadzone kolejno przez IŻŚ – i UŻŚ do roku 2003 w Bydgoszczy, Krakowie, Szczecinie, Warszawie i Wrocławiu.

4. Korespondencja autora (liczba dotyczy listów otrzymanych)

1. H. Barbaś – otrzymano 6 listów w latach 1999–2002,
2. W. Danielewicz – otrzymano 12 listów w latach 1997–2001,

3. E. Delkowski – Wykaz statków wiślanych, sporządzony dnia 20. 02.1984 r.,
4. S. Figuła – otrzymano 1 list z 18.11.2004 r.
5. E. Laszczewski – otrzymano 2 listy w 1998 r.

5. Relacje i rozmowy

1. Borowski – emerytowany bosman żeglugi śródlądowej – Wyszogród 1999.
2. Chęciński Stanisław – wszystkowiedzący mieszkaniec Płocka – 1999.
3. Danielewicz Waldemar – były kierownik Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku, historyk hobbysta żeglugi śródlądowej, szczególnie dolnej Wisły i Polesia, szereg rozmów w Gdańsku
4. Delkowski Edmund – wioślarz, właściciel hamurki, później współwłaściciel przystani na Cyplu Czerniakowskim, historyk-hobbysta żeglugi na warszawskim odcinku Wisły. Wiele rozmów w latach 1983–1984
5. Dziańis Zofia – córka nieżyjącego kpt ż.s. Bolesława Lipskiego, dowodzącego statkiem „Żółkiewski” podczas kampanii wrześniowej. Rozmowa w Wyszokowie dnia 1.08.2002.
6. Figuła Stanisław – b. mechanik na statkach „Kujawy”, „Pstrąg” i „Raclawice”
7. Hundt Wiktor – kpt ż.s., starszy inspektor IŻŚ i UŻŚ w Bydgoszczy, autor notatek o statkach a także rozmowy na pokładzie statku szkolnego „Władysław Łokietek” i w Bydgoszczy w latach 1998–2005.
8. Januszewski Stanisław – dr hab. inż., profesor Politechniki Wrocławskiej, prezes Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Rozmowy na pokładzie statku „Nadbór” we Wrocławiu w dniach 26.06.2001 i 29.08.2003.
9. Kawczyński – zawiadowca przystani w Tczewie. Rozmowa – lato 1963 w Tczewie.
10. Komorowski Jerzy – pracownik Navicentrum we Wrocławiu – jesień 2004.
11. Kosz Andrzej – b. kierownik portu w Płocku – rozmowy w Płocku 30.05.1996 i 29.06.1999 oraz w Murzynowie 30.06.1999.
12. Kowalik Stanisław – em. kpt ż.s., pracownik UZŚ we Wrocławiu. Rozmowy na służbie Różanka 6.08.1999 i 28.08.2002.
13. Koziół Tadeusz – kpt ż.s. i inspektor IŻŚ i UŻŚ w Krakowie. Rozmowy w rejsie po Kanale Łącząskim 13.08.2001 i w Krakowie 14.08.2001.
14. Kurc Zbigniew – emerytowany kpt ż.s. ze Szczecina – styczeń 2005.
15. Łazik – inż. pracownik Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu 2005
16. Magiera Władysław – mgr, dyr. Zjednoczenia Żegluga Śródlądowej i Stoczni Rzecznych. Rozmowy na Markowych Szczawinach i Babiej Górze w 1954 oraz w Warszawie w 1956.
17. Manikowski Franciszek – kpt ż.s. i historyk-hobbysta statków rejonu bydgoskiego. Rozmowy na pokładzie BM 5208, w czasie postoju w Szczecinie w latach 1998–2004.
18. Moryń Zdzisław – mgr, kier. IŻS i dyr. UŻS w Szczecinie – stały kontakt od 1996 r.
19. Nowaliński – zawiadowca przystani w Płocku, przyrodni brat armatora Józefa Górnickiego. Rozmowy w Płocku w latach 1947 i 1948.
20. Pająk Grzegorz – starszy inspektor IŻŚ i UŻŚ w Giżycku, historyk-hobbysta żegluga na Wielkich Jeziorach Mazurskich. Rozmowy w Giżycku i na pokładzie statku „Inspektor 41” w dniach 28–30.07.2000 i 12–14.08.2003.
21. Paprocki Stefan – technik PZW w Płocku. Rozmowy w latach 1945, 1946 i 1947.
22. Przewoźny Józef – kier. IŻS i dyr. UŻS w Warszawie – rozmowy w latach 1997–2002.
23. Reszka Adam – kmr por., mgr historii, były kier. IŻS w Warszawie, generalny szyper Wiślanego Flisu, autor historycznych opracowań nt. żegluga wiślanej, w dawnych latach także armator barki oraz członek załogi statków wiślanych – stały kontakt od 1997.

24. Sawala Michał – mgr, Kustosz Muzeum Narodowego w Szczecinie, pletwonurek. Rozmowy w 2005 r.
25. Sidor Ewa – mgr, kierownik Muzeum Wisły w Tczewie. Rozmowa 17.10.2002.
26. Skubis Aleksander – były marynarz statku Wintermärchen II w latach 1944–1945.
27. Szwarc Marian – inż., były dyrektor Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Rozmowy 4.09.1996 we Wrocławiu, 28.10.1998 w Nakle i 18.09.1999 w Kazimierzu Dolnym.
28. Śladkowski Czesław – mgr inż., kier. PZW i stoczni w Płocku, później pracownik Żeglugi na Odrze, dokonujący odbioru 22 statków zbudowanych w Holandii, wykładowca Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu i jego filii w Warszawie. Pomysłodawca systemu pchania (próby w latach czterdziestych). Rozmowy w Płocku 1946 i 1947 na pokładach statków w przebudowie: Belgia, Stanisław, Krakus, Warneńczyk i Reduta Ordon oraz wraka statku Steinkeller, a także statków eksploatowanych: Chodkiewicz i Smolka.
29. Wróblewski Mieczysław – kmdr ppor., emerytowany kier. IŻŚ Wrocław. Rozmowa we Wrocławiu 29.08.2002.

NIEMIECKOPOLSKI SŁOWNICZEK NAZW GEOGRAFICZNYCH

Adolf-Hitler-Kanal	Kanał Gliwicki	Lötzen	Giżycko
Alle	Łyna	Löwentin	Jez. Niegocin
Angerapp	Węgorapa	Maltsch	Malczyce
Angerburg	Węgorzewo	Marienburg	Malbork
Auschwitz	Oświęcim	Marienwerder	Kwidzyn*
Bartheln	Bartoszewice (Wrocław)	Mauersee	Jez. Mamry
Bartschin	Barcin	Memel	Kłajpeda
Beldahn See	Jez. Beldany	"	rz. Niemen
Beuthen	Bytom Odrzański	Mewe	Gniew
Birnbaum	Międzychód	Nakel	Nakło n. Notecią
Bodenwinckel	Kąty Rybackie	Nessau	Nieszawa
Bohnsack	Sobieszewo	Netze	Noteć
Brahe	Brda	Neuenburg	Nowe
Brahemünde	Brdujście	Neufahrwasser	Nowy Port (Gdańsk)
Breslau	Wrocław	Neufähr	Górki (Wsch. lub Zach.)
Breslau-Cosel	Wrocław-Kozanów	Neusaltz	Nowa Sól
Brieg	Brzeg	Nider See	Jez. Nidzkie
Bromberg	Bydgoszcz	Nieden	Nida
Bromberger-Kanal	Kan. Bydgoski	Nikolaiken	Mikołajki
Carolath	Siedlisko	Nogat	Nogat
Cosel	Koźle	Obersicko	Obrzycko
Crossen	Krosno Odrzańskie	Obornik	Oborniki Wlkp
Culm (stara pisownia)	Chełmno	Oder	Odra
Czarnikau	Czarnków	Ohlau	Oława
Dammschersee	Jez. Dąbie	Oppeln	Opole
Danzig	Gdańsk	Oppeln-Sakrau	Opole-Zakrzów
Danzig-Krakau	Gdańsk-Krakowiec	Osterode	Ostróda
Dargainen See	Jez. Dargin	Pakosch	Pakość
Deime	Dajma	Parnitz	Parnica

Dirschau	Tczew	Peene	Piana
Dievenow	Dziwnów	Peisern	Pyzdry
	rzeka Dziwna	Pissa	Pisa
Dobrin	Dobrzyń n. Wisłą	Plock (Plok)	Płock (przed 1941)
Drausen See	Jez. Drużno	Plozk (Plock)	Płock (obecnie)
Driesen	Drezdenko	Posen	Poznań
Drewenz See	Jez. Drwęckie	Pregel	Pregoła
Dunzig	Duńczycza	Pripet	Prypeć
Dyhernfurth	Brzeg Dolny	Ratibor	Racibórz
Einlage	Przegalina – obecnie	Reglitz	Regalica
"	Łożyska (lata 1945–49)	Rhein	Ryn
Elbing	Elbląg	Rheinischer See	Jez. Ryńskie
Eisen-Hütten-Stadt	Przybrzeg	Rosenthal	Różanka (Wrocław)
Ferse	Wieżyca	Rudczanny	Ruciane
Fiddihow	Widuchowa	Russ	Rus
Filehne	Wieleń	Sandomir	Sandomierz
Frankfurt-Damm	Vorstadt Słubice	Scharfenwiese	Ostrołęka
Friedrichsgraben	Kan. Dajma-Gilia	Schiewenhorst	Świbno
Frische Nehrung	Mierzeja Wiślana	Schillno	Silno
Frisches Haff	Zalew Wiślany	Schrimm	Śrem
Fürstenberg (dawniej)	Przybrzeg	Schröttersburg	Płock (1941–1945)
Gilge	Gilia	Schulitz	Solec Kujawski
Gleiwitz	Gliwice	Schwarzwasser	Wda
Glogau	Głogów	Schwenzeit See	Jez. Święcajty
Graudenz	Grudziądz	Schwerin a W.	Skwierzyna
Greifenhagen	Gryfino	Schwetz	Świecie n. Wisłą
Güstebiese	Gozdowice	Spirding See	Jez. Śniardwy
Hohenburg	Wyszogród	Steinau	Ścinawa
Hohensaltza	Inowrocław	Stettiner Haff	Zalew Szczeciński
Holm	Ostrów (w Gdańsku)	Strasburg	Brodnica
Inster	rz. Wystruc	Swine	Świna
Insterburg	m. Wystruc	Swinemünde	Świnoujście
Johannisburg	Pisz	Talter Gewässer	Jez. Tały
Kahlberg	Krynica Morska	Tapiau	Tapiewo
Kaiserfahrt	Kan. Piastowski	Thorn Toruń	
Kaiserhafen	Kan. Kaszubski (Gdańsk)	Tiegenhof	Nowy Dwór Gdański
Kammin	Kamień Pomorski	Tilsit	Tylża
Karlsdorf	Kapuściska (Bydgoszcz)	Tote Weichsel	Martwa Wisła
Kissain See	Jez. Kisajno	Tschicherzig	Cigacice
Königsberg	Królewiec	Usch	Ujście (miasto)
Krakau	Kraków	Ujest	Ujazd
Krappitz	Krapkowice	Warschau	Warszawa
Kreutz	Krzyż Wielkopolski	Warschauer See	jez. Roś
Kruschwitz	Kruszwica (przed 1939)	Warthe	Warta

Kulm (obecna pisow.)	Chełmno	Wehlau	Pruska Hawa
Kurzebrack	Korzeniewo	Weichsel	Wisła
Küstrin	Kostrzyn*	Wikingen	Kruszwica (1941–1945)
Labiau	Labiawa	Wollin	Wolin
Labischin	Łabiszyn	Wronke	Wronki
Landsberg	Gorzów Wlkp	Zantoch	Santok
Lausitzer Neiße	Nysa Łużycka	Zirke	Sieraków
Leslau	Włocławek		
Lomscha	Łomża		

* Kostrzyn – w Kostrzynie; Kwidzyn – w Kwidzynie. Błędna wymowa to: w Kostrzynie, w Kwidzynie.

Słowniczek zrusyfikowanych nazw geograficznych

ИВАНГОРОД* (Ivangorod) – DĘBLIN
 НОВОГЕОРГЕВСК** (Novogeorgevsk) – MODLIN
 НОВАЯ АЛЕКСАНДРИЯ** (Novaja Aleksandrija) – PUŁAWY
 АНГЕРАПА (Angerapa) – WĘGORAPA
 ЧЕРНЯХОВСК (Černiachovsk) – WYSTRUĆ
 ГВАРДЕЙСК (Gvardejsk) – TAPIEWO
 ИНСТРУЧ (Instruč) – rzeka WYSTRUĆ
 КАЛИНИНГРАД (Kaliningrad) – KRÓLEWIEC
 ЛАВА (Łava) – ŁYNA
 МАТРОСОВКА (Matrosovka) – GILIA
 НЕМАН (Niemán) – NIEMEN
 ПОЛЕССК (Polessk) – LABIAWA
 ПРЕГОЛЯ (Pregola) – PREGOŁA
 ПРИПЯТЬ (Pripiat') – PRYPEĆ
 РУСНА (Rusna) – RUS
 СОВЕТСК (Sovetsk) – TYLŻA
 ЗНАМЕНЬСК (Znameńsk) – PRUSKA IŁAWA

* Nazwa Ivangorod pochodzi od marszałka Ivana Paskiewicza, który zasłużył się Rosji, krwawo tłumiąc powstanie styczniowe. Imieniem jego żony, Iriny Paskiewiczowej, została nazwana wieś sąsiadująca z twierdzą dęblińską, która aż do chwili włączenia w obszar miasta Dębłina nazywała się „Irena” (także w Polsce Niepodległej).

** Zarówno nazwa Novogeorgevsk, jak i Novaja Aleksandrija nie wiążą się ani z polską tradycją, ani polską historią, lecz z historią Rosji, i jako nazwy wrogie, narzucone przemocą, były w Polsce znienawidzone i w rozmowach między Polakami nie stosowane.

Ikonografia

Zdjęcia autorstwa lub ze zbiorów:

Danielewicz W.	8, 11, 12, 14, 17, 25, 26, 53, 58, 62, 70, 72, 76, 80, 81, 83, 89, 90, 93, 97, 99, 101, 103, 109, 114, 116, 118.
Figuła S.	29, 115
Konopka A.	67, 102.
Klim R.	33.
Michalski M.	4, 5, 6, 13, 19, 20, 21, 22, 24, 27, 28, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 45, 47, 49, 50, 51, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 71, 73, 77, 78, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 94, 95, 96, 98, 104, 105, 106, 107, 110, 111, 113, 119, 120.
Oehmig A.	7, 15, 16, 42, 43, 52, 74, 92, 108.
Rindt H., Trost H.	1, 2, 3, 9, 10, 23, 44, 46, 61, 91, 100.
Tygodnik Ilustrowany	37, 48, 112.
Wróblewski M.	18, 41, 75, 79, 117.

Opracowanie rysunków pochodzących ze źródeł:

Arkuszewski Witold [1]	2, 6, 8, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 25, 29.
Barbaś H. [3]	10, 19, 24.
Kuligiewicz M. [43, 44]	3, 4, 9, 16, 21, 26.
Łakomski R. [30]	1, 7, 20, 22, 23
Miciński J. i Kolicki S.	30
nieznane wydawnictwo austriackie*	15, 28
inne	5, 27.

* Strona zatytułowana *KuK bewaffnete Dampfschiffe auf der Weichsel (Wisła) 1914.*