

Andrzej Kotecki

Nazwy statków formą upamiętnienia Powstania Styczniowego

Niepodległość i Pamięć 22/2 (50), 319-330

2015

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Andrzej Kotecki

Muzeum Niepodległości w Warszawie

Nazwy statków formą upamiętnienia Powstania Styczniowego

150. rocznica Powstania Styczniowego jest dobrą okazją do przypomnienia o jednej z form upamiętnienia tego zrywu niepodległościowego. Zgodnie z tradycją polskich armatorów, od chwili utworzenia w drugiej dekadzie XX wieku polskiej floty handlowej, jednostkom budowanym w stoczniach krajowych oraz kupowanym za granicą nadawano nazwy o wymowie patriotycznej. Były wśród nich jednostki śródlądowe, jak również pełnomorskie. W ten sposób zostało również uhonorowane Powstanie Styczniowe. Patronem statków stał się Romuald Traugutt, a także włoski ochotnik Francesco Nullo. W ostatnich latach świetności naszej floty handlowej pływał również statek noszący nazwę „Powstaniec Styczniowy”.

Listę tych jednostek rozpoczyna bocznokołowiec wiślany o napędzie parowym „Traugutt”. W 1925 roku do elbląskiej stoczni Ferdynanda Schichaua zwróciła się firma Chaim Rogozik z Płocka z zamówieniem na budowę jednostki towarowo-pasażerskiej przeznaczonej do żeglugi na Wiśle. Zamówienie to było zwieńczeniem dotychczasowej, trwającej od przełomu XIX i XX wieku, współpracy płockiego armatora z elbląską stocznia, a zarazem ostatnim, jakie ta stocznia realizowała dla polskich armatorów.

Nie od razu statek pływał pod nazwą „Traugutt”. W pierwszym okresie eksploatacji (1927–1939) nosił on nazwę „Goniec”¹. Był to trzeci statek rzeczny o takiej nazwie, jakim dysponował armator.

¹ Charakterystyka techniczna statku oraz kronika jego pływania, znajduje się na końcu tego artykułu.

Statek został wyposażony w maszynę parową o podwójnym rozprężaniu, która napędzała dwa boczne koła napędowe. Moc maszyny wynosiła 135 kM. Zarówno kocioł, jak również maszyna parowa zostały wyprodukowane w elbląskiej stoczni.

Pierwszym kapitanem bocznokołowca został Stefan Krzyszkowski. Oprócz niego w skład załogi wchodził sternik, kontroler, bosman, trzech marynarzy, mechanik i trzech palaczy. Z uwagi na przewóz pasażerów, załogę stanowiła również tzw. obsługa hotelowa składająca się z kucharza i stewardów. Na pokładzie mogło podróżować 64 pasażerów w tzw. rejsach krótkich (wycieczkowych) lub 46 w dłuższych. Ponadto w kabinach zostało przygotowanych 20 miejsc dla pasażerów. Statek mógł również zabrać 60 t ładunku. W chwili rejestracji statek otrzymał numer 914, a na port macierzysty wyznaczono Toruń. Statek został skierowany do obsługi szlaku wodnego środkowej Wisły na odcinku Toruń–Płock, którą w kolejnych latach eksploatacji przedłużono do Warszawy.

Pierwszą zmianę w historii statku należy odnotować już w roku 1931. Wiązała się ona z wydzierżawieniem go Żegludze Rzecznej „Vistula” sp. z o.o. z Warszawy. Zgodnie z planami tego użytkownika, statek miał otrzymać charakter tzw. statku salonowego. W tym celu należało podnieść jego standard, co wymusiło przebudowę. Zadanie to zrealizowała stocznia rzeczna w Płocku. Efektem była przebudowa dotychczasowej jadalni i przekształcenie jej w elegancki salon i restaurację. W części dziobowej urządzono kabiny dla 44 pasażerów. Tak przebudowany statek w latach 1934–1939 odbywał rejsy na trasie Warszawa–Tczew. W takim kształcie dotrwał do wybuchu II wojny światowej.

W chwili rozpoczęcia okupacji, statek, jako mienie pożydowskie, został odsprzedany Juliuszowi Dunin-Holeckiemu z Warszawy. Pod zmienioną nazwą – „Nur” – utrzymywał żeglugę między Warszawą a Sandomierzem. W chwili wybuchu Powstania Warszawskiego zachodziła obawa, iż Niemcy skierują statek do Gdańska. Właściciel, przy pomocy holownika „Herkules”, odholował go w okolice Młocin, gdzie starał się go ukryć. Niestety, to się nie udało. Niemcy, po jego wykryciu, odholowali go w dół Wisły i prawdopodobnie zatopili w okolicach Torunia.

Po zakończeniu działań wojennych został on podniesiony i przeholowany do toruńskiej stoczni rzecznej na remont. To wtedy właśnie,

przywracając go do eksploatacji, podjęto decyzję o nadaniu mu nazwy „Traugutt”, pod którą pływał do końca służby. W związku ze zmianami ustrojowymi, statek został przejęty przez państwo, jednak jego dyspozytorem nadal pozostawał J. Dunin-Holecki. Zniszczenia nie mogły być znaczne, skoro już 26 listopada 1945 roku statek został użyty jako holownik krypy z transportem 20 t ziemniaków, z przeznaczeniem dla Szkoły Żegluga Śródlądowej w Warszawie mieszczącej się przy ul. Bednarskiej.

Wraz z nadejściem nowego sezonu żeglugowego wiosną 1946 roku statek został przekazany Przedsiębiorstwu Państwowemu Polskie Drogi Wodne – Żegluga Państwowa, a od 1948 roku był eksploatowany przez Żeglugę Państwową na Wiśle z siedzibą w Warszawie, utrzymując komunikację między stolicą a Puławami.

Rok 1949 przyniósł kolejną zmianę armatora, to spowodowało również zmianę założeń eksploatacyjnych. Tym razem nowy właściciel – Przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga Śródlądowa we Wrocławiu, Oddział w Warszawie – postanowił w pewnym sensie przywrócić przedwojenną funkcję statku turystycznego. Wymusiło to ponowną przebudowę, którą i tym razem powierzono stoczni w Płocku. W wyniku tych prac zmieniło się nie tylko wnętrze statku, ale również jego wygląd zewnętrzny. W części dziobowej zamontowano nadbudówkę z przeznaczeniem na salon i stołówkę. W nadbudówce rufowej została urządzona palarnia z salonem brydżowym. Zabiegi te spowodowały powiększenie pokładu słonecznego. Przebudowie poddano również kabiny pasażerskie znajdujące się pod pokładem. W części rufowej powstały kabiny I i II klasy, zaś w części dziobowej kabiny klasy III.

Powyższe prace trwały dwa lata, statek do regularnej służby powrócił dopiero w 1952 roku. W tym czasie doszło również do kolejnych zmian organizacyjnych w zakresie administracji żegluga śródlądowej w Polsce. Tym razem jego armatorem zostało P. P. Żegluga na Wiśle Ekspozytura Rejonowa w Warszawie. Statek skierowano do obsługi rejsów turystyczno-rekreacyjnych na trasie Warszawa–Gdańsk–Warszawa.

Nieprzerwana eksploatacja statku od 1927 roku spowodowała, iż poszycie kadłuba jednostki uległo daleko idącej destrukcji i należało dokonać jego wymiany. Decyzję w tej sprawie podjęto w roku 1960,

a zadanie to powierzono Bazie Remontowej w Płocku. Tym razem zleceńdodawcą było P. P. Warszawska Żegluga na Wiśle.

Dekada lat 60. XX wieku stanowiła dalszy ciąg przemian organizacyjnych przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej. Wynikało to niewątpliwie z faktu, że ówczesne władze PRL-u nie bardzo wiedziały jak sobie poradzić z administrowaniem i organizacją żeglugi śródlądowej. Stąd brały się tak liczne, następujące niemal z roku na rok zmiany przyporządkowania armatorskiego taboru pływającego, w tym również interesującego nas „Traugutta”. I tak w 1963 roku statek przeszedł pod zarząd P. P. Żegluga Warszawska w Warszawie. Jego zdolność przewozowa została określona na 700 pasażerów. Jednak już w następnym, 1964 roku jednostka przeszła pod zarząd zupełnie nowego armatora. Stał się nim, o dziwo, Fundusz Wczasów Pracowniczych (FWP), instytucja, dla której działalność armatorska była zupełnie obcą i nieznaną. Wymogi rekreacyjnego wykorzystania jednostki, jako pływającego domu wczasowego, wymagały kolejnej przebudowy. Tym razem jej przeprowadzenie zlecono Warszawskiej Stoczni Rzecznej. W jej trakcie przedłużono salon dziobowy, w nadbudówce rufowej wykonano dwie kabiny dwuosobowe i dwa węzły sanitarne. Kabiny pod pokładem dziobowym zostały przebudowane na czterosobowe (rodzinne), a w części rufowej na dwuosobowe. W ramach wczasów FWP statek nadal pływał na trasie Warszawa–Gdańsk–Warszawa. Ostatnia przebudowa miała miejsce w 1972 roku W jej wyniku zabudowano salon rufowy².

W tej formie statek pływał do 1976 roku. Był to już jego ostatni sezon regularnej żeglugi pasażerskiej na Wiśle. Wyeksploatowany i, zdaniem decydentów, przestarzały (napęd parowy) został zamieniony na koszarę pod zmienioną nazwą „Aniela”. Przez kilka lat służył jako jednostka hotelowa dla załóg statków żeglugi śródlądowej, po czym został odholowany do portu praskiego. Był to moment rozpoczynający agonię tej jednostki (i chyba całej pasażersko-turystycznej żeglugi na Wiśle i Odrze). Wówczas też podjęto decyzję administracyjną o złomowaniu statku. Decyzja ta odbiła

² Satyryczny obraz tego typu wczasów został przedstawiony w pełnometrażowym, kultowym filmie Marka Piwowskiego *Rejs*. Film był kręcony na podobnym do opisywanego statku noszącym nazwę „Dzierżyński”.

się szerokim echem w środowisku miłośników historii i tradycji nautologicznych. Podniosły się liczne głosy apelujące o uratowanie ostatniego parowego bocznokołowca wiślanego. Niestety... Decyzja była nieodwołalnym wyrokiem skazującym „Traugutta” na przysłowiowe żyletki³.

Równolegle z funkcjonowaniem bocznokołowca „Traugutt” statki kultywujące pamięć o Powstaniu Styczniowym pływały pod polską banderą w pełnomorskiej flocie handlowej. Dwa spośród statków Polskich Linii Oceanicznych (PLO) pływały pod nazwą m/s „Romuald Traugutt”. Pierwszy z nich wszedł do służby pod polską banderą w 1955 roku. Był to drobnicowiec zbudowany w 1913 roku w kopenhaskiej stoczni Burmeister & Wain. Warto zwrócić uwagę, że został on zbudowany zgodnie z modą panującą wśród duńskich armatorów, czyli był to tak zwany bezkominowiec. Jego komin został całkowicie zakryty nadbudówką, co przy czterech masztach i wysmukłej sylwetce kadłuba sprawiało wrażenie, że jest to żaglowiec. Jako jednostka duńska nosił nazwę „Annam”. Jego nośność wynosiła 10 000 t. Statek obsługiwał linię dalekowschodnią, południowoazjatycką oraz porty Morza Śródziemnego. W barwach gdyńskiego armatora pływał do roku 1961. 9 czerwca 1961 roku na Morzu Śródziemnym miała miejsce poważna awaria silnika głównego uniemożliwiająca powrót statku o własnych siłach do portu macierzystego w Gdyni. Pomocy udzielił mu polski zbiornikowiec „Zawrat”, który odholował statek do Szczecina. Sytuacja ta przyspieszyła decyzję o wycofaniu liczącej już 48 lat jednostki ze służby i przekształceniu jej na pływający magazyn portowy w Gdyni oznaczony symbolem MP-ZP Gdy. Ostateczny kres służby nastąpił po wyłomowaniu tej jednostki. Na szczęście zachował się niezwykle cenny i ważny dla historii budownictwa okrętowego element tego statku. Otóż w Narodowym Muzeum Morskim w Gdańsku, obok siedziby głównej na wyspie Ołowiance można zobaczyć silnik

³ Padały różne propozycje, co do sposobu uratowania jednostki zarówno w całości, jak również jej fragmentów. Wszystkich zainteresowanych tymi staraniami odsyłam do publikacji. Zob. Danielewicz Waldemar, Patro Andrzej, *Uratujmy chociaż jeden z nich*, „Morze” R. 1983 nr 6; Siennicki Ignacy, *Na odsiecz „Trauguttowi”*. *Zachowajmy dla przyszłości wiślany bocznokołowiec*, „Morze” R. 1985 nr 6; *Ratujmy „Traugutta”*, „Morze” R. 1985 nr 9.

tego statku. O jego wartości historycznej świadczy fakt, że był to jeden z pierwszych statków oceanicznych o napędzie spalinowym.

Bezpośrednim następcą był kolejny statek w tej nazwie. Tym razem m/s „Romuald Traugutt” został zbudowany w Polsce – w gdyńskiej Stoczni im. Komuny Paryskiej. Cechowała go zbliżona do poprzednika charakterystyka techniczna. Był to także drobnicowiec o nośności 10 000 t. Statek był bliźniaczą jednostką m/s „Francesco Nullo”, o którym będzie poniżej mowa. Właścicielem nowego „RomualdaTraugutta” był ten sam gdyński armator PLO. W jego barwach pływał on w latach 1964–1980. Obsługiwał również niemal tę samą linię dalekowschodnią. Jego los dopełnił się w 1980 roku, kiedy to wyszedł w ostatni rejs do Pakistanu. Na redzie portu w Karaczi wybuchł pożar, wskutek którego jedynym rozwiązaniem było pozostawienie statku w tamtejszej stoczni złomowej. Likwidacji jednostki podjęła się Gujranwala Steel Ind. w Karaczi. Tak dopełnił się los statków – śródlądowego bocznokołowca i dwóch pełnomorskich drobnicowców upamiętniających ostatniego dyktatora Powstania Styczniowego.

Nie był to ostatni statek upamiętniający postaci związane z Powstaniem Styczniowym. W latach 1962–1964, w gdyńskiej stoczni został zbudowany drobnicowiec m/s „Francesco Nullo”⁴. Budowa tego statku jest niezwykle istotnym elementem historii polskiego budownictwa okrętowego. W dniu 15 grudnia 1962 roku, w jeszcze niewykończonym pierwszym suchym doku, została położona stępka pod nowy statek. I właśnie dlatego budowę tej jednostki, jak na polskie realia można określić mianem historycznej i eksperymentalnej. Po raz pierwszy polscy stoczniovcy przystąpili

⁴ Francesco Nullo (1826–1863) – pułkownik włoski, przyjaciel i powiernik Giuseppe Garibaldiego. Był dowódcą ochotników włoskich tzw. garibaldczyków, walczących w Powstaniu Styczniowym. W tym celu kwietniu 1863 r. przybył do Krakowa, gdzie przez Rząd Narodowy został mianowany generałem. 3 maja 1863 r. na czele Legii Włosko-Francuskiej przekroczył granicę Królestwa Polskiego. W pierwszym boju pod Podlężem pokonał oddziały rosyjskie. W dwa dni później, 5 maja 1863 r. poległ w czasie bitwy pod Krzykawką. Jego grób znajduje się na cmentarzu w Olkuszu. Polski drobnicowiec m/s „Francesco Nullo” nie był jedynym statkiem, którego był patronem. We włoskiej Marynarce Wojennej pływał niszczyciel „Francesco Nullo” (oznaczenie burtowe „NL”).

do budowy statku nie na klasycznej pochylni. Dodatkowym utrudnieniem były warunki atmosferyczne. Prace przy tej budowie rozpoczęły się w trudnym okresie zimowym. Jak wspominają ówcześni stocznioowcy, była to zima, która, jak się wkrótce miało okazać, została określona jako „zima stulecia”. Cały czas budowa jednostki napotykała na spore utrudnienia klimatyczne. Zimą temperatura spadała do -20°C , a latem osiągała $+30^{\circ}\text{C}$. Przy niemalowanych, surowych blachach kadłuba praca w jego wnętrzu stanowiła niezwykle wyzwanie dla ludzi i sprzętu.

W tak skrajnych warunkach budowniczowie statku musieli borykać się również z trudnościami technologicznymi. Suchy dok nie został niestety wyposażony w suwnicę bramową o udźwigu 500 t, która umożliwiałaby budowę jednostki metodą blokową. Dlatego podjęto decyzję o zastosowaniu metody sekcyjnej, co wydatnie wydłużyło cykl produkcyjny. Ponadto przez cały czas budowniczowie musieli wykazywać się pomysłowością w konstruowaniu urządzeń ułatwiających pracę. Na przykład dla transportu sekcji dennych skonstruowano specjalne płozy. Chcąc montować poszczególne elementy kadłuba trzeba było konstruować specjalne rusztowania. Po pokonaniu tych wszystkich trudności, w październiku 1963 roku nastąpił szczęśliwy finał, czyli wodowanie jednostki. W każdej stoczni jest to święto, które przebiega według określonego ceremoniału morskiego. Jego kulminację stanowi chrzest nowej jednostki i nadanie jej imienia. W przypadku tego wodowania nie mogło być inaczej. Tym razem jednak musiało ono mieć zupełnie inny przebieg. Statek nie spływał bowiem z pochylni na wodę, ale to jakby woda „wpływała” do doku po statek. Bowiem, w ogromnym uproszczeniu, suchy dok jest wypełniany wodą i po osiągnięciu odpowiedniego poziomu statek wypływa z niego do kanału portowego. Również to wydarzenie było nowym od strony technicznej dla gdyńskich stocznioowców. Uroczystość odbyła się 2 października 1963 roku o godzinie 14⁰⁰. Matką chrzestną statku była Maria Perkowska. To ona wypowiedziała sakramentalną formułę chrztu statku:

„Płyń po morzach i oceanach świata, sław imię polskiego stocznioowca i marynarza. Nadaję ci imię «Francesco Nullo»”.

O burtę rozbija się butelka szampana. W tym momencie przy klasycznym wodowaniu na pochylni zwalniane są stopery utrzymujące

statek na pochylni i kadłub majestatycznie, przy dźwiękach hymnu państwowego i syren okrętowych wszystkich jednostek pływających, spływa rufą do kanału stoczniowego. W suchym doku jest inaczej. Suchy dok jest wypełniany wodą. Ten wydawałoby się prosty zabieg ma również swoje reżimy technologiczne, wymagające rygorystycznego ich przestrzegania. W przypadku tego wodowania stoczniowcy również musieli zmagać się z przeciwnościami atmosferycznymi. W tym dniu wiatr wiał z siłą 7° w skali Beauforta. Ostatecznie udało się pokonać wszystkie trudności. Po wypełnieniu niecki suchego doku wodą, statek stabilizuje kadłub na wodzie i może być odholowany do nabrzeża wyposażeniowego, w celu przeprowadzenia dalszych prac wykończeniowych. Trwały one do 31 grudnia 1963 roku. W dwa miesiące później, 19 lutego 1964 roku, statek dowodzony przez kapitana żeglugi wielkiej Tadeusza Rosińskiego udał się w swój dziewiczy rejs⁵.

Armator – Polskie Linie Oceaniczne – przeznaczył statek do obsługi linii z Polski do portów Zatoki Bengalskiej i Bombaju w Indiach. Pracował na niej do roku 1990. Ostatnia podróż zakończyła się 26 maja 1990 roku w stoczni złomowej w Cittagong (Bangladesz).

Służbę na morzu pełnił jeszcze jeden statek o interesującej nas nazwie. W połowie lat 80. XX wieku Stocznia im. Adolfa Warskiego w Szczecinie budowała serię uniwersalnych masowców dla miejscowego armatora – Polskiej Żeglugi Morskiej. Dla tych statków przewidziano nazwy nawiązujące do polskich zrywów niepodległościowych. Szóstym statkiem w tej serii była jednostka, której nadano nazwę „Powstaniec Styczniowy”. Wodowanie statku nastąpiło 18 października 1985 roku. Jego matką chrzestną została Janina Bukowska-Prokop. Pomimo, że armatorem było polskie przedsiębiorstwo, a portem macierzystym Szczecin, statek został zarejestrowany na Malcie i pływał pod banderą tego państwa. Jako jednostka uniwersalna oraz z uwagi na charakter armatora, który specjalizował się w żegludze trampowej, jednostka była eksploatowana przez polskiego armatora w bardzo

⁵ Informacje na ten temat zob. strona www.trojmiasto.pl, *Pierwszy statek z pierwszego polskiego suchego doku* oraz strona „Dziennika Bałtyckiego” 1 X 2012 r. – Krzysztof Stefański, *Pierwszy statek z suchego doku. Historia Stoczni Komuny Paryskiej w Gdyni*.

szerokim zakresie terytorialnym⁶ do pierwszych lat XXI wieku, po czym, ze względów ekonomicznych, została odsprzedana armatorowi zagranicznemu.

Wraz z upadkiem głównych polskich armatorów – gdyńskiego PLO i szczecińskiego PŻM, zakończyło się działanie patriotyczne rodzimych armatorów poprzez kultywowanie ważnych wydarzeń w nazwach posiadanych statków. W obecnej sytuacji polskiej gospodarki morskiej trudno spodziewać się zmiany w tym względzie. Dlatego warto wykorzystać tę okazję, by przypomnieć Polakom owe chwile świetności polskiej floty handlowej i ideę popularyzowania tradycji patriotycznych poprzez nazwy polskich statków pod polską banderą pływających po wszystkich morzach i oceanach świata.

Informacje techniczne o poszczególnych jednostkach opisanych w powyższym artykule.

„TRAUGUTT” – eks. „Goniec”, [„Aniela” – koniec służby] – rzeczny statek pasażersko-towarowy o napędzie parowym, bocznokołowiec
Rok budowy – 1926 – Elbing [Elbląg] Ferdynand Schichau, nr bud. 1169
dł – 57,18 m
szer. 5,49 m
zanurzenie 0,7 m
napęd – maszyna parowa dwustopniowego sprężania 150 KM budowa F. Schichau Elbing

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
1929–1933 – linia Warszawa–Toruń
1934–1939 – linia salonowa Warszawa–Tczew
1939–1945 – „Nur” – Weichsel Reederrei GmbH Warschau – linia Warszawa–Sandomierz

⁶ Żegluga trampowa – żegluga bez ustalonych stałych linii żeglugowych. Armator wysyłał statek tam, gdzie był aktualnie ładunek do przewiezienia.

VIII 1944 – zatopiony w czasie Powstania Warszawskiego
1945 – wydobyte i odbudowa
1946–1947 – „Traugutt” – Żegluga Państwowa Warszawa
1948 – „Traugutt” – Państwowa Żegluga na Wiśle, Oddział Warszawa
1949–1950 – „Traugutt” – Państwowa Żegluga Śródlądowa, Ekspo-
zytura Warszawa
1951–1955 – „Traugutt” – P. P. Żegluga na Wiśle, Ekspozytura Re-
jonowa Warszawa
1952 – „Traugutt” – nr rejestracyjny 173
1956–1963 – Traugutt – Warszawska Żegluga na Wiśle, Warszawa –
pierwsza przebudowa na statek pasażerski
1964–1977 – „Traugutt” – P.P. Żegluga Warszawska – druga prze-
budowa
1965 – „Traugutt” – nr rejestracyjny Wa-I-25 – trzecia przebudowa
– statek wczasowy
1977 – wycofanie z eksploatacji
1977–1980 – „Aniela” – koszarka w Warszawie
1980–1984 – statek porzucony w Porcie Praskim, pomimo uznania
za zabytek kultury technicznej – dewastowany i rozkradany
1984 – wrak przeholowany do Płocka i ustawiony na pochylni stocz-
ni Żeglugi Warszawskiej
V 1996 – statek złomowany bez sprzeciwu konserwatora zabytk-
ków na podstawie decyzji syndyka upadłościowego ŻW inż. Barbary
Książkiewicz⁷

M/s „Romuald Traugutt” – eks. „Annam” – drobnicowiec
Rok budowy – 1913
Stocznia – Burmeister&Wain Kopenhaga
Bandera Polska – 1955–1961
Armator – Polskie Linie Oceaniczne (PLO) – 1955–1961
Nośność – 9777 TDW
Długość – 129,5 m
Szerokość – 16,8 m

⁷ A. M. Michalski, *Statki parowe na polskich wodach śródlądowych*, Fundacja
Otwartego Muzeum Techniki, Wrocław 2009; T. 1 *Bocznokolowce*.

Zanurzenie – 8,6 m

Napęd – silnik spalinowy 8. cylindrowy o mocy 1540 KM

Prędkość – 10 w. (ok. 20 km/h)

Dalsze losy od 1961 jako magazyn pływający w porcie gdyńskim (MP-ZPGdy) – Złomowany

M/s „Romuald Traugutt”

Rok budowy – 1964

Stocznia Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni

Bandera polska – 1964–1980

Armator – Polskie Linie Oceaniczne (PLO)

Nośność – 9743 TDW

Długość – 152,5 m

Szerokość – 19,4 m

Zanurzenie – 7,7 m

Napęd – spalinowy, maszyna o mocy 5292 kW

Prędkość – 16,9 w (ok. 35 km/h)

Dalsze losy – Spalony na redzie portu Karaczi w Pakistanie i złomowany w tamtejszej stoczni

M/s „Francesco Nullo”

Rok budowy – 1964

Stocznia – Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni

Bandera Polska – 1964–1990

Armator – Polskie Linie Oceaniczne (PLO)

Nośność – 9660 TDW

Długość – 152,5 m

Szerokość – 19,4 m

Zanurzenie – 7,7 m

Napęd – silnik spalinowy 5292 kW

Prędkość – 15,5 w (ok. 32 km/h)

Dalsze losy – sprzedany

M/s „Powstanie Styczniowy” – masowiec uniwersalny
Rok budowy – 1985
Stocznia – Stocznia im. Adolfa Warskiego w Szczecinie
Bandera Maltańska 1985 – pocz. XXI w.
Armator – Polska Żegluga Morska w Szczecinie (PŻM)
Nośność – 33780 TDW
Długość – 195 m
Szerokość – 25,30 m
Zanurzenie – 10,7 m
Napęd – silnik Sulzer
Prędkość – 15 w (ok. 30 km/h)
Dalsze losy – odsprzedany

Andrzej Kotecki

Publikacje nadesłane:

Muzeum Historii Polskiego Ruchu Ludowego w Warszawie

- *Represje wobec wsi i ruchu ludowego (1939–1945). T. 3, Wieś polska między dwoma totalitaryzmami* (pod redakcją naukową Janusza Gmitruka, Ewy Leniart). Warszawa 2009
- *Represje wobec wsi i ruchu ludowego (1939–1945), T. 5, Losy żołnierzy Batalionów Chłopskich oraz działaczy stronnictwa Ludowego „Roch” po II wojnie światowej* (pod redakcją naukową Arkadiusza Indraszczyka, Mariusza Krzysztofińskiego), Warszawa–Rzeszów 2014.
- *Zbrodnie hitlerowskie na wsi polskiej w latach 1939–1945: wspomnienia, pamiętniki i relacje* (w opracowaniu redakcyjnym Stanisława Durleja i Janusza Gmitruka), Kielce–Warszawa 2008.
- *Ostmark. Wspomnienia Polaków z robót przymusowych w Austrii w latach 1939–1945* (wybór relacji Janusz Gmitruk, Zenon Kaczyński, Dorota Pasiak-Wąsik, Przemysław Sypniewski), Warszawa 2011.
- *Ostpreussen. Wspomnienia Polaków wywiezionych na roboty przymusowe do Prus Wschodnich w latach 1939–1945* (wybór relacji Rafał Degiel, Agnieszka Dzierżanowska, Anna Gardocka, Zenon Kaczyński, Przemysław Sypniewski), Warszawa 2010.
- *Berlin. Wspomnienia Polaków z robót przymusowych w stolicy III Rzeszy w latach 1939–1945* (wybór relacji Janusz Gmitruk, Zenon Kaczyński, Dorota Pasiak-Wąsik, Przemysław Sypniewski), Warszawa 2012.