

KRÓTKA HISTORIA ŻEGLUGI PAROWEJ NA WIŚLE

Abstrakt

Transport wodny istnieje od wieków. Znaczenie jego wzrosło wraz z nastaniem wieku pary i żegluga. Żegluga parowa na Wiśle była ważnym elementem gospodarki i codziennego życia ludzi zamieszkujących nadwiślańskie miasta. Pierwszym statkiem parowym żeglującym po Królowej Polskich Rzek był „Victory”, ostatnim „Traugutt”. Żegluga parowa funkcjonowała przez 150 lat i pozostawiła wspomnienia i nostalgię. Po Wiśle pływało ponad 100 parowców i setki barek a obsługiwały cały ten tabor tysiące osób. Z żeglugą związane są takie nazwiska jak Lubecki, Wolicki, Steinkeller, Zamojski, Fajans, Górnicki. Ludzie ci byli organizatorami przedsięwzięć żeglugi. Tworzyli firmy i realizowali przedsięwzięcia żeglugowe. Przełom XIX i XX wieku to okres największego rozwoju żeglugi parowej. Po II wojnie światowej obserwowaliśmy jej powolny zmierzch. Żegluga parowa zniknęła z Wisły z końcem lat 70. XX wieku. Do czasów nam współczesnych nie zachowały się praktycznie żadne jej relikty.

Słowa kluczowe: żegluga parowa na Wiśle, statek parowy, barka, Wisła, spółka

Rzeka i miasto leżące na jej brzegu – to częsty obrazek z naszej codzienności. Człowiek budujący osadę na brzegu rzeki to bardzo stary i powszechny sposób osadnictwa. Związek miast z rzekami kształtował się w najbardziej odległych czasach a w średniowieczu stał się bardzo popularny. Rzeka dawała miastu cały szereg korzyści a najważniejszą z nich była dostępność do szeroko rozumianego handlu. Jeszcze w XIX wieku transport rzeczny był jedną z podstawowych gałęzi transportu. Powoli był wypierany przez transport kolejowy i samochodowy, ale jeszcze do końca XX w odgrywał duże znaczenie. Należy zaznaczyć, że obecnie są kraje w których żegluga śródlądowa spełnia ważną rolę w gospodarce.

Płock od czasów średniowiecza był portem rzeczny. Rzeka była motorem napędowym stanowiącym o rozwoju i rozkwicie miasta. Rozumieli to doskonale mieszkańcy w okresie dwudziestolecia międzywojennego kiedy to dla żeglugi nastąpiły złote czasy. To w tym okresie zbudowano w Płocku nowoczesny port handlowy. W tym okresie powstaje w Płocku załazek nowoczesnej stoczni rzecznej. Okres II wojny światowej te plany i marzenia przerwał i zniweczył. Po wojnie próbowano odtworzyć żeglugę – ale tak naprawdę brakowało na to pomysłu a system centralnego kierowania nie zastąpił wizji i dążeń przedwojennych przemysłowców, którzy w biznes żeglugowy wkładali nie tylko zapał ale i uczucia. Płock stawał się stolicą chemii i coraz bardziej tumskie wzgórze oddzielało go od Wisły. Obecnie coraz mniej osób pamięta o żeglugowej przeszłości. Młodzi płocczanie nie

zdają sobie sprawy jak ważną rolę kiedyś pełniła rzeka i jak wielu mieszkańców utrzymywała. Dawała pracę, rozrywkę a jednocześnie była oknem na świat – bo najłatwiej było wyjechać z Płocka statkiem wiślańskim. Coraz mniej osób pamięta dumne parowce zawijające do płockiego portu – dym z kominów, przystań – przepiękny pływający domek, czy długie pociągi berlinek sunące w stronę Włocławka lub Warszawy. Coraz mniej osób pamięta nazwy statków i holowników. Czy za parę lat ktokolwiek będzie wiedział, że „Smolka” to był wspaniały i jakże płocki tylnokołowiec, że „Traugutt”, „Halka”, „Bałtyk”, „Stanisław” to były luksusowe parowce kursujące po Wiśle i niemalże wpisane w jej urok. Płock odsunął się od rzeki – a szkoda bo rzeka jest wielką atrakcją turystyczną i może przypomnienie okresu wielkiej świetności żeglugi spowoduje, że znowu dostrzeżemy jej walory i docenimy jej znaczenie.

Najpierw kilka słów o czasach najdawniejszych. Jak wcześniej wspominałem, żeglugę uprawiano już w średniowieczu a i wcześniej ponieważ był to najszybszy i jeden z bezpieczniejszych sposobów podróżowania i przewożenia towarów. Oczywiście jeżeli chodzi o przewóz towarów był to praktycznie jedyny sposób transportu towarów masowych. Jeżeli dodamy, że porty morskie budowano u ujścia rzek to widzimy całą logikę ludzkiego działania i znajdujemy motywację dlaczego ludzie wykorzystywali rzeki do transportu, choć nie było to wcale łatwe zadanie. Żegluga morska od wieków oparta była na sile wiatru i napędzie żaglowym – w przypadku rzeki ten napęd był praktycznie bezuży-

teczny. Rzeki wąskie i kręte, o nurcie uzależnionym od konfiguracji terenu wymagały innych metod żeglugowych. Dlatego podstawowymi sposobami uprawiania żeglugi był samospław z prądem rzeki i holowanie z ładu pod prąd. Dodatkowym rozwiązaniem był napęd wiosłowy i w dogodnych warunkach żaglowy. Transportem wodnym najpierw trudnili się flisacy, którzy spławiali drewno w postaci tratw. Wraz z zapotrzebowaniem na transport innych towarów masowych takich jak kopaliny, materiały budulcowe czy zboże pojawiło się zapotrzebowanie na bardziej profesjonalne środki żeglugowe. Na rzekach pojawiają się galary, szkuty i baty. Jednostki te dalej obsługują flisacy. Dopiero pojawienie się pierwszych barek a następnie parowców stało się przyczynkiem do powstania nowej grupy zawodowej marynarzy żeglugi śródlądowej. Rosnące zapotrzebowanie na przewozy wymusiło również działania w kierunku regulowania koryt rzek i budowę kanałów. Żegluga spławna funkcjonowała niemal w niezmiennym formie aż do początku XIX w. kiedy to pojawienie się napędu parowego zrewolucjonizowało całkowicie ludzką działalność gospodarczą. Wiek żelaza i pary stał się wiekiem, który całkowicie przeobraził oblicze świata. Również przeobrażeniu uległa żegluga śródlądowa. Praktycznie od początku XIX w. możemy mówić o żegludze parowej.

Aby zacząć rozważania na temat żeglugi parowej na Wiśle należy najpierw wspomnieć bardzo ciekawą postać – Franciszka Ksawerego Druckiego – Lubeckiego (1778–1846) księcia herbu DRUCK zwanego też „Małym Księciem”. Książę Lubecki jest do dnia dzisiejszego postacią bardzo ciekawą i kontrowersyjną. Wyrósł on jakby ponad swoją epokę i wyprzedził w koncepcjach mu współczesnych. W okresie romantyzmu ponad walkę narodowo-wyzwoleńczą przedkładał budowę silnej i niezależnej gospodarki. Głosił idee zgoła pozytywistyczne i stosował metody, których współcześni mu rodacy nie rozumieli. Lubecki w młodości przeszedł twardą szkołę w armii carskiej, która zaważyła o jego poglądach o Rosji i co się z tym wiąże, w dalszych jego losach. Z armii wyniósł też wiele osobistych kontaktów z Rosjanami, którzy w późniejszych czasach zajęli ważne stanowiska w rosyjskiej hierarchii państwowej. Książę Lubecki był samoukiem, ale okazał się genialnym finansistą i organizatorem. W roku 1815 na mocy postanowień kongresu wiedeńskiego powstało Królestwo Polskie. Posiadało ono autonomię gospodarczą. W roku 1821 Lubecki został Ministrem Skarbu Królestwa Polskiego i był nim aż do wybuchu Powstania Listopadowego, któremu zresztą był przeciwny. Prowadził politykę oszczędnościową, egzekwował zaległości podat-

kowe, rozbudował monopol państwowy na sól i wyroby tytoniowe. Doprowadził do zniesienia bariery celnej z Rosją i wygrał wojnę celną z Prusami.

W roku 1825 założył Towarzystwo Kredytowe Ziemskie a w roku 1828 Bank Polski. Był prekursorem w dziedzinie budowy dróg wodnych na ziemiach polskich. Dzięki jego staraniom wybudowano między innymi Kanał Augustowski i rozpoczęto prace nad regulacją Wisły. Dzięki jego staraniom w Królestwie Polskim pojawili się ludzie mający wiedzę hydrotechniczną i potrafiący zastosować ją do poprawy warunków żeglugowych na Wiśle. Właśnie dzięki staraniom Lubeckiego do Królestwa Polskiego przebył Marek Maria Lajourdie – człowiek, który część swojego życia związał z Płockiem i był konstruktorem pierwszego płockiego mostu łyżwowego. Również książę Lubecki doprowadził do zawarcia w roku 1824 kontraktu z Piotrem Antonim Steinkellerem i Konstantym Wolickim, którzy mieli doprowadzić do budowy floty rzecznej. Kontrakt przewidywał budowę statków żaglowych, berlinek oraz wprowadzenie w ciągu dwu lat od jego zawarcia jednego paropływu na Wisłę. Spółka jednak rozpadła się w 1825 roku. Zobowiązania budowy statków przejął Konstanty Wolicki i w 1827 roku sprowadził z Anglii do Gdańska dwa drewniane statki parowe. Statki nosiły nazwy „Xiąże Xawery” i „Victory”. Były to statki przeznaczone do żeglugi morskiej i zastosowanie ich na Wiśle było raczej niemożliwe. Wiadomo, że „Xiąże Xawery” miał długość 31,5 m; szerokość 5,50 m i zanurzenie 2,80 m. Moc maszyny parowej wynosiła prawdopodobnie 40 KM, o statku „Victory” nie wiemy nic oprócz tego, że konstrukcja jego była bardziej płaskodenna i jego zanurzenie było mniejsze. „Xiąże Xawery” wykorzystywany był do rejsów wycieczkowych po Zatoce Gdańskiej, ale ostatecznie został unieruchomiony w porcie gdańskim, dalsze jego losy nie są znane. Statek „Victory” w roku 1828 został wprowadzony na Wisłę i rozpoczął rejs do Warszawy. W sierpniu tego roku stał się on wielką atrakcją w stolicy. Jednak wykorzystanie jego było niemożliwe z uwagi na zbyt duże zanurzenie. Prawdopodobnie statek po upadku Powstania Listopadowego został przekazany górnictwu rządowemu, za co Wolicki uzyskał zwolnienie ze zobowiązania utworzenia żeglugi. Ze statku wymontowano maszynę i kocioł parowy, natomiast losy kadłuba pozostały nieznane. Taki był początek zorganizowanej żeglugi – od 1827 roku datuje się funkcjonowanie żeglugi parowej na Wiśle.

Następnym przedsiębiorcą, który próbował organizować żeglugę parową był Piotr Steinkeller (1799–1854). Swoją działalność rozpoczął od handlu solą, następnie zajął się produkcją

cynku. Interesowała go również produkcja cegieł i był właścicielem parowego młyna w Warszawie. W 1840 roku uruchamia firmę kurierską, jest również jednym z pomysłodawców kolei warszawsko-wiedeńskiej. Niestety większość jego przedsięwzięć zakończyła się fiaskiem. Podobnie było z przedsięwzięciem żeglugi parowej. Na początku lat 40. XIX wieku, po niepowodzeniu przedsięwzięcia Wolickiego, Steinkeller sprowadził z Anglii statek. Zaczyna organizować rejsy spacerowe po Wiśle w okolicach Warszawy. Po dwóch latach sprowadził drugi statek i stara się rozwijać żeglugę. Prawdopodobnie w roku 1845 próbuje zorganizować połączenie Warszawa-Gdańsk. Nie wiadomo ile rejsów odbyto do Gdańska i czy w ogóle jakiś się odbył. Wiadomo na pewno, że całe przedsięwzięcie było mocno zadłużone i w tymże roku statki zostały przejęte przez Bank Polski a żegluga uległa likwidacji. Nie znamy dalszych losów statków Stenkellera, podobnie jak nie udało się ustalić ich nazw. Wiadomo jedynie, że obydwie statki były żelazne, posiadały maszyny parowe o mocy ok. 24 i 40 KM i zanurzenie powyżej jednego metra. Za prawdopodobną przyczynę niepowodzenia można uznać zbyt duże zanurzenie jednostek, które miały z całą pewnością kłopoty w poruszaniu się po słabo uregulowanej rzece.

Dalsze losy żeglugi parowej ciekawie opisuje traktat Feliksa Miaskowskiego *„O Przedsięwzięciu Żeglugi Parowej Na Wiśle”*. Dowiadujemy się z niego o realiach tamtego okresu i problemach, które przedsiębiorcy musieli rozwiązać aby podjąć wyzwanie uruchomienia parowego transportu rzeczno. Między innymi zawarte w nim są informacje o głębokościach Wisły w trakcie niskich stanów wody. Najniższe stany na Wiśle nie przekraczały 22 cali tj. 55 cm. Biorąc pod uwagę, że do bezpiecznej żeglugi statek powinien mieć kilkucentymetrowy zapas wody pod poszyciem dna wynika z tego, że zanurzenie wiślanego parowca pod pełnym ładunkiem nie powinno przekraczać 45 cm. W tamtych czasach na zachodzie Europy były już stocznie budujące statki płaskodenne o podobnych parametrach. Statki takie budowane były na przykład na potrzeby żeglugi po Loarze. Możliwością organizacji żeglugi na Wiśle zainteresowała się firma francuska Guibert et Gache z Nantes. Firma ta od kilkunastu lat produkowała statki rzeczne żeglujące po Sekwanie i Loarze. W 1846 roku Guilbert przedstawił rządowi Królestwa propozycję organizacji żeglugi w zamian za 10-letni przywilej wyłączności. Przywilej taki uzyskał 19 czerwca 1846 roku. Wiadomo jednak, że przedsięwzięcie doszło do skutku częściowo. Z nieznanymi przyczyni Francuzi nie poradzi sobie z zadaniem. Guibert wprowadził do eksploatacji dwa statki – „Księżę Warszawski” i „Wi-

śla”. Wkrótce statki te przejęła Spółka Żeglugi Parowej A. Zamojskiego. Spółka Andrzeja Artura Zamojskiego (1800–1874) w bardzo krótkim czasie wprowadziła do eksploatacji kolejne 14 jednostek i od tego czasu możemy mówić o bardzo dynamicznym rozwoju żeglugi. Spółka Żeglugi Parowej A. Zamojskiego wprowadziła pierwsze regularne połączenia z Gdańskiem – rejs z Warszawy do Gdańska trwał w tym okresie ok. 48 godzin. Większość wprowadzonych do eksploatacji statków powstało w stoczni na warszawskim Czerniakowie. Szacuje się, że wybudowano tamtym okresie ok. 15 jednostek. Statki Zamojskiego zaczęły również żeglugę w górę Wisły. Uruchomiona została linia z Warszawy do Puław. Mimo szybkiego rozwoju i dobrych perspektyw firma Zamojskiego upadła. Przyczyną upadku było Powstanie Styczniowe i represje, które nastąpiły po nim. Główny administrator spółki hr. Zamojski musiał opuścić kraj. Rostało zadłużenie. Spółka działała jeszcze do roku 1870, a od roku 1866 kierował nią Maurycy Fajans. Formalna likwidacja spółki nastąpiła w roku 1871. Statki zostały sprzedane głównie armatorom rosyjskim, trzy parowce kupił Maurycy Fajans (1827–1897). Te trzy parowce – „Wiśła”, „Sandomierz” i „Narew” dały początek Towarzystwu Żeglugi Parowej Maurycego Fajansa. Fajans rozwijał swoją firmę i odnosił znaczne sukcesy. Firma ta aż do końca XIX wieku pozostała głównym przewoźnikiem na rzekach Królestwa Polskiego. Maurycy Fajans urodził się w 1827 roku i przez całe swoje życie był związany z żeglugą wiślaną. W wieku 25 lat został przedstawicielem spółki hr. Zamojskiego, a w wieku 36 lat został jej dyrektorem. Później zaczął prowadzić działalność pod własną firmą. Część statków sprowadził z zagranicy, ale aby obniżyć koszty sam zaczął budować statki. Kupił Warsztaty Żeglugi Parowej na Solcu i tam zaczął produkcję statków. Tam właśnie powstał „Pan Tadeusz” największy statek przełomu XIX i XX wieku. Fajans zmarł w 1897 roku pozostawiając swoją firmę synom Edwardowi, Janowi i Hieronimowi. Firma funkcjonowała według jednych źródeł do pierwszej wojny światowej, natomiast według innych do 1912 roku, kiedy to weszła w skład Warszawskiego Akcyjnego Towarzystwa Handlu i Żeglugi. Natomiast inżynier Edward Fajans pozostał związany ze stoczną na Solcu był konstruktorem – zaprojektował jedne z piękniejszych statków dwudziestolecia międzywojennego „Polskę” i „Francję”.

Pisząc o żegludze należy również wspomnieć o innych armatorach tego okresu, tym bardziej, że niektórzy pochodzili z Płocka. Zaczyna funkcjonować firma Chaima Rogozika i Spółka Stanisława Górnickiego. Ten drugi przed I wojną światową zaczyna w Płocku budowę statku „Sta-

nistaw". Początek XX wieku to okres największego rozkwitu żeglugi. W dorzeczu Wisły pływały wtedy ponad sto jednostek, a przewozy zarówno towarowe jak i pasażerskie osiągały największe rozmiary. W późniejszym okresie żegluga zaczęła powoli tracić klientów na rzecz kolei żelaznej.

Po I wojnie światowej żegluga została upaństwowiona. Część statków weszła w skład Marynarki Wojennej, a część w skład Polskiej Żeglugi Państwowej, która funkcjonowała w latach 1919–1921. Po roku 1921 rozpoczął się proces zwrotu jednostek właścicielom, zwracano zarówno jednostki cywilne jak i te, które były wykorzystywane do celów wojskowych. Powstało wtedy Towarzystwo Żeglugi Polskiej, które funkcjonowało w latach 1922–1924 i Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi, funkcjonujące w latach 1921–1924. W roku 1924 z połączenia Towarzystwa Żeglugi Polskiej i Warszawskiego Towarzystwa Transportu i Żeglugi powstało Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej, które działało w latach 1924–1927. W tym czasie była to najbardziej prężna i największa firma żegluga śródlądowej w Polsce. Towarzystwo posiadało 35 parostatków wśród nich kilka statków określanymi mianem luksusowych takich jak „Polska”, „Francja” czy „Bajka”, oraz ok. 100 barek i berlinek. Towarzystwo uruchomiło stałe połączenie pomiędzy Gdańskiem i Warszawą. Przewóz drogą wodną był w tym okresie od 25–50% tańszy, niż przewóz kolejowy. W sezonie nawigacyjnym 1925 roku Towarzystwo przewiozło ok. 120 tys. ton ładunków i ok. 400 tys. pasażerów. Firma zatrudniała ok. 1000 osób. Równoległe funkcjonowały też inne przedsiębiorstwa żeglugowe, należące m.in. do Stanisława Górnickiego, Chaima Rogozika, czy Maksa Friedmanna. Przedsiębiorcy chcąc uniknąć konkurencji i wzmocnić pozycję na rynku podjęli decyzję o zawiązaniu w 1927 roku Polskiej Żeglugi Rzecznej „Vistula”. W skład nowej spółki weszły, oprócz Zjednoczonego Warszawskiego Towarzystwa Transportu i Żeglugi Polskiej firmy: Stanisława Górnickiego i Maksa Friedmanna. „Vistula” w szybkim tempie rozwijała swoją działalność. Utworzono stałą komunikację pomiędzy Sandomierzem a Gdańskiem i Gdynią. Spółka w latach 30. posiadała 5 statków luksusowych, 27 statków towarowo-osobowych, 5 holowników i wiele barek i berlinek, ponadto – na Zatoce Gdańskiej – jeden statek salonowy i dwa towarowe. „Vistula” rozwijała się dynamicznie, choć bywały również potknięcia – w 1933 roku statek „Halka” dawniej „Polska” został przejęty przez bank za niespłacony kredyt. „Vistula” funkcjonowała do wybuchu II wojny światowej.

Pisząc o żegludze w latach 20. XX wieku należy również wspomnieć o inwestycjach infrastrukturalnych. W roku 1927 w ramach robót publicz-

nych miasto Płock rozpoczęło kopanie kanałów portowych w lewobrzeżnej części miasta – na Rzdziwiu. Projekt przewidywał wykonanie kanałów wokół, w których miał się znaleźć port i warsztaty naprawcze. Realizując projekt, wybudowano nowoczesny port rzeczny z zapleczem remontowym, które przekształciło się w stocznnię rzeczną. Ostatecznie port został oddany do użytku w 1938 roku i był na owe czasy, jednym z najnowocześniejszych portów nad Wisłą.

Kolejna kwestia związana, nierozdzielnie z żeglugą, to kwestia szkolenia załóg statków. Do roku 1930 marynarze wiślani zdobywali kwalifikacje metodą praktyki zawodowej. Praktyka zdobywana była w czasie pracy na statkach parowych i barkach. Najniższym stopniem w hierarchii był młodszy marynarz. Kolejne to: marynarz, starszy marynarz, bosman. Najbardziej zdolni awansowali do stopnia sternika, a osoby wykazujące talent i staranność, mogły awansować do stopnia kapitana. W maszynie najniższym stopniem był smarownik. Stopnie oficerskie nadawał armator „na zaufanie”, wg uznania, na podstawie opinii innych kapitanów. Od roku 1931 Państwowy Zarząd Dróg Wodnych uregulował te sprawy, wydając patenty na podstawie egzaminu praktycznego. W 1934 roku w „Dzienniku Urzędowym RP” nr 3 ukazało się Rozporządzenie Ministerstwa Komunikacji o patentach żeglarskich w żegludze śródlądowej, nakładające na kierowników statków i barek rzecznych obowiązek posiadania odpowiednich kwalifikacji fachowych, potwierdzonych egzaminem teoretycznym i praktycznym przed Komisją Państwową. W 1935 roku rozpoczął się kurs dla kapitanów i szyprów, głównym jego organizatorem była Liga Morska i Kolonialna. Wydano również pierwszy podręcznik zawodowy. W roku 1936/37 otwarto letnią szkołę żegluga dla pracujących, kurs dla pokładu a w roku 1937/38 równoległy kurs dla mechaników.

Wybuch II wojny światowej zahamował rozwój żegluga, została ona niemal w całości przejęta przez okupanta. Po wojnie zaczęto szybko odtwarzać żeglugę. Dawni armatorzy zaczęli odnajdywać swoje statki i je uruchamiać, jednak prywatna działalność nie została reaktywowana. Powstało przedsiębiorstwo Państwowa Żegluga na Wiśle. Prawdopodobnie w okresie powojennym podniesiono i uruchomiono ok. 20 bocznookołowców. Niektóre np. „Francję” wydobyto po 10 latach od zatopienia, „Halkę” po 5 latach. W latach 60. w rejonie Warszawy pływało jeszcze trzystaście parowców. Przedsiębiorstwo Państwowa Żegluga na Wiśle podzieliło się i powstała Warszawska Żegluga na Wiśle, a na koniec Przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga Warszawska. Parowce próbowano jeszcze wykorzystywać do organizacji wczasów pracowniczych,

ale zmierzch ich epoki był bliski. Na 150-lecie żeglugi parowej zorganizowano jeszcze paradę parowców i prawdopodobnie było to ich ostatnie wystąpienie. W paradzie wziął udział „Traugutt” i „Świerczewski”. Później statki zostały wy-

cofane z ruchu i odstawione. Taki był koniec żeglugi parowej na Wiśle. W roku 1989 PP Żegluga Warszawska zostało postawione w stan likwidacji.



Statek parowy „Pośpieszny” – lata 30. XX w.



Statek parowy „Warneńczyk” ex „Goniec I” – lata 30. XX w.

Bibliografia:

1. M.A. Michalski *Statki parowe na polskich wodach śródlądowych – bocznołowce* Tom I. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Wrocław 2009.
2. M.A. Michalski *Statki parowe na polskich wodach śródlądowych – Statki tylnokołowe i tańcuchowe*. Tom II Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Wrocław 2009.
3. W. Arkuszewski *Wiślane statki pasażerskie XIX i XX wieku*. Wydawnictwo Ossolineum, Gdańsk 1973.
4. F. Miaskowski *O przedsięwzięciu żeglugi parowej na Wiśle* ze zbiorów Biblioteki im. Zielińskich TNP w Płocku.
5. „Morze” 1926, nr 9, s. 19.
6. Folder reklamowy *Polska Żegluga Rzeczna „VISTULA”* ze zbiorów Biblioteki im. Zielińskich TNP w Płocku.

SHORT HISTORY OF STEAM NAVIGATION ON THE RIVER VISTULA

Summary

Water transport has existed for centuries. Its importance increased with the advent of the age of steam and iron. Steam navigation on the River Vistula was an important element of the economy and everyday life of people living in the cities and towns on the River Vistula. The first steamboat to sail on the Queen of Polish Rivers was the Traugutt, the last was the Victory. Steam shipping S operated for 150 years and left memories. More than a hundred steamboats and hundreds of barges plied the Vistula and thousands of people worked on them. Are associated with shipping such names as Lubecki, Wolicki, Steinkeller, Zamojski, Fajans, Gornicki are associated with the shipping on the Vistula. They were the organisers of navigation projects. These people created and implemented the project's shipping. The period of the late nineteenth and twentieth centuries saw the greatest development of steam navigation. The period after World War II witnessed its slow decline. Steam navigation had disappeared from the River Vistula by the end of the seventies of the twentieth century. Virtually none of its relics have been preserved.