

*Na prawo most, na lewo most,
a dołem Wisła płynie...*

*The bridge on the right, the bridge on the left,
and down flows the Vistula river...*



*Na prawo most, na lewo most,
a dołem Wisła płynie...*

*The bridge on the right, the bridge on the left,
and down flows the Vistula river...*

KATALOG WYSTAWY



NACZELNA DYREKCJA
ARCHIWÓW PAŃSTWOWYCH



ARCHIWUM PAŃSTWOWE
W WARSZAWIE

Warszawa 2017

Wystawa oraz niniejsza publikacja zostały dofinansowane przez
Naczelną Dyрекcję Archiwów Państwowych



Wszystkie prezentowane materiały pochodzą ze zbiorów
Archiwum Państwowego w Warszawie



Opracowanie katalogu wystawy: Violetta Urbaniak

Tłumaczenie: OFI

© Copyright by Archiwum Państwowe w Warszawie 2017

ISBN 978-83-946504-8-3

Projekt graficzny i realizacja: OFI

Warszawa i jej rzeka *Warsaw and its river*



Plan Warszawy
1:17 500, 1772,
A.G. Rizzi Zannoni,
1004/KI/10
A map of Warsaw
1:17 500, 1772,
A.G. Rizzi Zannoni,
1004/KI/10

Plan Warszawy z widocznym
fragmentem Krakowskiego
Przedmieścia ze Starym Miastem
i częścią Pragi 1: 25 000, 1897,
W.H. Lindley, 1001/734R/12
Warsaw plan with visible
fragment of Krakowskie
Przedmieście with the Old Town
and part of Praga 1:25 000, 1897,
W.H. Lindley, 1001/734R/12



*Nad Wisłą wstaje warszawski dzień
i mknie tramwajem warszawski dzień!
Do szkół od nowa, do biur od nowa,
gna do rusztowań warszawski dzień!*

Warszawski dzień
słowa: S.R. Dobrowolski
muzyka: T. Sygietyński

*A new Warsaw day raises over the Vistula River
and rushes by tram!
To schools again, to offices again,
the Warsaw hurries rushes to scaffolding!*

Warszawski dzień
lyrics: S.R. Dobrowolski
music: T. Sygietyński



Panorama Starego Miasta i Powiśla, w tle Wisła i most kolejowy, b.d., fot. Z. Marcinkowski, 1630/95
Panorama of the Old Town and Powiśle, in the background the Vistula River and the railway bridge, no date, photo Z. Marcinkowski, 1630/95

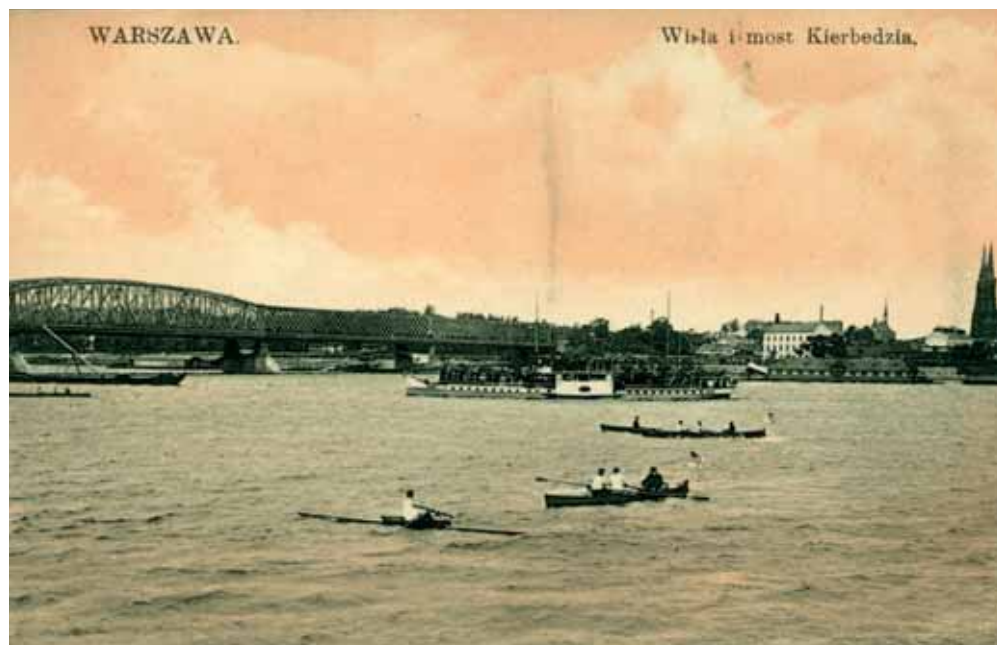


Warszawa – panorama miasta od strony Pragi, b.d., 1622/293
Warsaw – city panorama from the direction of Praga, no date, 1622/293



Warszawa – panorama miasta od strony Pragi, przed sierpniem 1915, fot. NN, 1622/289

Warsaw – city panorama from the direction of Praga, before August 1915, photo NN, 1622/289



Wioślarze na Wiśle, po lewej odbudowany most Kierbedzia, po 1915, fot. NN, 1622/557

Rowers on the Vistula River, on the left – the reconstructed Kierbedź Bridge, after 1915, photo NN, 1622/557



Wisła, w tle most Poniatowskiego od strony południowej, 1926–1928, fot. Z. Marcinkowski, 1630/1118

The Vistula River, the Poniatowski Bridge on the south side in the background, 1926–1928, photo Z. Marcinkowski, 1630/1118



Warszawa – widok na praską stronę miasta, b.d., 1622/281

Warsaw – view of the Praga side of the city, no date, 1622/281



Warszawa – widok na praską stronę miasta, przed 1915 do 1939, fot. NN, 1622/281

Warsaw – view of the Praga side of the city, before 1915 to 1939, photo NN, 1622/281

Wiślane żywioły *Elements of the Vistula River*



Wylew Wisły w czerwcu 1887 r.,
widok od strony Mariensztatu,
rys. J. Kossk, 201/I-189

The Vistula River overflow in June 1887,
view from Mariensztat,
fig. J. Kossk, 201/I-189



Wylew Wisły od strony ulicy Bednarskiej,
rys. K. Pillati, kwiecień 1874, 201/I-189,

Vistula outflow from Bednarska street,
fig. K. Pillati, April 1874, 201/I-189

Blisko cały tydzień (od d. 13 do 19 lipca) 1867 r. Wisła pod Warszawą przedstawiała wspaniały, ale zarazem i straszny widok. Najwyższy stan wody utrzymywał się d. 14 lipca od godziny szóstej rano do godziny czwartej po południu w wysokości stóp 19 cali 1,5. Tym sposobem woda ta była niższą od najwyższych w roku 1813 cali 7,25, a w roku 1844 cali 28,5. Zalala ona część Warszawy i Pragi, nieosłoniętą wałem ochronnym. Tysiące ludzi uległo na raz klęsce. Biedniejsi stracili możliwość zarobkowania, bo musieli ratować siebie i swój lichego dobytek. Więcej zamożni oprócz tego ponieśli straty w ogrodach i budowlach, a bogatszym poniosła woda masy drzewa, już złożonego na brzegach, porwała tratwy, które po drodze porozbiła i poroznosiła w różne strony...

Powódź tegoroczna pod Warszawą miała szczególny charakter. Zwykle wody większe tworzą się albo z roztopów wiosennych, albo z wód deszczowych, albo z wód pochodzących z raptownego topnienia śniegów w górach. Dotąd dla zabezpieczenia się od powodzi w Warszawie była urządzana komunikacja pomiędzy Zawichostem a Warszawą, aby zawczasu można było być uwiadomionym w Warszawie o nastąpić mającej powodzi...

Podobnego charakteru powodzi nie można sobie wytłumaczyć inaczej jak w ten sposób: Początkowy przybór wody na Wiśle pod Warszawą pochodził z napływu wód większych, z rzek powyżej do niej wpadających, jak Pilicy, Wieprza, Kamienna i wielu innych pomniejszych. Wskutek nieustannych deszczów, jakie w tej porze panowały, wody na tych rzekach wezbrały i wylały się do Wisły, nie tylko więc woda powodziowa Wisły nie rozlała się w rzeki mniejsze, ale przeciwnie jeszcze one raptownie spływając do Wisły powódź na niej wywołały. Jednocześnie z roztopów śniegowych w górach, a zarazem i deszczów w okolicy pomiędzy Zawichostem a Krakowem wody podniosły się w Zawichostcie, które płynąc następnie do Warszawy i spotkawszy już stan wód podniesiony, o tyle powódź pod Warszawą powiększyły, że przybór ostatni wody pod Warszawą był odmienny od dawniejszych...

„Powódź rzeki Wisły w roku 1867 pod Warszawą”,
201/I-189

Almost the whole week (from 13th to 19th of July) in 1867, the Vistula River near Warsaw presented a magnificent but at the same time a terrible sight. The highest water level was maintained on July 14 from 6 am to 4 pm at the level of 19 foot 1.5 inches. Thus, this water level was lower than the highest ones in the year 1813 by 7.25 inches and in 1844 by 28.5 inches. It flooded the parts of Warsaw and Praga unprotected by the embankment. Thousands of people have been suddenly affected by the disaster. The poor have lost their earning potential because they had to save themselves and their modest belongings. More wealthy also suffered losses in gardens and buildings, and the richer had to face the water taking away the mass of timber already laid on the shore; it carried away rafts, which were broken up on the way and scattered in various directions...

This year's flood near Warsaw was of a special nature. Typically, larger waters are formed either from the spring thaw, or from rainwater or from rapid snow-melting in the mountains. Until now, a communication between Zawichost and Warsaw was set up for protection against the floods in Warsaw, to enable notification of the flood before it reaches Warsaw...

This nature of the flood can only be explained in this way: The initial water intake on the Vistula River near Warsaw came from the influx of larger waters, from the rivers inflowing above it such as Pilica, Wieprz, Kamienna and many other minor ones. The floods in these rivers increased and flowed into the Vistula River due to the continuous rains present at that time of the year. Not only did the flood waters of the Vistula River spill into smaller rivers, but they also caused the flood of the Vistula River when they rapidly flowed into it. At the same time, from the snow melting in the mountains and the rain in the area between Zawichost and Kraków, the water rose in Zawichost, which, flowing to Warsaw and meeting the already raised water level, increased the flood near Warsaw to such extent that the last water rise near Warsaw was different from the previous rises...

“Flood of the Vistula River in 1867 near Warsaw”,
201/I-189



Powódź na Saskiej
Kępie, 1884, 201/I-189
Flood on Saska Kępa,
1884, 201/I-189



Zalana ulica Czerniakowska, 1884, 201/I-189
Flooded Czerniakowska street, 1884, 201/I-189



Solec zalany wodami Wisły, 1884, 201/I-189
Solec flooded with the Vistula waters, 1884, 201/I-189



Wisła wylała, w tle zniszczony most Poniatowskiego, 1915–1916, 1950/44

The Vistula River overflowed, destroyed Poniatowski Bridge in the background, 1915–1916, 1950/44



Zamarznięta Wisła,
dwudziestolecie
międzywojenne, 201/I-190
Frozen Vistula River, interwar
period, 201/I-190

Wisły zamarzanie i puszczanie na niej lodów.

Epoki średnie zamarzania rzek w zimie i puszczania lodów w wiosnę, udział trwania lodów na rzekach, zależny od położenia geograficznego i temperatury powietrza zimowej, są cechą wieloletnią klimatu każdego kraju lub okolicy. Podajemy tu czas pokrywania się lodami i puszczania tychże na Wiśle, pod Warszawą, oraz długość trwania lodów.

Epoki, w których Wisła pod Warszawą lodem się pokryła, i w których lody puściły.

Rok	Wisła stała	Wisła pociła	Rok	Wisła stała	Wisła pociła	Rok	Wisła stała	Wisła pociła
1761	20 stycznia	20 lutego	1811	11 stycznia	7 marca	1826	24 grudnia	8 marca
1762	—	20 lutego	1814	11 stycznia	30 marca	1827	—	8 marca
1770	7 stycznia	23 lutego	1816	3 stycznia	4 marca	1828	22 grudnia	6 marca
1780	4 stycznia	11 marca	1816	—	15 marca	1828	—	6 marca
—	19 grudnia	—	1818	14 grudnia	—	—	22 listopada	8 grudnia
1781	—	11 marca	1819	—	4 marca	—	19 grudnia	—
—	15 grudnia	22 grudnia	1820	4 grudnia	—	—	30 grudnia	23 grudnia
1782	—	12 lutego	—	—	—	—	1 stycznia	23 stycznia
—	18 grudnia	—	1821	—	16 stycznia	—	1 stycznia	23 stycznia
1785	—	13 stycznia	—	22 lutego	16 lutego	1820	7 stycznia	23 stycznia
1786	—	—	1827	14 listopada	16 listopada	1841	30 lutego	4 kwietnia
1784	—	13 marca	—	18 grudnia	—	1841	34 stycznia	22 marca
1785	20 stycznia	15 kwietnia	1822	—	7 marca	1842	4 stycznia	3 marca
—	21 grudnia	—	—	20 grudnia	—	1842	Wisła nie zamarzała	—
1786	—	21 stycznia	1824	—	22 lutego	1844	1 grudnia	12 marca
—	18 listopada	22 listopada	1823	25 stycznia	24 marca	1845	1 kwietnia	2 marca
1787	23 stycznia	2 marca	1826	2 stycznia	14 marca	—	3 stycznia	—
1788	21 stycznia	20 lutego	1827	19 stycznia	7 marca	—	16 grudnia	—
—	6 grudnia	—	—	26 listopada	9 grudnia	1847	19 grudnia	24 marca
1789	—	4 kwietnia	1828	2 stycznia	16 marca	—	—	—
1790	20 stycznia	8 lutego	1829	12 stycznia	2 kwietnia	1848	—	—
1791	Wisła nie zamarzała	—	—	18 listopada	—	1849	4 stycznia	26 stycznia
1792	9 stycznia	5 lutego	1820	—	22 marca	1850	21 listopada	21 lutego
1793	16 stycznia	11 marca	1821	12 stycznia	12 marca	1851	13 stycznia	25 lutego
1794	5 grudnia	16 grudnia	—	28 grudnia	—	1852	Wisła nie zamarzała	—
1794	8 stycznia	22 lutego	1822	26 listopada	—	1853	7 stycznia	8 marca
1795	—	7 marca	1823	—	10 lutego	1854	8 stycznia	11 lutego
1796	—	11 lutego	1824	6 stycznia	—	1855	18 stycznia	22 marca
1797	—	4 lutego	—	13 listopada	—	1856	—	—
1800	—	7 lutego	1825	—	27 lutego	—	—	—
1810	—	6 marca	—	19 listopada	—	—	—	—

Średnia epoka, w której zamarzanie na Wiśle zaczyna się, przypada na dzień 26 grudnia, a lody zaczynają pocić około 5 marca. Wisła dwa razy zamarzała podczas stopy, w latach 1762, 1764, 1784, 1820, 1824, 1828, trzy razy zamarzała w zimie z 1848.

Trwanie lodów na Wiśle pod Warszawą.

Podczas stopy	Liczba dni	Podczas stopy	Liczba dni	Podczas stopy	Liczba dni	Podczas stopy	Liczba dni	Podczas stopy	Liczba dni
w roku 1760	110	w roku 1790	13	w roku 1824	65	w roku 1850	96	w roku 1884	84
— 1761	63	— 1792	29	— 1825	50	— 1820	117	— 1847	97
— 1762	54	— 1793	42	— 1826	73	— 1827	79	— 1848	70
— 1768	63	— 1794	36	— 1827	40	— 1828	73	— 1849	23
— 1794	78	— 1795	32	— 1829	88	— 1829	113	— 1850	81
— 1795	81	— 1814	65	— 1829	91	— 1840	79	— 1851	42
— 1796	47	— 1815	80	— 1830	123	— 1841	68	— 1852	84
— 1797	51	— 1816	81	— 1831	66	— 1842	64	— 1854	22
— 1798	59	— 1817	51	— 1832	92	— 1844	92	— 1855	54
— 1799	112	— 1820	82	— 1834	27	— 1845	121	— 1856	71

W średnim stanie stopy, Wisła pokryta jest pod Warszawą lodem przez 63 i pół dni, czyli blisko przez 50 tygodni. Lód najdłużej pokrywał Wisłę przez 175 dni w zimie 1850 roku. — Najkrócej przez 12 dni, podczas stopy 1780 roku.

== Wisła zamarzła.
Wczoraj około godz. 11 wiecz. przy temperaturze 11 stopni R. poniżej zera (na moście) Wisła pod Warszawą zamarzła na całej szerokości.
Przystanie wszystkich towarzystw żeglownych odbity od brzegu wczoraj po południu.
Parostatek „Franeja”, który w drodze do Płocka utknął na mieliźnie d. 9 b. m. wprost Pelcowizny, w dalszym ciągu tam się znajduje.

„Wisła zamarzła” – informacja prasowa z 20 lutego 1923 r., 201/I-190

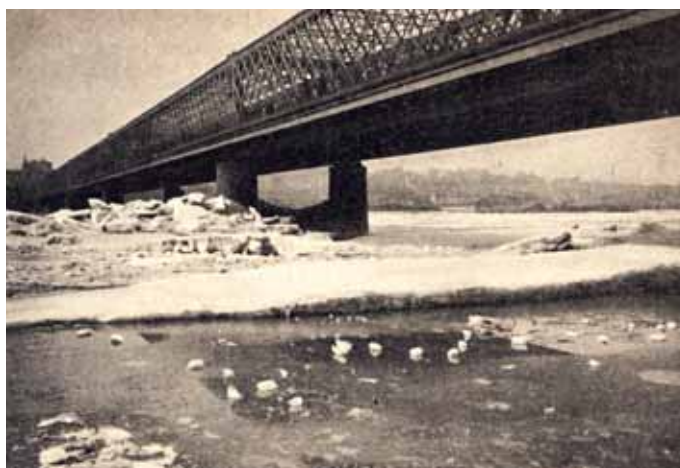
“Freezing of the Vistula River” – press release of February 20, 1923, 201/I-190

„Wisły zamarzanie i puszczanie na niej lodów” w latach 1765–1856, 201/I-190

“Freezing and thawing of ice on the Vistula river” in 1765–1856, 201/I-190

„Wisła ruszyła”, kwiecień 1907,
fot. Ł. Dobrzański, 201/I-190

“Spring thaw on the Vistula River”, April 1907,
photo Ł. Dobrzański, 201/I-190





Wisła w pierwszych dniach
kwietnia 1907 r.,
fot. Ł. Dobrzański, 201/I-190
The Vistula River on the
first days of April 1907,
photo Ł. Dobrzański, 201/I-190



Lód na Wiśle, dwudziestolecie międzywojenne, 201/I-191
Ice on the Vistula River, interwar period, 201/I-191



Wisła pokryta taflą lodową, dwudziestolecie międzywojenne, 201/I-191
The Vistula River covered with an ice sheet, interwar period, 201/I-191



Lód na Wiśle, dwudziestolecie międzywojenne, 201/I-191
Ice on the Vistula River, interwar period, 201/I-191

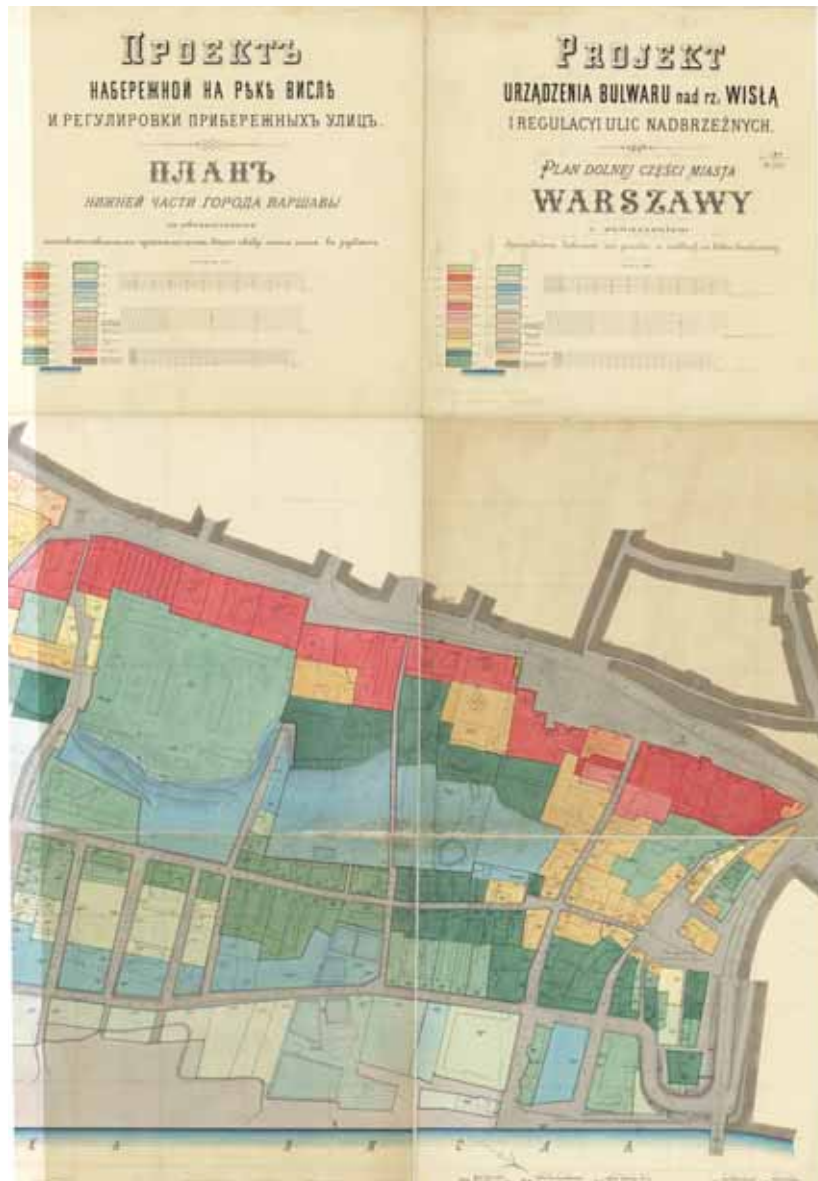


Pierwszy lód na Wiśle,
grudzień 1933, 201/I-191
The first ice on the Vistula River,
December 1933, 201/I-191



Pierwsza kła
na Wiśle,
b.d., 1635/358
The first ice floe on
the Vistula River, no
date, 1635/358

Wiślane regulacje *Regulations on the Vistula River*



Projekt urządzenia bulwaru nad rzeką Wisłą i regulacji ulic nadbrzeżnych, 1899, 1004/172
Design of a boulevard construction on the Vistula River and regulation of coastal streets, 1899, 1004/172

Warszawa odgradziła się od Wisły pasem zaniedbanych dzielnic. Zasłoniła ją szeregami drewnianych płotów, budynków klubowych i plaż. Rozsiadły się na brzegach Wisły przystanie, domki pływające i szerokie krypy kąpielisk. Wzdłuż wybrzeży leżą długie zwalę piasku i żwiru.

Na 11 km brzegów Wisły w Śródmieściu do 10 km zajęły różne przedsiębiorstwa uniemożliwiające swobodny dostęp do rzeki.

Obecny Zarząd miasta w dalszym ciągu swej pracy nad rozbudową stolicy przystąpił do uporządkowania wybrzeży. Już w zeszłym roku usunięto część piaskarzy z Wybrzeża Kościuszkowskiego, a w roku bieżącym całe Wybrzeże będzie ostatecznie uporządkowane.

Kluby sportowe zastąpią swe drewniane parkany siatkami, zanim w terminie od roku do trzech nie będą musiały ustąpić ze swych miejsc i przenieść się w górę rzeki. Plaża „Poniatówka” będzie zlikwidowana jeszcze w tym roku. Kabiny na plaży braci Kozłowskich będą najpóźniej w przyszłym roku przebudowane tak, aby nie zasłaniały widoku z wału Miedzeszyńskiego, który po wyasfaltowaniu (dobiegające końca) staje się nową, wspaniałą aleją spacerową.

Odsłanianie brzegów Wisły jest przewidziane kolejno w dwu fazach. Sprawa szybkiego przeniesienia klubów i plaż w górę rzeki napotyka na trudności, gdyż odcinki górne brzegów nie są dotychczas własnością miasta. Należą one jeszcze w części do państwa, a w części do właścicieli prywatnych.

Kwestia ta w bliskiej przyszłości ma być uregulowana i miasto przystąpi wówczas do szybkiego odsłonięcia i uporządkowania wybrzeży, ujmując rzekę w ramy bulwarów.

Stworzone zostaną wzdłuż brzegów arterie spacerowe i Warszawa nie będzie musiała – jak dotąd – Wisły się wstydzić...

Odsłaniamy Wisłę! Warszawa
rozsiażdże się na wybrzeżach,
„Express Poranny” z 13 maja 1936 r.

Warsaw has cut itself off from the Vistula River by a strip of neglected districts. It covered the river with rows of wooden fences, club buildings and beaches. Havens, floating bungalows and wide bathing pools sat on the banks of the Vistula River. There are long sand and gravel dikes along the coast.

Out of 11 kilometers of the banks of the Vistula River in the city center, up to 10 km were occupied by various enterprises, preventing a free access to the river.

The current Board of the city continued to work on the expansion of the capital and began to organize the coast. Already last year, some of the sand-shoals from the Kościuszko Coast were removed, and this year the entire coastline will be finally put in order.

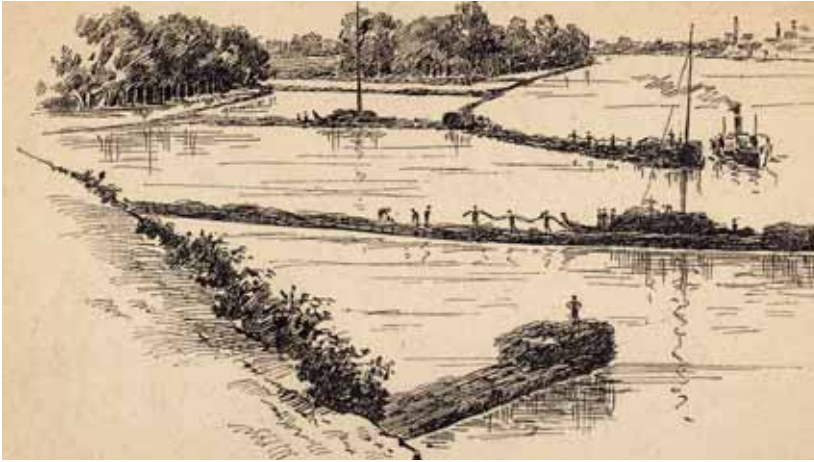
Sport clubs will replace their wooden fence with mesh before they have to leave this place and move up the river within one to three years. The “Poniatówka” beach will be liquidated this year. Cabins at the Kozłowski brothers beach will be rebuilt at the latest next year, so that they do not cover the view from the Miedzeszyński embankment, which, after asphaltting (coming to an end) will become a new, wonderful walking alley.

The process of disclosing the banks of the Vistula River is planned successively in two phases. The case of fast transfer of clubs and beaches up the river is difficult, as the upper sections of the river are not owned by the city. They still belong in part to the state, and in part to private owners.

This issue is to be settled in the near future, and the city will soon embark on a rapid disclosure and reorganization of the coast, constructing boulevards along the river.

Wide pavements will be constructed along the banks and Warsaw will stop to be ashamed of the Vistula River...

We are disclosing the Vistula River!
Warsaw will spread on the coast,
“Express Poranny” of May 13, 1936



Budowa tam na Wiśle
w okolicach Warszawy,
1897, 201/I-191

Construction of dams on the
Vistula River near Warsaw,
1897, 201/I-191



Łacha na Wiśle
w okolicach Pragi,
1887,

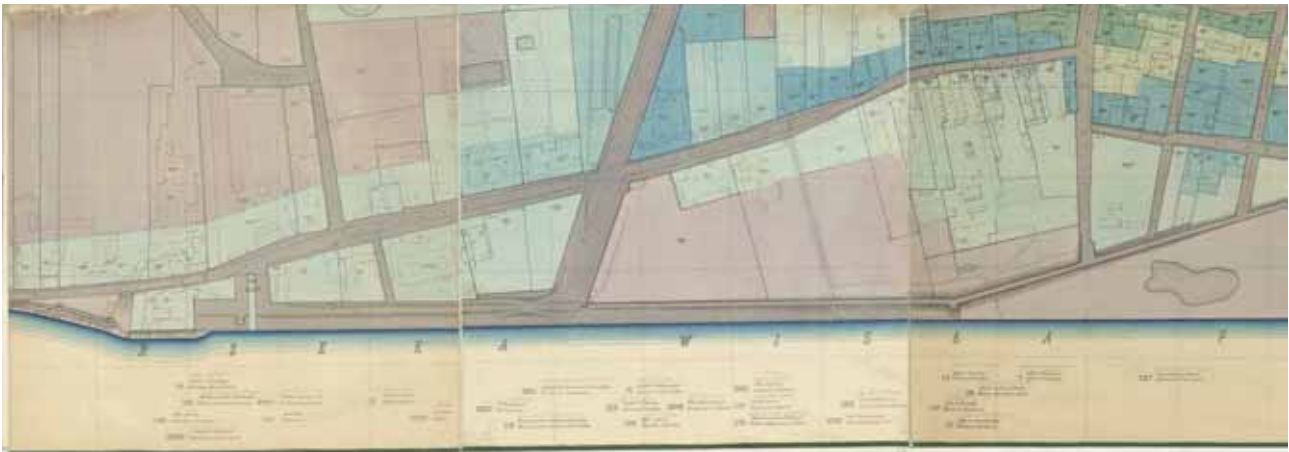
rys. F. Wastkowski,
201/I-191

A sandbank on the
Vistula River near
Praga, 1887,

fig. F. Wastkowski,
201/I-191



Budowa bulwaru na
terenie Wybrzeża
Kościuszkowskiego,
1935, 201/I-191
Construction of the
boulevard on the
Kościuszkowski Coast,
1935, 201/I-191

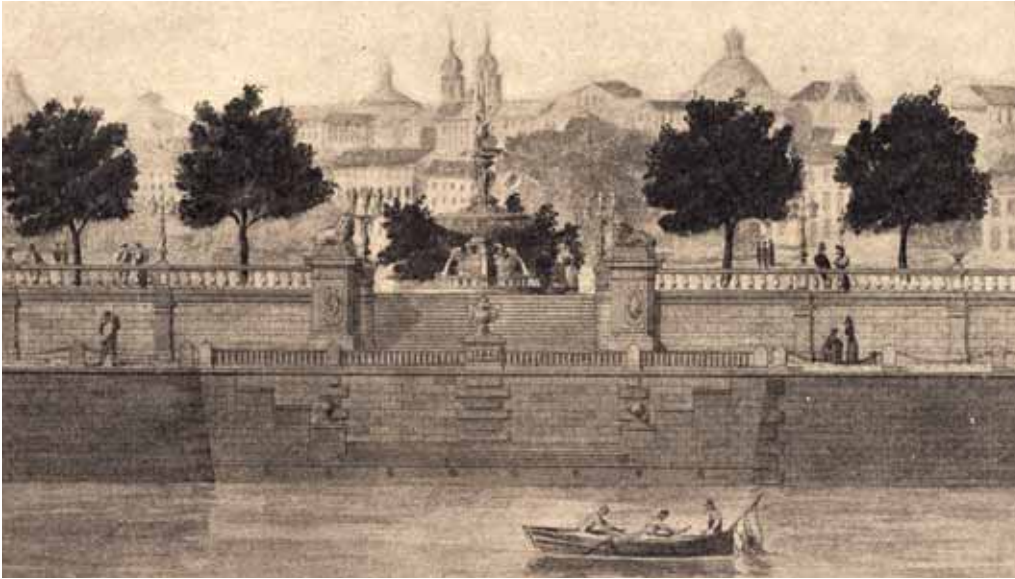


Projekt urządzenia bulwaru nad rzeką Wisłą i regulacji ulic nadbrzeżnych, 1899, 1004/172
Design of a boulevard construction on the Vistula River and regulation of coastal streets, 1899, 1004/172

Prace przy budowie bulwaru
Gdańskiego, realizowane przy
pomocy finansowej Funduszu
Pracy, 1935, 201/I-191

Works on the construc-tion
of the Gdańsk Boulevard,
completed with the financial
help of the Labor Fund,
1935, 201/I-191





Projekt dolnego i górnego bulwaru nad Wisłą na tle panoramy Warszawy, b.d., 201/I-191

Design of the lower and upper boulevard on the Vistula River against the background of the Warsaw panorama, no date, 201/I-191



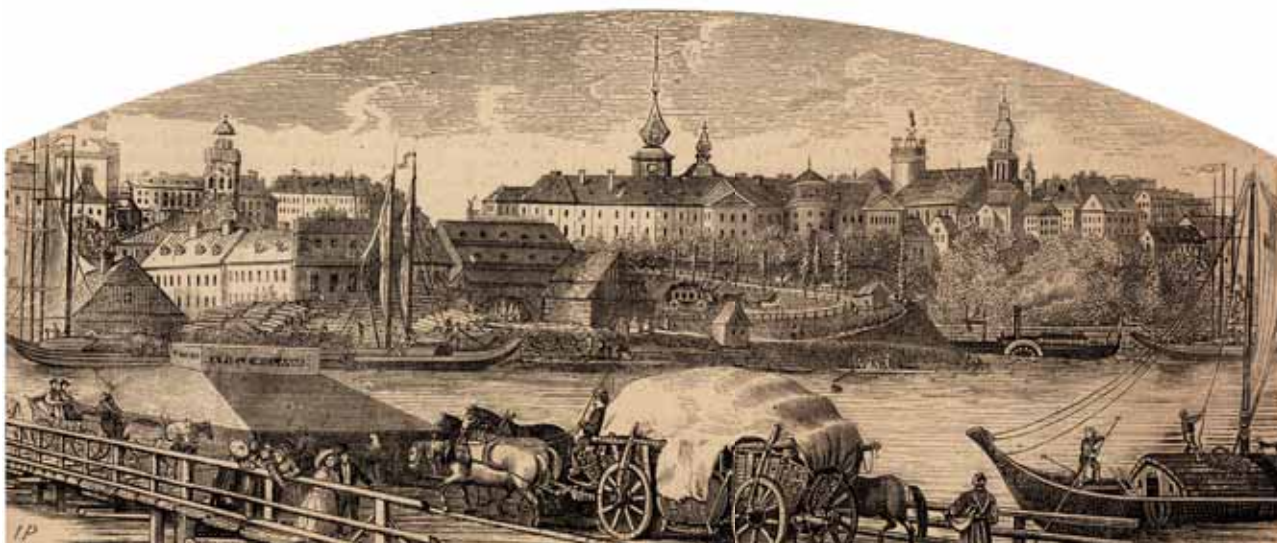
Prace nad Wisłą przy zabezpieczeniu terenu przed wylewem rzeki, 201/I-191

Works on the Vistula River at the securing of the area before the outflow of the river, 201/I-191

Wiślane mosty Vistula bridges



Wiśła na tle panoramy Warszawy, po prawej widoczny most Zygmunta Augusta, po 1586, A. Hogenberg wg J. Hoefnagla, 1635/951
The Vistula River against the background of the Warsaw panorama, to the right visible Sigismund Augustus bridge, after 1586, A. Hogenberg according to J. Hoefnagla, 1635/951



Most drewniany przez Wisłę, b.d., 201/I-191

Wooden bridge over the Vistula River, no date, 201/I-191

Pierwszy stały most na Wiśle pod Warszawą, wystawiony staraniem króla Zygmunta Augusta w latach 1568–1573, zaczynał się u zbiegu teraźniejszych ulic: Mostowej, Bugaju i Rybaków, albowiem rzeka płynęła wtedy tuż pod wzgórzem warszawskim. Pobrzeże u wylotu mostu było gęsto domami drewnianymi zabudowane, a przeto mostowi, również drewnianemu, groziło niebezpieczeństwo ognia. Przedsięwzięła zaradzić temu Anna Jagiellonka, siostra zmarłego króla, poślubiona nowemu królowi, Stefanowi Batoremu. Jej staraniem, w roku 1580 wywłaszczono za wynagrodzeniem najbliższe mostu domy, a w ciągu r. 1581 stanęła tam czworoboczna, wysoka na trzy piętra wieża z wielką na przestrzał bramą i dwoma oknami – strzelnicami nad nią. Wyglądała, jak ogromny luk sklepiony, broniła mostu od pożaru, a zarazem uzupełniała obwarowanie Starej Warszawy.

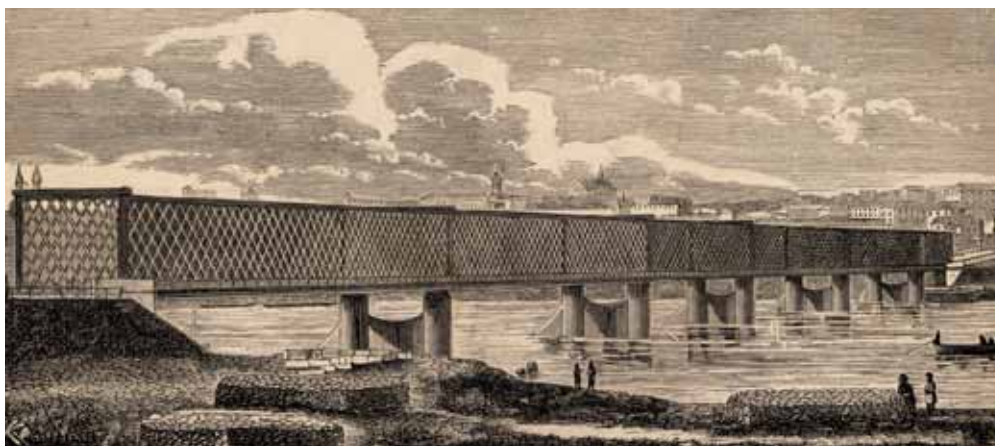
Zabytek Jagielloński,
„Kurier Warszawski” 1918, nr 185

The first permanent bridge on the Vistula River near Warsaw, built by efforts of King Sigismund II Augustus in the years 1568–1573, started at the junction of the present streets: Mostowa, Bugaj and Rybaków, for the river was already flowing just below the Warsaw hill at that time. By the brink of the bridge, there were densely built wooden houses, and therefore the bridge, also wooden, was in danger of fire. Anna Jagiellonka, sister of the deceased king, married to the new king, Stephen Báthory, decided to find a solution for this. By her efforts, in 1580, the nearest houses to the bridge were dispossessed for compensation, and in 1581 there stood a four-sided, three-storey-high tower with a large gate and two windows with shooting ranges over it. It looked like a huge vaulted arch, it defended the bridge from the fire and, at the same time, supplemented the fortification of Old Warsaw.

The Jagiellonian monument,
“Kurier Warszawski” 1918, No. 185

Most Kierbedzia powstał w latach 1859–1864. Był pierwszym stalowym mostem w Warszawie. Połączył ulice Nowy Zjazd i Zygmuntofską. Nosił pierwotnie imię cara Aleksandra II, którego w Rosji uważano za światłego reformatora. W Polsce jednakże cieszył się on złą sławą pogromcy powstania styczniowego. Z tego powodu mieszkańcy Warszawy częściej nazywali ową przeprawę przez Wisłę mostem Kierbedzia – od nazwiska Stanisława Kierbedzia, jego projektanta. Nad ranem 5 sierpnia 1915 r. dwa środkowe przęsła mostu zostały wysadzone przez wycofujące się z Warszawy wojska rosyjskie. Nieszkodzone pozostały jednak filary mostu, co pozwoliło szybko go odbudować, jednak środkowe przęsła zyskały inny kształt. Już rok później przeprawa z powrotem służyła ruchowi drogowemu. Ponownie, ostatecznego zniszczenia mostu dokonały wojska niemieckie 13 września 1944 r. Po wojnie na ocalałych filarach mostu Kierbedzia osadzono nową przeprawę – most Śląsko-Dąbrowski, który stał się częścią Trasy W-Z.

The Kierbedzia Bridge was built in years 1859–1864. It was the first steel bridge in Warsaw. It joined the Nowy Zjazd and Zygmuntofska streets. It was originally named after Tsar Alexander II, who in Russia was considered a bright reformer. In Poland, however, he enjoyed a bad reputation as a conqueror of the January Uprising. For this reason, the inhabitants of Warsaw more often referred to this crossing of the Vistula River as the Kierbedzia bridge – from the name of its designer, Stanisław Kierbedź. In the morning of August 5, 1915, two central spans of the bridge were blown up by the Russian army retreating from Warsaw. Undamaged, however, remained the pillars of the bridge, which allowed it to be quickly rebuilt, but the central spans were given a different shape. A year later, the crossing was again used for road traffic. The German army's last, final destruction of the bridge took place on September 13, 1944. After the war, on the surviving pillars of the Kierbedzia Bridge, a new crossing was set up – the Śląsko-Dąbrowski Bridge, which has become a part of the W-Z route.



Most Kierbedzia zwany też Aleksandrowskim, 1870, 201/I-203

The Kierbedź Bridge, called also the Aleksandrowski Bridge, 1870, 201/I-203



Most Kierbedzia – widok strony północnej z lewego brzegu, w tle po prawej stronie panorama Pragi, 1916–1917,
fot. Z. Marcinkowski, 1630/1157

The Kierbedź Bridge – view of the north side from the left bank, in the background on the right the panorama of Praga, 1916–1917,
photo Z. Marcinkowski, 1630/1157



Tramwaj linii 23 na moście Kierbedzia, b.d., fot. NN,
1629/434

Tram line 23 on the Kierbedź Bridge, no date, picture NN,
1629/434



Ludzie idący mostem Kierbedzia w stronę Pragi,
b.d., 1629/440

People walking on the Kierbedź Bridge towards Praga,
no date, 1629/440



W trakcie budowy nowego żelaznego mostu przez Wisłę (przy Cytadeli), 1875, 201/I-201
During the construction of a new iron bridge across the Vistula River (at the Citadel), 1875, 201/I-201

Most przy Cytadeli powstał w latach 1873–1875, funkcjonował do roku 1944. Miał konstrukcję kratownicową. Był dwupoziomowy – górnym poziomem odbywał się ruch kolejowy, a dolnym kołowy i pieszy. Pociągi poruszały się nim po jednym torze, zaś dla ruchu kołowego przewidziano jezdnię o szerokości 3,7 m. Był często nazywany drugim mostem (pierwszy to most Kierbedzia). Wkrótce okazał się niewystarczający, głównie ze względu na tylko jeden tor, dlatego zdecydowano się wznieść kolejny most – 32 m na północ od istniejącego. Nowa przeprawa, zaprojektowana przez Aleksandra Pstrokońskiego, miała dwa tory, każdy o czterech szynach. Otwarto ją w sierpniu 1908 r. Była potocznie nazywana drugim mostem kolejowym lub czwartym mostem (trzecim miał być most Poniatowskiego, ostatecznie wybudowany później). Starszy most przeznaczono wyłącznie dla ruchu kołowo-pieszego. Oba mosty wysadzili 5 sierpnia 1915 r. wycofujący się z Warszawy Rosjanie. Drugi most odbudowano jeszcze w czasie pierwszej wojny światowej, a czwarty w trakcie wojny lub po jej zakończeniu. W 1920 r. most przebudowano na drogowy wojskowy. Mosty ponownie zostały wysadzone 13 września 1944 r. przez wycofujących się z Pragi Niemców. Po drugiej wojnie światowej na filarach mostu przy Cytadeli stanął most Gdański.

Bridge at the Citadel was built in 1873–1875 and operated until 1944. It had a truss construction. It had two levels – the upper level was for the railway traffic; the lower level was for pedestrians and vehicles. Trains were moving on one track, while a 3.7 m wide road was designated for the vehicular traffic. It was often called the second bridge (the first one was the Kierbedzia Bridge). It soon became insufficient, mainly because of only one track, so it was decided to raise another bridge – 32 m north of the existing one. New crossing, designed by Aleksander Pstrokoński, had two tracks, each with four rails. It was opened in August 1908. It was commonly called the second railway bridge or the fourth bridge (the third was supposed to be the Poniatowski Bridge, eventually built later). The older bridge was designated exclusively for pedestrian and vehicular traffic. Both bridges were blown up on August 5, 1915 by Russians retreating from Warsaw. The second bridge was rebuilt already during the First World War and the fourth during or after the war. In 1920 the bridge was rebuilt into a military road. The bridges were again blown up on September 13, 1944 by the Germans retreating from Praga. After the Second World War, on the pillars of the bridge near Citadel, the Gdański Bridge was built.

WARSZAWA.

Forty cytadeli i most kolejowy.



Most przy Cytadeli, b.d., 201/I-201

Bridge at the Citadel, no date, 201/I-201



Warszawskie mosty,
„Express Poranny” z 13 maja 1936 r.
Warsaw bridges,
“Express Poranny” of May 13, 1936.



Most na palach gen. Beslera wybudowany przez Niemców obok odbudowywanego mostu Kierbedzia, po 1915, fot. NN, 1622/246
The gen. Besler's bridge on the piles built by the Germans next to the reconstructed Kierbedź Bridge, after 1915, photo NN, 1622/246

Most Józefa Poniatowskiego (zwany również mostem Mikołajewskim albo trzecim mostem) powstał w latach 1904–1911. Prowizorycznie został oddany do ruchu w 1912 r., oficjalnie otwarty został 4 stycznia 1914 r. Połączył Śródmieście i Pragę Południe. W czasie pierwszej wojny światowej został zniszczony przez wycofujących się z Warszawy Rosjan (5 sierpnia 1915). Został odbudowany w latach 1920–1927. W trakcie drugiej wojny światowej wysadzili go Niemcy (13 września 1944). Odbudowy mostu podjęto się już w 1945 r., a oficjalnie oddano go do użytku 22 lipca 1946 r. (całość prac trwała zaledwie 11 miesięcy).

The Józef Poniatowski Bridge (also called the Mikołajewski Bridge or the third bridge) was built between 1904 and 1911. It has been temporarily commissioned in 1912, but officially it was opened on January 4, 1914. It joined Śródmieście and Praga Południe. During the First World War, it was destroyed by the Russians retreating from Warsaw (August 5, 1915). It was rebuilt in 1920–1927. During the Second World War, it was blown up by the Germans (September 13, 1944). Reconstruction of the bridge started already in 1945, and it was officially commissioned on July 22, 1946 (the duration of works was only 11 months).



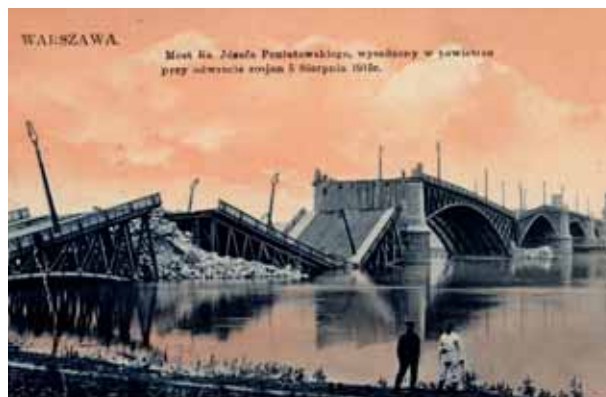
Most Poniatowskiego w Warszawie po odbudowie w latach 1921–1926, b.d., 201/I-206

The Poniatowski Bridge in Warsaw after reconstruction in 1921–1926, no date, 201/I-206



Na moście Poniatowskiego w Warszawie, 1914,
rys. B. Nowakowski, 201/I-205

On the Poniatowski Bridge in Warsaw, 1914,
fig. B. Nowakowski, 201/I-205



Most Poniatowskiego w Warszawie wysadzony przez Rosjan
ewakuujących się z Warszawy w czasie pierwszej wojny
światowej, po 5 sierpnia 1915, 201/I-206

The Poniatowski Bridge in Warsaw blown up by Russians
evacuating from Warsaw during the First World War, after
August 5, 1915, 201/I-206



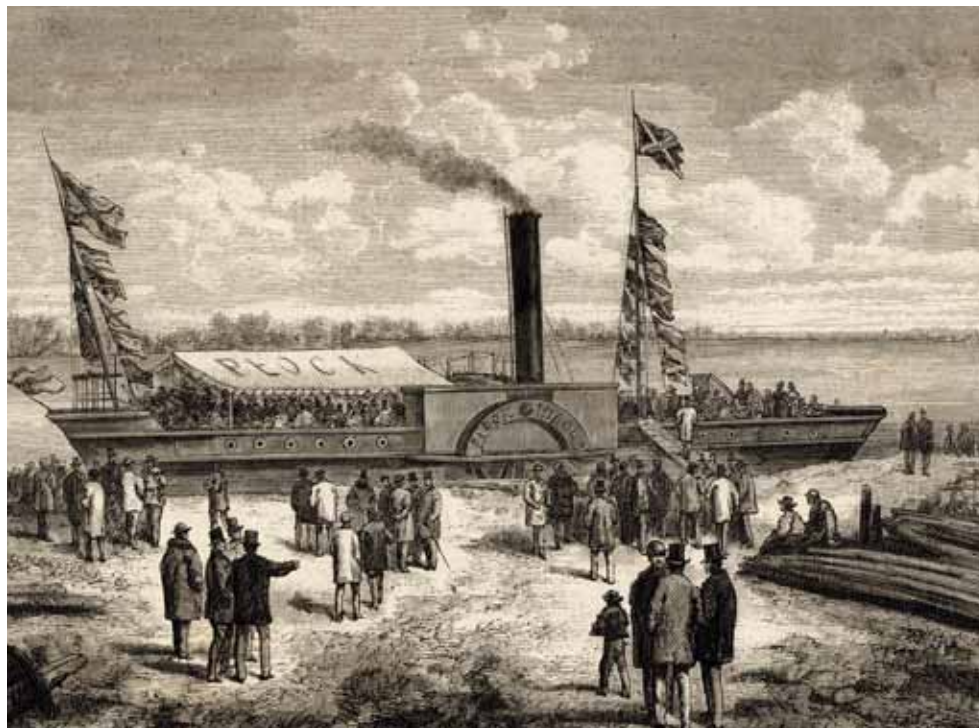
Most Poniatowskiego w Warszawie,
b.d., 201/I-206

The Poniatowski Bridge in Warsaw,
no date, 201/I-206

Na wiślanym szlaku *On the Vistula trail*

Otwarcie sezonu żeglugi parowej na Wiśle – parowiec „Płock” przy brzegu pod Wilanowem, 1873, rys. K. Pillati, 201/I-192

Opening of the steam shipping season on the Vistula River – steamer “Płock” at the river bank near Wilanów, 1873, fig. K. Pillati, 201/I-192



Po upadku spółki Andrzeja hr. Zamoyskiego w 1871 r. Maurycy Fajans (polski przedsiębiorca pochodzenia żydowskiego) zakupił Warsztaty Żeglugi Parowej na Solcu z częścią statków, rozpoczynając działalność firmy Żegluga Parowa Maurycygo Fajansa, która później została przekształcona w firmę Maurycy Fajans i Synowie, 201/I-192. After the collapse of the company of Andrzej Zamoyski in 1871, Maurycy Fajans (a Polish entrepreneur of the Jewish descent) purchased the Steamship Workshops in Solec with part of the ships, starting the business of Żegluga Parowa Maurycygo Fajansa (Steamship of Maurycy Fajans), which was later transformed into Maurycy Fajans i Synowie (Maurycy Fajans & Sons), 201/I-192

Bilans żeglugi tegorocznej, jak zresztą zwykle, zakończył się bardzo ujemnie. Podczas 30 tygodni trwania żeglugi tylko przez 6 było pod dostatkiem wody, w pozostałym zaś czasie ruchome mielizny uniemożliwiały w niektórych miejscach całkowicie ruch statków, nawet najlżej ladowanych.

Oczywiście ani o punktualnej dostawie, ani o dostatecznym zarobku, zapewniającym znośny byt szyprom, wreszcie o jakimkolwiek pożytku dla handlu nie może być mowy, z wyjątkiem tych kilku tygodni w końcu lipca i na początku sierpnia, gdy stan wody osiągnął kilkunastu stóp.

Nic więc dziwnego, że szyprowie coraz liczniej opuszczają wody Wisły w granicach Królestwa Polskiego, przenosząc się na kanały pruskie oraz na Szprewę...

Taki rozpaczliwy stan rzeczy, doprowadzający do ruiny handel na porzeczku Wisły, nie może wreszcie trwać dłużej....

„Kurier Warszawski” z 1908 r.

The balance of this year's sailing ended, as usual, with a very bad result. During the 30 weeks of sailing, only 6 were in abundance of water, while in the remaining time the moving shoals prevented ships, even the lowest, from moving in some places.

Of course, timely delivery or sufficient earnings providing a living to the ships owners, and finally any trade advantage was out of question, except for those few weeks at the end of July and early August, when the level of water reached a dozen or so feet.

It is not surprising that an increasing number of ship owners leaves the Vistula waters within the borders of the Kingdom of Poland, moving to the Prussian canals and the Spree...

Such desperate state of affairs, which brings the trade on the Vistula River to ruin, cannot last for too long...

“Kurier Warszawski” of 1908

Informacja o kursowaniu parowych statków wycieczkowych („paropływów osobowych”) do Jabłonna i Bielana, 1872, 201/I-192

Information on the steam boat trips (“passenger steamers”) to Jablonna and Bielana, 1872, 201/I-192

ADMINISTRACJA
ŻEGLUGI PAROWEJ NA RZECZE WISŁE
Wycieczka spacerowa
do BIELAN I JABŁONNY

Ma zaszczyt niniejszem zawiadomić, że w Niedzielę dnia 23 Lipca (4 Sierpnia) r. b. kursować będzie paropływ osobowy do Bielana i Jabłonna, począwszy od godziny 10 tej przed południem.

Wyjazd z Warszawy nastąpi
O godzinie 10-tej rano do Bielana i Jabłonna.
" 2-iej po południu do Bielana.
" 4-4ej " do Bielana.
" 6-4ej " do Bielana i Jabłonna.
powrót do Warszawy z Bielana o 2 godziny ostatni wyjazd z Jabłonna o godzinie 7-iej z Bielana o godzinie 8 1/2 wieczorem.

Prócz tego jak w każdą Niedzielę od południa kursować będzie paropływ wraz z gabarą na Saską Kępkę od południa, co godzina do 10-iej wieczór.

Cena tam i z powrotem:
Do Jabłonna kop. 60.
Do Bielana kop. 30.
Na Saską Kępkę kop. 15.

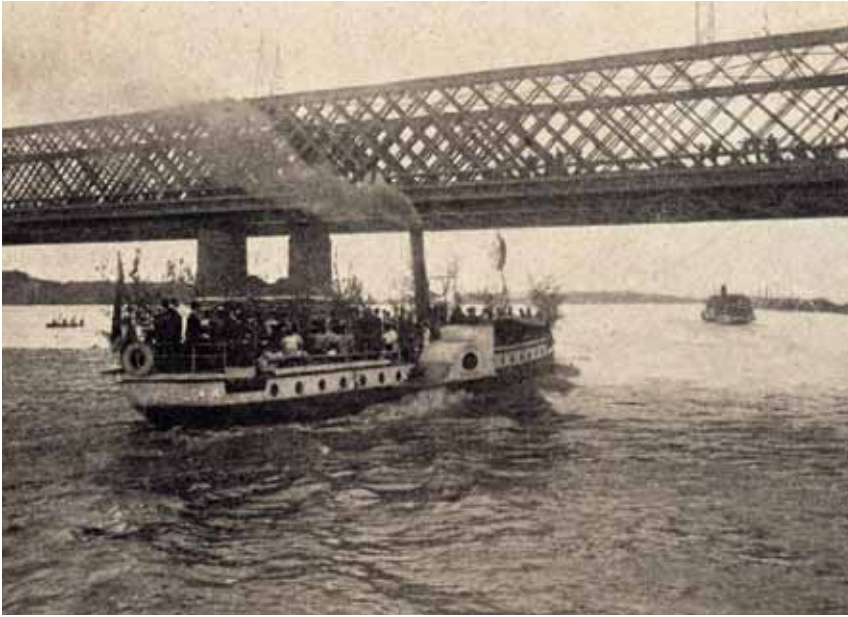
TARYFA CLA PRZEWOZOWEGO NA WISLE.

Wyszczególnienie przedmiotów.	Wzrosty Wodny.		Wzrosty Lądowy.		Wypisanie od Opłaty.	Przestrzagi.
	1885	1886	1885	1886		
	1885	1886	1885	1886		
I. Na rzecz Starbu.						
a) Od kawałków sztalii lub żelaza	—	—	—	—	100	Wzrosty w pobliżu sztalii i żelaza
b) Od Ołowiu, żelaza, oraz innych wyrobów z żelaza	—	—	—	—	100	Wzrosty w pobliżu sztalii i żelaza
c) Od Cynku	—	—	—	—	100	Wzrosty w pobliżu sztalii i żelaza
d) Od Węgla kamiennego lub węgla i żelaza	—	—	—	—	100	Wzrosty w pobliżu sztalii i żelaza
e) Od żelaza kruszonego	—	—	—	—	100	Wzrosty w pobliżu sztalii i żelaza
f) Od żelaza kruszonego	—	—	—	—	100	Wzrosty w pobliżu sztalii i żelaza
g) Od żelaza kruszonego	—	—	—	—	100	Wzrosty w pobliżu sztalii i żelaza
h) Od żelaza kruszonego	—	—	—	—	100	Wzrosty w pobliżu sztalii i żelaza
II. Z osobna dla przewoźników na Prow.						
a) Włazanie rzeczy i wydobycie łydła na prow, oraz wyładowanie z Prowu.	—	—	—	—	100	Wzrosty w pobliżu sztalii i żelaza
b) Od wozu zaprzęgniętego z koniami lub osłami oraz od łydła Włazania łydła	—	—	—	—	100	Wzrosty w pobliżu sztalii i żelaza
c) Od łydła, wozu, osła, i od łydła łydła	—	—	—	—	100	Wzrosty w pobliżu sztalii i żelaza
d) Od łydła lub łydła	—	—	—	—	100	Wzrosty w pobliżu sztalii i żelaza
e) Od wozu zaprzęgniętego	—	—	—	—	100	Wzrosty w pobliżu sztalii i żelaza
f) Od łydła łydła	—	—	—	—	100	Wzrosty w pobliżu sztalii i żelaza
g) Od łydła łydła	—	—	—	—	100	Wzrosty w pobliżu sztalii i żelaza
h) Od łydła łydła	—	—	—	—	100	Wzrosty w pobliżu sztalii i żelaza

„Taryfa cla przewozowego na Wiśle”, 1817, 201/I-192
 “Tariff of the freight duty on the Vistula”, 1817, 201/I-192

„Taryfa opłat od wszelkiego rodzaju produktów i towarów wodą na konsumpcję m. Warszawy spławianych”, 1845, 201/I-192
 “Tariff of charges on all kinds of products and goods transported by water for the consumption by the Warsaw inhabitants” 1845, 201/I-192

I. STATKI SPŁAWNE.		Miła	Stopa
1	Od foki faglowej, czyli wielkiej, szkaty, białka lub jakiegokolwiek łydła nowego statku większego od łasztinki szwajcarskiej	10	30
2	Od łydła, czyli mniejszej, łasztinki szwajcarskiej	5	40
3	Od karczeta lub półberliński	10	30
4	Od galara Elanowskiego	7	50
5	długo Krakowskiego dniwiątki szwanego	6	—
6	długo szlaka szwanego	6	—
7	długo czwartak i piątek szwanego	5	40
8	Od krypy wielkiej mogącej przynieść do 400 korcy ładunku	10	—
9	długo łydła	10	—
10	długo mniejszej	8	—
11	długo małej	5	—
12	Od czajki Alcuwego jakiegokolwiek produktu faglowego	4	—
13	Od patki z dwóch drygarek sprzętu stera	—	—
14	długo o wleceł	—	—
2. DRZEWO BUDOWLANE.			
1	Od tratwy mianowicie fagowej od 60 do 80 sztuk	15	—
2	długo łasztynki 400	10	—
3	długo łasztynki 400	10	—
4	Od tratwy łydła budowlanych 400 od 105 do 130 sztuk	15	—
5	Od tratwy łydła budowlanych 400 od 105 do 130 sztuk	15	—
6	Od tratwy łydła budowlanych 400 od 105 do 130 sztuk	15	—
7	długo łydła budowlanych 400 od 105 do 130 sztuk	15	—
8	długo łydła budowlanych 400 od 105 do 130 sztuk	15	—
9	długo łydła budowlanych 400 od 105 do 130 sztuk	15	—
3. DRZEWO OPALOWE.			
1	Od tratwy beczkowej wianek, szwajcarskiej od 13 do 300 sztuk	7	50
2	Od jana pilianego szwajcarskiego od 20 do 130	4	50
3	Od łydła wianek	3	—
4	Od tratwy ze szwajcarskiego, od każdego szalca oddzielnie po 2 szalce od każdej szkatki drewna oddzielnie do wyznaczenia tejże tratwy szwajcarskiej, wedle kształtów, opiewa ładunku	—	—
4. ŁADUNEK NA DRZEWIE.			
1	Od tratwy drewna szwajcarskiego, łasztynki, wianek, szwajcarskiej, od każdego szalca oddzielnie do wyznaczenia tejże tratwy szwajcarskiej, wedle kształtów, opiewa ładunku	10	—
2	Od łydła wianek, szwajcarskiej, od każdego szalca oddzielnie do wyznaczenia tejże tratwy szwajcarskiej, wedle kształtów, opiewa ładunku	10	—
3	Od łydła wianek, szwajcarskiej, od każdego szalca oddzielnie do wyznaczenia tejże tratwy szwajcarskiej, wedle kształtów, opiewa ładunku	10	—
4	Od łydła wianek, szwajcarskiej, od każdego szalca oddzielnie do wyznaczenia tejże tratwy szwajcarskiej, wedle kształtów, opiewa ładunku	10	—
5	Od łydła wianek, szwajcarskiej, od każdego szalca oddzielnie do wyznaczenia tejże tratwy szwajcarskiej, wedle kształtów, opiewa ładunku	10	—
6	Od łydła wianek, szwajcarskiej, od każdego szalca oddzielnie do wyznaczenia tejże tratwy szwajcarskiej, wedle kształtów, opiewa ładunku	10	—
7	Od łydła wianek, szwajcarskiej, od każdego szalca oddzielnie do wyznaczenia tejże tratwy szwajcarskiej, wedle kształtów, opiewa ładunku	10	—
8	Od łydła wianek, szwajcarskiej, od każdego szalca oddzielnie do wyznaczenia tejże tratwy szwajcarskiej, wedle kształtów, opiewa ładunku	10	—
9	Od łydła wianek, szwajcarskiej, od każdego szalca oddzielnie do wyznaczenia tejże tratwy szwajcarskiej, wedle kształtów, opiewa ładunku	10	—



Powrót z Bielany, 1903, fot. Ł. Dobrzański, 201/I-192
Return from Bielany, 1903, photo Ł. Dobrzański, 201/I-192



Wisła – statek pasażerski, 1918, fot. Z. Marcinkowski, 1630/1098
The Vistula River - a passenger ship, 1918,
photo Z. Marcinkowski, 1630/1098

Z wielką przyjemnością zaznaczyć nam przychodzi fakt rozwijania się Towarzystwa Żeglugi Parowej na Wiśle „Krater”... Poza działalnością towarową Towarzystwo „Krater” nader silnie dziś oddziaływa na ruch pasażerski, głównie dzięki wprowadzeniu na rz. Wisłę wielkich, nie tylko wygodnie, lecz i z komfortem europejskim urządzonych parostatków...

W tych dniach sympatyczne przedsiębiorstwo święciło nowy triumf. W przystani warszawskiej stanął najświeższy, zbudowany w warsztatach własnych olbrzymi parostatek „Hetman”, przeznaczony do rozwiniętych obecnie malowniczych wycieczek po Wiśle, jak i do podróży.

Jak na nasze stosunki żeglugowe, jest to olbrzym z dwoma pokładami i obszernymi kajutami. Oświetlenie elektryczne, urządzenie po angielsku wykwinne w każdym calu, przytem płytkie zagłębianie się czynią z „Hetmana” zarówno dla publiczności wycieczkowej, jak i dla turystów, nabytek wprost nieoceniony.

Kajuty „Hetmana” wysokie, zaciszne, pełne wytworności i powietrza, pozwalają podróżować naprawdę „dla przyjemności.

Przytem współwłaściciele Towarzystwa, ożywieni chęcią postawienia wycieczek na skali europejskiej, wprowadzają w tym dziale szereg praktycznych ulepszeń.

Tak więc na „Hetmanie” (zaopatrzone w ogrzewanie centralne), mieszczącym 600–700 osób, opłata dla dziatwy i młodzieży szkolnej będzie znacznie niższa. Bufet wbrew zwyczajom „czysto warszawskim” jest urządzony nie dla postrachu podróżnych, lecz dla ich użytku. Ceny na jadło i napoje są rzeczywiście przystosowane do przeciętnych kieszeni, przytem restaurację objął fachowiec, który nie opłaca żadnej dzierżawy, gdyż tym sposobem będzie miał możność traktowania rzeczy w sposób dla publiczności dogodny....

Za ten czyn obywatelski Towarzystwu „Krater” należy się ogólne uznanie wraz z życzeniami długoletniej pomysłowości.

„Tygodnik Ilustrowany” 1912, nr 31

With great pleasure one should highlight the fact that the Society of Steam Sailing on the Vistula River „Krater” is developing... Apart from commodity activities, the „Krater” Society nowadays has a strong influence on a passenger traffic, mainly due to the introduction of steamers on the Vistula River that are not only comfortable, but also furnished with European comfort...

In those days, the company celebrated a new triumph. A huge “Hetman” steamship built in own workshops stood at the Warsaw harbour, designed for the now-developed picturesque trips on the Vistula River as well as for travel.

As for our shipping relations, it is a giant with two decks and spacious cabins. The electric light, the English interior exquisite in every way, together with the shallow draft make “Hetman” the invaluable purchase both for the excursionist and for the tourist.

Hetman’s cabins, high, secluded, full of luxury and space allow you to travel for pleasure.

At the same time, the co-owners of the Society, eager to make trips on a European scale, introduce a number of practical improvements in this area.

So on “Hetman” (equipped with central heating), accommodating 600–700 people, the fee for children and school children will be significantly reduced. The buffet, contrary to the “purely Warsaw” customs is decorated not for the terror of travellers but for their use. Prices of food and drinks are actually adjusted to an average pocket, but the restaurant was taken over by a professional who does not pay any rent, so he will be able to treat things in a way that is convenient for the public...

For this civic action, the “Krater” Society deserves a general recognition along with the wishes of long-lasting prosperity.

“Tygodnik Ilustrowany” 1912, no. 31

Zaloga statku rzeczno „Horodyszczę”, należącego do
jednostki Oddziału Wydzielonego brzegu Wisły,
1921–1926, fot. Z. Marcinkowski, 1630/1152
Crew of the river ship “Horodyszczę” belonging
to the unit of the Branch of the Separated bank of the
Vistula, 1921-1926, photo Z. Marcinkowski, 1630/1152



Statki rzeczne „Horodyszczę” i „Pińsk”, należąco do jednostki Oddziału Wydzielonego brzegu
Wisły, b.d., fot. Z. Marcinkowski, 1630/1150

River vessels “Horodyszczę” and “Pińsk”, belonging to the unit of the Branch of the Separated
bank of the Vistula River, no date, photo Z. Marcinkowski, 1630/1150

Miejsce pracy – Wisła Place of work – the Vistula River



Łódź rybacka przy lewym brzegu Wisły, w tle odległa panorama Pragi, 1905–1906, fot. Z. Marcinkowski, 1630/1111
Fishing boat at the left bank of the Vistula River, distant panorama of Praga in the background, 1905–1906,
photo Z. Marcinkowski, 1630/1111



Przystań na Wiśle w Warszawie,
lata 80. XIX w., rys. A. Gierymski,
201/I-191

Marina on the Vistula in Warsaw,
the 80s of the 19th century,
A. Gierymski, 201/I-191



Wiśla od strony Pragi,
b.d., 201/I-191

Vistula River from the direction
of Praga, no date, 201/I-191



Barki i łodzie pod mostem
Kierbedzia, b.d.,
fot. Z. Marcinkowski, 1630/1165
Barges and boats under
the Kierbedź Bridge, no date,
photo Z. Marcinkowski,
1630/1165



Na Wiśle pod Warszawą, 1882,
rys. A. Gieryski, 201/192
On the Vistula River near Warsaw,
1882, fig. A. Gieryski, 201/192



Prom na Wiśle,
„Kurier Warszawski” 1908,
201/I-192
Ferry on the Vistula River,
“Kurier Warszawski” 1908,
201/I-192



Mieszkanie flisaka, 1926, 201/I-193
Raftsmen's flat, 1926, 201/I-193



Rybackie budy nad Wisłą, 1926, fot. K. Pęcherski, 1951/121
Fishing sheds at the Vistula River, 1926, photo K. Pęcherski, 1951/121

Wiślane rekreacje *Recreation at the Vistula River*



Regaty zorganizowane przez Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie, 1882, rys. C. Jankowski, 201/193

Racing organized by the Warsaw Rowing Society, 1882, fig. C. Jankowski, 201/193



Przystań wioślarska na Wiśle, b.d., 201/193
Rowing boat haven on the Vistula River, no date, 201/193



Kajakarze na Wiśle, b.d., 201/193
Canoeists on the Vistula River, 201/193



„Wylawiacz ofiar z wiślanej toni”,
1884, 201/193

“Retrieving the victims from the
Vistula’s waters”, 1884, 201/193

Dzielny to zuch, którego wizerunek powyżej zamieszczamy dla obznajmienia czytelników naszych z fizjonomią śmiałego wybawcy tonących na Wiśle; od roku zeszłego tj. od chwili, gdy zajął swoje stanowisko „wylawiacza ofiar” z wiślanej toni w okolicy żelaznego mostu pod Warszawą, udało mu się około 40 osobom uratować życie.

Kocz z ojca i dziada jest rybakiem, z Wiślą zna się od dzieciństwa, bo rodził się na Pradze i zaczął od tego, że jako pięcioletni chłopak wychyliwszy się nieostrożnie z łódki, wpadł do wody i tonąc zaczął, ale go w porę jeszcze ojcowska ręka wyciągnęła.

Pływać nauczył się potem, jak ryba, a wiosłować jak Neptun. Nurkiem potrafi, z kilku odpoczywkami dla chwycenia powietrza, przepłynąć całą Wisłę w szersz...

Rozumie się, że dla Towarzystwa ratowania tonących taki przewoźnik jak Kocz i taki tegi pływak musiał być wybornym nabytkiem, gdy się zdarzyła opróżniona posada i pokazało się, że trudno było o lepszy wybór. Nie ma prawie tygodnia, aby nazwisko Kocza nie ukazało się w dziennikach jako szczęśliwego wybawcy nieostrożnych pływaków albo przypadkowo zagrożonych utonięciem. Pod jego opieką odtąd i czujną strażą zdradliwe fale Wiśły nie tak często będą mogły porywać niebacznych – łódź ratunkowa Kocza znajduje się w chwili niebezpieczeństwa, o ile rozumie się okoliczności przychylne pozwolą. Kocz ma dzisiaj dopiero 25 lat, zdrow i krzepki, jest ojcem trojga dzieciaków, których zapewne wychowa na równie użytecznych i dzielnych przewoźników i nauczy ich śmiało narażać własne życie dla ratowania życia bliźnich...

„Piotr Kocz”, 201/I-193

He is a brave man, whose image is placed above for our readers to get familiar with the physiognomy of the bold saviour of those drowning on the Vistula; since the last year, when he took his position of “saviour of the victims” from the waters of Vistula River in the vicinity of the iron bridge near Warsaw, he managed to save 40 lives.

Kocz, a fisherman after his father and grandfather, has known the Vistula River since childhood, because he was born in Praga and as a five-year-old boy, carelessly leaning out of a boat, fell into the water and started to drown, but the paternal hand pulled him out in time.

He later learnt how to swim like a fish and to paddle like Neptune. With few rests just to catch the air, he can swim across the entire Vistula River...

It is understood that for the Society rescuing the drowning people a carrier and a great swimmer like Kocz had to be a great asset when vacancy was available and it turned out that it was the best choice. There is almost no week that Kocz’s name does not appear in the newspapers as a fortunate saviour of careless swimmers or people accidentally in danger of drowning. Under his care and watchful guard, the treacherous waves of the Vistula River will not so often be able to catch the unwary – Kocz’s lifeboat is in danger, as long as the favourable circumstances allow. Kocz is only 25 years old today, healthy and strong, he is the father of three kids whom he will probably raise as equally useful and brave carriers and will teach them to risk their lives to save others’ lives...

“Piotr Kocz”, 201/I-193



Szkoła pływania, b.d., 201/193

Swimming School, no date, 201/193

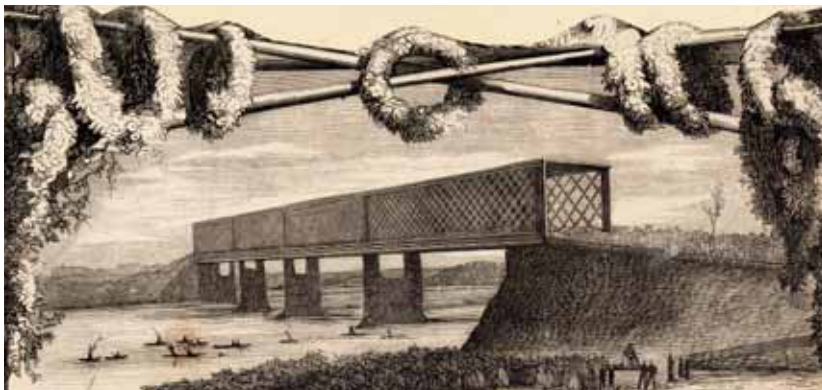


Zawody pływackie na Wiśle, 1910,
fot. Z. Marcinkowski, 1630/1216
Swimming competition on the Vistula
River, 1910, photo Z. Marcinkowski,
1630/1216



Grupa dzieci przy łodzi przycumowanej
do prawego brzegu Wisły, w tle most
Poniański, 1926–1927,
fot. Z. Marcinkowski, 1630/1123
Group of children on a boat moored to
the right bank of the Vistula River, the
Poniański Bridge in the background,
1926–1927, photo Z. Marcinkowski,
1630/1123

W kręgu wiślanych postaci *In the circle of the Vistula characters*



Obchody wigilii św. Jana
w Warszawie, b.d., 201/194
Celebrations of the eve of St. John
in Warsaw, no date, 201/194

O SOBÓTCE

Wczorajszego wieczoru znaczna część mieszkańców stolicy rozmaitych stanów udała się nad Wisłę dla przypatrywania się corocznie w wigilię świętego Jana puszczania dziewiczych wianków na bieżącą wodę. Zwyczaj ten narodowy, zwany Sobótki, trwa jeszcze od czasów pogańskich, a gdy tyle obrzędów dawnych czas zniszczył lub zmienił, dziewczęta sobótki troskliwie zachowują aż do dni naszych. Nadbrzeża Wisły były okryte mnóstwem ciekawych, a na całym moście tyle się znajdowało gości iż natłok i widok stał się podobnym ostatniej zapustnej redukcje. Około godziny ósmej ciężko się było dotłoczyć do kupienia blaszki mostowej. Najwięcej wianków puszczono między godziną ósmą a dziewiątą. Lecz wróżba dla panien w tym roku wypadła nie najpomyślniejsza, bo prawie wszystkie wianki zostały na wodzie złapane przez chłopców niedorosłych, a młodzieńcom mimo ich gorących chęci i zręczności nie udawał się tak szczęśliwy polów. Takie zdarzenie poodług dawnej tradycji dowodzi, iż dziewice w tym dniu badające wyroków zostaną staremi pannami.

(„Kurier Warszawski” z 24 czerwca 1821 r.)

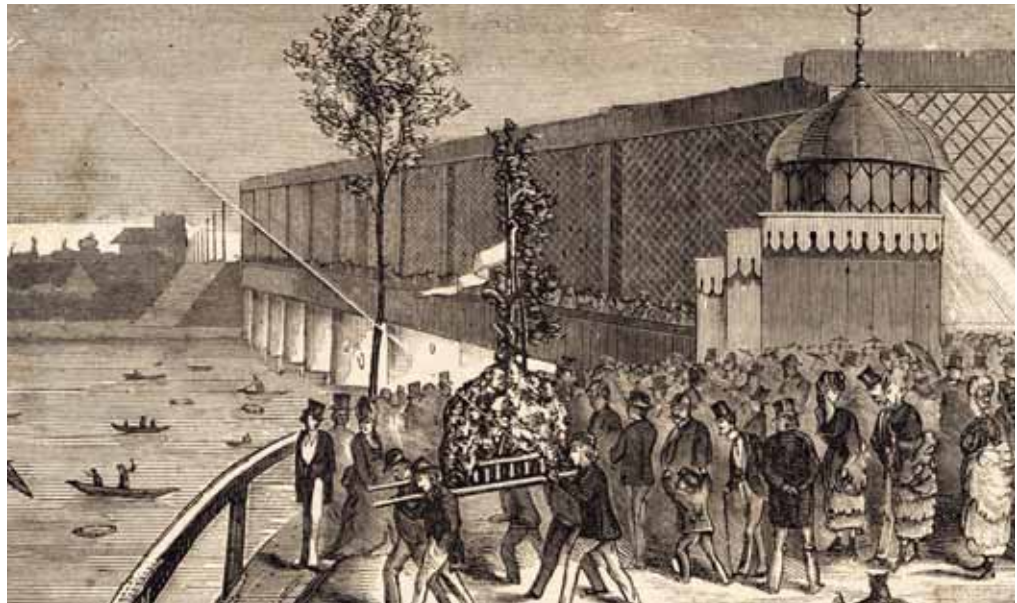
ABOUT SOBÓTKA (MIDSUMMER NIGHT)

Yesterday evening, a large part of the capital city inhabitants of various states went to the Vistula River to watch the annual releasing of virgin wreaths on the running water on the eve of St. John. This national custom, called Sobótki (the Midsummer Night), continues from pagan times, and when so many rituals of the old time have been destroyed or changed, the girls have carefully kept until our days. The riverside of the Vistula River was covered with lots of interesting things, and there were so many guests on the bridge that the crowds and the view became like the last masked ball. About eight o'clock it was hard to buy a bridge plate. Most wreaths were released between 8 and 9 pm. But the divination for the ladies this year was not the most plentiful, because almost all the wreaths were caught on the water by little boys, and the youth, despite their willingness and dexterity, were not so lucky in catching. Such an event, following the old tradition, proves that the maidens checking their fate on that day will remain old maidens.

(“Kurier Warszawski” June 24, 1821)



Symboliczna postać Wisły – rzeźba
K. Klossa, ok. 1890, 201/188
Symbolic figure of the Vistula River
– sculpture by K. Kloss, aprox. 1890,
201/188



Obchody wigilii św. Jana
w Warszawie, b.d., 201/194
Celebrations of the eve of
St. John in Warsaw,
no date, 201/194



Warszawska Syrenka – wizerunek z najstarszej pieczęci miasta, Starej Warszawy, 72/1004

The Warsaw Mermaid – image of the oldest seal of the city, Old Warsaw, 72/1004



Warszawska Syrenka – wizerunek z końca XVI w., 1635/951

The Warsaw Mermaid – image from the end of the 16th century, 1635/951



Warszawska Syrenka – wizerunek z herbu m.st. Warszawy według projektu Szczęsnego Kwarty, 1938, Kronika archiwum, t. 1

The Warsaw Mermaid - the image of the coat of arms of the capital city of Warsaw according to the design of Szczęsny Kwarta, 1938, Chronicle of the archive, vol. 1

O SYRENCE

Minęły lata i wieki. Na miejscu wioski miasto powstało, ludne, bogate, warowne. A miasto owo, później stolica, na pamiątkę dziwnej przygody z Syrenką, wzięło ją za godło swoje i godło to po dzień dzisiejszy widnieje na ratuszu Warszawy” – tak skończył legendę o Syrenie Artur Oppman, jej autor. Syrena w kształcie półkobiety-półryby symbolizowała – w opinii ówczesnych mieszkańców – położenie miasta nad rzeką, natomiast oręż Syreny kojarzyć się miał z symboliką mającą chronić miasto i odstraszać nieprzyjaciół.

Najstarszy wizerunek herbu Warszawy zachował się na odcisku pieczęci miejskiej Starej Warszawy na dokumencie z 1402 r. Przez wieki Syrena zmieniała swój wygląd od postaci łączącej cechy ludzko-zwierzęce po współczesny – kobiety z rybim ogonem. Zmieniał się również herb miasta, noszący w latach 1795–1918 cechy pruskie i rosyjskie, wynikające z utraty przez Polskę niepodległości.

ABOUT THE MERMAID

Years and centuries have passed. On the place of the village, the city was founded, populated, rich, fortified. And this city, later the capital, as a reminder of the strange adventure with the Mermaid, took her as its emblem and this emblem has until today been displayed at the City Hall of Warsaw”. These words ended the legend of the Mermaid written by Artur Oppman. The mermaid in the shape of half woman half fish symbolized, in the opinion of the people at that time, the location of the city on the river, while the weapon of the Mermaid was associated with the symbolism that was to protect the city and deter the enemy.

The oldest image of the coat of arms of Warsaw is preserved on the stamp of the Old Town of Warsaw on the document from 1402. For centuries, the Mermaid changed its appearance from a creature combining human and animal features to the modern one – a female with a fishtail. The coat of arms of the city has also been changing, bearing in the years 1795–1918 Prussian and Russian features, resulting from the loss of Poland’s independence.



NACZELNA DYREKCJA
ARCHIWÓW PAŃSTWOWYCH



ARCHIWUM PAŃSTWOWE
W WARSZAWIE

ISBN 978-83-946504-8-3