



**"SŁAWOMIR"**

POPZEDNIE NAZWY: ex. "KORMORAN"

TYP STATKU: HOLOWNIK MOTOROWY ŚRUBOWY

ROK BUDOWY: 1898

STOCZNIA: R.Holtz Dampf-Boot &amp; Maschinen-Fabrik, Harburg/Hamburg.

NR. BUD.:

DANE TECHNICZNE:

1915

długość całkowita: 14,32 m; długość m.p.: 14,00 m; szerokość całkowita: 3,30 m m ; szerokość 3,00 m zanurzenia

1953

długość całkowita: 14,33 m; długość m.p.: 14,00 m; szerokość całkowita: 3,30 m ; wysokość burt: 1,60 m; wysokość

1966 r.

długość całkowita: 14,55 m; szerokość całkowita: 3,30 m; wysokość burt: 1,50 m;

SILNIKI GŁÓWNE:

1 maszyna parowa podwójnego rozprężania dwu cylindrowa stojąca produkcji R.Holtz Dampf-Boot &amp; Maschinen-

1 silniki wysokoprężny nieznanego typu ani produkcji o mocy 105 KM.

1 silnik wysokoprężny typu 3L160; 6 cylindrowy produkcji CZNM ©koda, Praha 1957 rok; numer fabryczny 52972;

obr./min.

1 prądnica 0,8 kW = 24 V

KOTŁY PAROWE

1 kocioł parowy szkocki produkcji J.W. Klawitter, Danzig 1906 r.; ciśnienie 10,5 atm. powierzchnia ogrzewalna: 17

INNE DANE:

materiał budowy: dno: stal; burt: stal; pokład: stal

kadłub nitowano-spawany o poprzecznym systemie wiązania

napęd: 1 śruba ; prędkość 14 km/godz.; zabga: 4 osoby

PORT MACIERZYSTY:

Gorzów Wielkopolski

ARMATOR:

Liga Obrony Kraju-Klub Wodny w Gorzowie Wielkopolskim.

NUMERY REJESTRACYJNE:

5005 [PZW. Elbląg] 815 [RDW. Elbląg]; Sz-I-28 [I.ŻŚ., Szczecin]

RYS HISTORYCZNY

Zbudowany na zamówienie Königlische Weichsel-Strombauverwaltung, Danzig jako holownik do obsługi taboru pływającego, jego koszt wyniósł 15.600 marek niemieckich [ w tym okresie dniówka robotnika wynosiła od 1 do 3 marek]. Napęd stanowił silnik parowy, holownik macierzystym był Thorn [ Toruń]. W 1906 roku dokonano wymiany kotła parowego oraz zmianę stacjonowania na stałe. W 1915/17: kapitan-Franz Wenzel, maszynista-Paul Fahrman, palacz-Kozowski Hermann. W 1919 roku "Kormoran" [Elbląg]. Powstała w 1921 roku polsko-gdańska Rada Portu i Dróg Wodnych Wolnego Miasta Gdańska domagała się, aby "Kormoran" trafił do Wasserstrassebauamt Marienburg [Malbork]. Zatopiony w grudniu 1944 roku na Nogacie przez firmę Brudnicki i wystawiony na ląd. Komisja uznała że statek nadaje się do odbudowy gdyż jest zniszczony, opuszczony na wodę i odholowany do Państwowych Warsztatów i Stoczni w Pleniewie koło Gdańska. Podczas odbudowy trafił do Państwowego Zarządu Wodnego w Elblągu Nadzór Wodny w Malborku. Od 1951 roku w Rejonie Dróg Wodnych w Toruniu skąd po kilku dniach trafił do Gorzowa Wielkopolskiego do tamtejszego RDW. W 1958 roku przeniesiony do RDW, Szczecin z portem macierzystym w Gorzowie Wielkopolskim. Wycofany w 1965 roku, rok później przekazany do Instytutu Szkoleniowy. Do kiedy eksploatowany nie wiadomo, wykreślony 21 maja 1980 r. z rejestru z urzędu przez Inspektorat Wlkp.

