

30 dni
Nr 3 (77) 9 zł
MAJ / CZERWIEC
ROK 2008
DWUMIESIĘCZNIK
INDEX 347566 ISSN 1506-6487

WOJEWÓDZKA BIBLIOTEKA PUBLICZNA
Im. Josepha Conradz Korzeniowski
Pracownia Regionalna
przebiega poczt. Nr 847
80-800 Gdańsk 50
tel. 51-43-... dojazd w. 230

2x 30 dni

GDĄŃSK • Sopot • Gdynia • Pomorze



NA LATARNI
w Nowym Porcie

TWIERDZA w portowym krajobrazie



GDAŃSKI PROJEKT WODNO-ŚCIEKOWY



WODA DLA POKOLEŃ

Gdański projekt wodno-ściekowy to jedno z największych w Polsce przedsięwzięć infrastrukturalnych w dziedzinie ochrony środowiska. Modernizacja i rozbudowa gdańskiego systemu zaopatrzenia w wodę i odprowadzania ścieków przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców oraz atrakcyjności turystycznej i gospodarczej miasta.

...

Jedną z kluczowych inwestycji Gdańskiego projektu wodno-ściekowego jest budowa drugiego rurociągu tłocznego z Przepompowni Ścieków „Ołowianka” do Oczyszczalni Ścieków Gdańsk-Wschód. Roboty wykonywane są na podstawie Kontraktu 2: Rozbudowa Oczyszczalni Ścieków Gdańsk-Wschód, Etap III – Przyłączenie Zlewni Oczyszczalni „Zaspa”, Zadanie 2 – Budowa Kolektora „Ołowianka II”, zawartego pomiędzy Gdańską Infrastrukturą Wodociągowo-Kanalizacyjną Sp. z o. o. a Hydrobudową 9 Przedsiębiorstwo Inżynieryjno-Budowlane S.A.





W ramach podpisanej umowy zostanie wykonany rurociąg tłoczny o średnicy 1200 mm z Przepompowni Ścieków „Ołowianka” do Oczyszczalni Ścieków Gdańsk-Wschód o długości 7 585 metrów. Realizowany rurociąg wykonywany jest z rur GRP i przebiegać będzie z Ołowianki przez kanał Motławy, ulicami Na Stępcę, Głęboką, Opłotki, Poleże, Zawodzie, Benzynową. Pełna wartość tego zadania wynosi 93 256 610,45 PLN (z VAT), czas realizacji od dnia podpisania umowy wynosi trzy lata. Od momentu podpisania Kontraktu do końca czerwca 2008 roku ułożono 3,7 kilometra tego kolektora.

• • •

Wybudowanie nowego kolektora poprawi bezpieczeństwo przesyłu ścieków oraz w znacznym stopniu

odciąży oraz umożliwi modernizację obecnie eksploatowanego kolektora „Ołowianka”. Nowy kolektor, wraz z dotychczas eksploatowanym, stanowić będzie główny układ przerzutu ścieków miasta. Tędy popłyną ścieki z likwidowanej oczyszczalni ścieków „Zaspa”, z centrum miasta i Wrzeszcza.

• • •

Dzięki takiemu rozwiązaniu, w połączeniu z modernizacją oczyszczalni ścieków Gdańsk-Wschód, wszystkie oczyszczone ścieki odprowadzane do morza z rejonu Gdańska będą spełniać wymagania ochrony środowiska i Dyrektyw Unii Europejskiej. Realizacja tej inwestycji przyczyni się też do zlikwidowania uciążliwości Oczyszczalni Ścieków „Zaspa”, zlokalizowanej blisko osiedli mieszkaniowych.



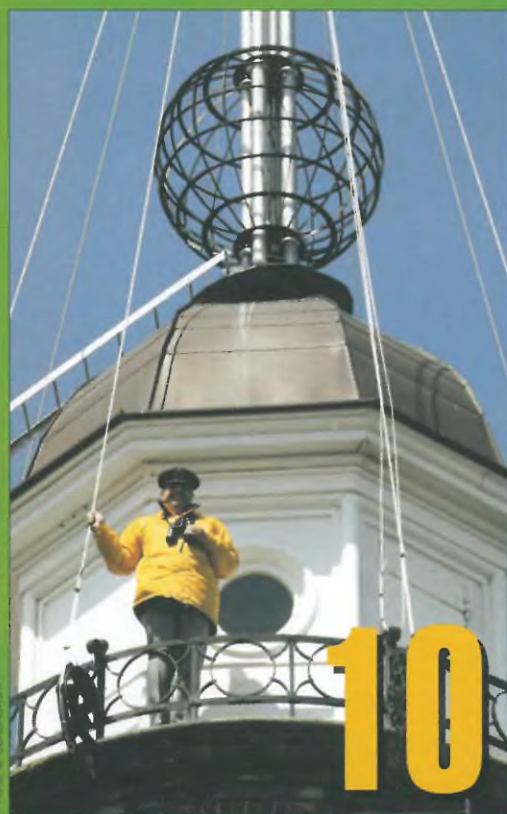
**GDAŃSKA
INFRASTRUKTURA
WODOCIAĞOWO-
KANALIZACYJNA SP. Z O.O.**



UNIA EUROPEJSKA
Fundusz Spójności

Gdański projekt wodno-ściekowy przyczynia się do zmniejszania różnic społecznych i gospodarczych pomiędzy obywatelami Unii Europejskiej

30 dni PROPONUJE



Kula czasu

Przed kilku laty Stefan Jacek Michalak dźwignął z zapuszczenia starą latarnię morską na Wzgórzu Pilotów, opodal nabrzeża Ziółkowskiego w Nowym Porcie. W tym roku, w maju, na jej kopułę wróciła tak zwana kula czasu, zniszczona w 1929 roku przez sztorm i później nieodtworzona, bo uznano ją za przeżytek techniki.

Wczoraj i przedwczoraj ... 6



Remont mariackiej wieży 6

Tunel pod Monte Cassino 8

Kula w górę, kula w dół .. 10

Tadeusz T. Gluszek

Twierdza w portowym krajobrazie 18



Dla Twierdzy Wisłoujście byłoby oczywiście lepiej, gdyby jej przedpole uwolniono od inwestycji portowo-przemysłowych. Ale nie ludźmy się. Przez kilkadziesiąt lat jej sytuacja uległa zasadniczym zmianom – była położona na podmiejskich pustkowiach, a znalazła się w środku wielkiego organizmu portowego. I tego zmienić się nie da!

Bohdan Szermer

Nowy smak miasta 28



Dzieciom „Ciuciu” bardzo się podoba. Mogą zobaczyć, jak urealniamy się bajka: z dziwnych płynów, galaret i posklejanych mas powstaje nagle coś, co dobrze znają. Serwowane z tacek próbki można kosztować. Mają w sobie ciepło blatu produkcyjnego. Smak takiego karmelka jest intensywny.

Tymoteusz Jankowski

Z Zalewu na Bałtyk 34

Przeście łączące Zalew Wiślany z Bałtykiem podlegało w dziejach wielu zmianom hydrologicznym. A kiedy stało

się istotnym czynnikiem w handlu i żegludzie bałtyckiej było również przedmiotem gry politycznej i gospodarczych nacisków. *Tadeusz Górski*

Pułk zwany „kaszubską gwardią” 38



Dzieje jednostek dawnego, pruskiego garnizonu Gdańska są praktycznie nieznane. Pewien wyjątek stanowią tu dwa pułki przyboczne słynnych huzarów, którzy stacjonowali we Wrzeszczu. W ich cieniu pozostają pozostałe oddziały, którym wypadło stacjonować w Gdańsku przed 1920 rokiem. Dotyczy to między innymi 5 pułku grenadierów króla Fryderyka I (4 wschodniopruskiego), elitarniej gdańskiej jednostki o długich tradycjach, której losy przez długi czas związane były z miastem.

Jan Daniluk

Powitanie Augusta zwanego Mocnym 46



Gdańskowi zależało ogromnie, aby podkreślić swoje przywiązanie do nowego władcy, i fakt, że od początku stał po jego stronie. Z przepastrych wnętrzb Zbrojowni wyciągnięto wspaniałe powitalne bramy, które niemal pół wieku wcześniej wystawiono na cześć przybywającej do miasta z Francji Ludwiki Marii Gonzagi, małżonki Władysława IV. Poddano je starannej renowacji, wymalowano świeże insygnia, umieszczono portrety nowego władcy i przygotowano sławiące go napisy. Na królewskim trakcie ustawiono także całkiem nowe, wspaniałe dekoracje. W kamienicach przy Długim Targu 1-3 urządzono rezydencję dla monarchy.

Waldemar Borzestowski

Średniowiecze ożyło na Chmielnej 53



Spacerując uliczką Hanzeatycką mijamy warsztaty praczeki, krawcowej, bednarza, płatnerza, cyrulika, bursztynnika, spotkamy świniopaskę, kobietę żebrzącą pod kościołem, pielgrzyma, ulicznego złodzieja, podejrzmy też scenę w łaźni oraz zagładniemy do oberży. Wnętrza powstały na podstawie średniowiecznej ikonografii z północnej Europy. Wypełniono je autentycznymi rekwizytami i współczesnymi rekonstrukcjami.

Tymoteusz Jankowski

Obrotnice z Wyspy Spichrzów 58



Podczas prac archeologicznych przy ulicy Chmielnej, w południowej części Wyspy Spichrzów, odsłonięte zostały dość tajemniczo wyglądające kręgi. Okazało się, że są to pozostałości dawnych obrotnic kolejowych.

Tadeusz T. Głuszko

Galeria 62

Wejście do gdańskiego portu,
litografia C. A. Manna

Rozmaiwości 64

Rzeźby z piasku na plaży 64

Gdynscy „Architekci” projektowali dla Warszawy 66

Na Gdańskim o Gdańsku 66

Nasi autorzy wyróżnieni 67

Wydawnictwa 69

Na okładce:

Na plażach polskiego wybrzeża pojawiły się kule do chodzenia po wodzie (tzw. water ball). Tę z okładki fotoreporter zobaczył na plaży w Świnoujściu.

Foto: Artur Kubasik / KFP.PL

Można długo dyskutować o tym, jakie walory i okoliczności sprawiają, że miasto osiąga dobrą markę, jest chętnie odwiedzane, a jego mieszkańcy czują się w nim zdomowieni. Oczywiście, dobrze jest, gdy ma ono historyczne tradycje, efektowne zabytkowe budowle i okazały budżet, którym operują ludzie z wizją i pomysłami.

Ale to pewnie nie wszystko. Bo jest też dobrze, gdy przyciąga ludzi pewnego typu – nazwijmy to tak: pasjonatów swojego tematu.

Jest nim zapewne Stefan Jacek Michalak, bodaj jedyny w Polsce prywatny właściciel latarni morskiej, który po latach pobytu w Kanadzie dla swojej pasji (latarnika) znalazł miejsce nad kanałem portowym w Nowym Porcie. Dzięki jego staraniom (i wydatnej pomocy sponsorów) na latarni odtworzono kulę czasu, urządzenie, które kiedyś było niezbędne do dobrej nawigacji, a dziś jest szacownym zabytkiem techniki („Kula w górę, kula w dół”).

Andrzej Stelmasiewicz – też postać tego „gatunku” – wymyślił i był „akuszerem” programu Czas Gdańskich Lwów. Bodaj najbardziej spektakularnym fragmentem tego programu są plażowe plenery rzeźbiarskie. W tym roku monumentalne rzeźby, przedstawiające znanych gdańszczan (ale też dwa lwy), stały na plaży między Jelitkowie i Brzeźnem („Rzeźby z piasku na plaży”). Przy plażowej wystawie, na zainstalowanej scenie przez sześć tygodni odbywają się koncerty i inne występy artystyczne.

W jakiejś mierze pasjonatami swojego tematu są również Aneta i Florian Belgrad (ona Polka, on Niemiec), którzy na ulicy Powroźniczej otworzyli i prowadzą manufakturę cukierniczą, w której słodczyce wytwarza się ręcznie, a do tego na oczach przyszłych konsumentów („Nowy smak miasta”). Wybrali Gdańsk może trochę przypadkowo, można powiedzieć, że zwyczajnie pracują, jak wielu innych rzemieślników i wytwórców, a jednak – jak mówią – nie chodzi im tylko o łatwą sprzedaż towaru.

W Gdańsku, Sopocie i Gdyni mamy – na szczęście – wiele takich postaci. To również dzięki nim nasze miasta są lepsze, „markowe”, budzące zainteresowanie i ciekawość.

Grzegorz Fortuna



FOTO: WOLTER JANKOWSKI / KFP

Dwumiesięcznik ilustrowany – magazyn pomagający lepiej poznać i bardziej pokochać Gdańsk, Gdynię, Sopot i Pomorze Gdańskie

30dni

Nr 3 (77) Maj / Czerwiec 2008

ISSN 1506-6487

Wydawca: „Millenium Media” Sp. z o.o.

Adres Redakcji i Wydawcy: ul. Szeroka 121/122, 80-835 Gdańsk

Kontakt: tel./fax (0-58) 301 61 34, e-mail: 30dni@pse.pl

Redakcja: Grzegorz Fortuna

Layout: Miłosz Rączkowski, Jarosław Szopiński

Opracowanie graficzne: Małgorzata Trys

Współpraca: Jakub Pułtyn

Zespół i współpracownicy: Waldemar Borzestowski, Tadeusz Głuszko

Projekt redakcyjny i wydawniczy: Grzegorz Fortuna, Wojciech Ouda i inni

Fotografie: Maciej Kosycarz (KFP), Wojtek Jakubowski (KFP), Marcin Pazio

Archiwa: Biblioteka Gdańska PAN, Archiwum Państwowe w Gdańsku,

Muzeum Narodowe Gdańsk, Muzeum Historyczne Miasta Gdańska

oraz zbiory prywatne

Reprodukcje zdjęć: Andrzej Kotecki

Druk: ZPW „Pozkał”, Inowrocław

Reklama: Prosimy o kontakt z wydawcą tel. (0-58) 301-61-34

Prenumerata: zamówienia przyjmuje wydawca.
Opłatę (3 numery – 27 zł, rok – 54 zł) należy wpłacać na konto

Millenium Media Sp. z o.o.

NORDEA BANK POLSKA S.A.

09 1440 1097 0000 0000 0032 0797

Wysyłkę rozpoczyna się od pierwszego numeru
wydanego po dacie wpłaty

Numery archiwalne do nabycia w redakcji

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych.

Zastrzega sobie prawo skracania

i adjustacji tekstów, a także zmiany ich tytułów.

Redakcja nie odpowiada za treść zamieszczonych reklam i ogłoszeń.

REMONT MARIACKIEJ WIEŻY

W połowie lipca rozpoczął się remont wieży Bazyliki Mariackiej. Przez dwa lata otoczona będzie konstrukcją rusztowań – niezbędnych, by wykonywać prace na wysokościach.

O pogarszającym się stanie konserwatorskim ceglano-kolosu alarmowano już od kilku lat. I podejmowano niezbędne interwencje. Teraz nad-

szedł czas, by przeprowadzić remont zakrojony na szeroką skalę.

W pierwszym etapie głównym obiektem prac renowacyjnych będzie wieża. Obejmą one konserwa-

cję wszystkich połaci dachu i elewacji. Trwać będą ponad dwa lata. Na samo wzniesienie rusztowań, które sięgną 76 metrów, a więc szczytu wieży, potrzebny jest miesiąc.

Tego typu prace renowacyjne i konserwatorskie są kosztowne. Pieniądze na remont bazyliki pochodzą z budżetu miasta (3 miliony złotych) i środków europejskich (tzw. Fundusz Norweski – ponad 3 miliony euro). Dlatego 15 lipca

prace remontowe przy wieży inaugurowali prezydent Paweł Adamowicz i pomorski konserwator zabytków Marian Kwapiński.

W planach są kolejne etapy remontu Bazyliki Mariackiej. Drugi etap wymaga środków rzędu 40 milionów złotych i byłby przeprowadzony w latach 2011-2015. Wtedy niezbędnym zabiegiem restauratorskim zostałyby poddane nawy kościoła (dachy i elewacje).





FOTO: MACIEJ KOSCIUSZKOWSKI

Konserwacji wymagają też dzieła sztuki we wnętrzu świątyni, a obiekt powinien być wyposażony w system monitorujący i alarmowy.

Ostatni etap, który miałby się zakończyć w 2020 roku, obejmuje odbudowę kilkunastu kamienic (uległy one zniszczeniu w końcowej fazie wojny). Powstałoby centrum kulturalno-edukacyjne (z hotelem), które ma nawiązywać do tradycji Szkoły Mariackiej, istniejącej kiedyś przy kościele. ■

15 lipca, w samo południe, rozpoczęły się prace remontowe przy wieży Bazyliki Mariackiej. Zainaugurował je prezydent Adamowicz, wkręcając pierwsze śruby



FOTO: MACIEJ KOSCIUSZKOWSKI



TUNEL pod Monte Cassino

Do użytku oddany został tunel w ciągu ulicy Grunwaldzkiej w Sopocie.

Jego budowa jest jednym z ważnych elementów tworzenia nowego centrum kurortu.

Dzięki tunelowi wybudowanemu w tym miejscu ruch samochodowy w dolnym Sopocie powinien sprawniej przebiegać, a piesi uzyskają pełną swobodę poruszania się po obu stronach ulicy Grunwaldzkiej. Dużo łatwiejsze stanie się nie tylko przechodzenie z Monte Cassino na molo, ale też komunikacja w nowym centrum, które jest budowane w tej okolicy. A będą w nim hotele, restauracje, multikino i instytucje użyteczności publicznej.

W pierwszych dniach po otwarciu tego podziemnego przejazdu kierowcy narzekali na braki w oznakowaniu i nie najlepszą – ich zdaniem – organizację ruchu w tym rejonie miasta. Jednak wiele wskazuje, że dzięki budowie tunelu powinna się znacznie poprawić tzw. przepustowość ulicy Grunwaldzkiej.

Budowę tunelu rozpoczęto w kwietniu 2007 roku, a jej koszt wyniósł około 4 milionów euro. Środki te pochodziły od prywatnego inwestora. ■



KULA W GÓRĘ KULA W DÓŁ

Tekst: Tadeusz T. Głuszko

Przed kilku laty Stefan Jacek Michalak dzwignął z zapuszczenia starą latarnię morską na Wzgórzu Pilotów, opodal Nabrzeża Ziółkowskiego w Nowym Porcie (pisaliśmy: „30 Dni” 3/2004). W tym roku, w maju, na jej kopułę wróciła tak zwana kula czasu, zniszczona w 1929 roku przez sztorm i później nieodtworzona, bo uznano ją za przeżytek techniki. Dzięki determinacji Michalaka i finansowemu wsparciu spółki Saur Neptun Gdańsk (w większej części), a także Zarządu Morskiego Portu Gdańsk po blisko osiemdziesięciu latach to urządzenie znów działa.

Pokazuje astronomiczny czas nie tylko w południe, jak kiedyś, ale pięć razy w ciągu dnia – tyle razy czarna ażurowa bania windowana jest w górę masztu. Jej spadek oznacza punktualnie godziny: 10., 12., 14., 16. i 18. według niestychanie dokładnego wzorca czasu DCF77 wytwarzanego w Physikalisch-Technische Bundesanstalt w Brunshwiku, a transmitowanego na falach długich w paśmie 77,5 kHz przez radiostację w Mainflingen koło Frankfurtu nad Menem – wzorca, którego dokładność Gdański Latarnik określa obrazowo jako 1 sekundę dopuszczalnego kumulowanego błędu na 200 tysięcy lat!

Na świecie zachowało się zaledwie kilka stacji kul czasu, między innymi w londyńskim Greenwich, w Nowej Zelandii, USA czy nad Bałtykiem w Karlskronie. Teraz jedna z nich jest także w gdańskim Nowym Porcie. Najprościej trafimy tam, kierując się na przystań odprawiającą promy do Nynäshamn (Sztokholm).

FOTO: M. GORJUKOWSKI



Latarnia morska w Nowym Porcie z widoczną kulą czasu, około 1900

Półki przy wybrzeżach nie rozmieszczono stacji kul czasu, które umożliwiły kapitanom ustawianie zegarów według czasu astronomicznego (jeśli się go nie zna trudno o dobrą nawigację), wyznaczanie długości geograficznej na otwartym morzu było opatrzone zawsze większym lub mniejszym błędem. Skutkiem tego statki nie trzymały się planowanego kursu, a to wydłużało rejs, odbierało pozycję szybkiego przewoźnika, obniżało wartość towaru albo też kończyło się wpłynięciem na niebezpieczne akweny i katastrofą.

Krajem, który budował swoją potęgę i międzynarodową pozycję na silnej flocie, była wyspiarska Anglia. W 1714 roku parlament angielski wyznaczył nagrodę 20 tysięcy funtów szterlingów dla wynalazcy, który usprawni nawigację. Odebrał ją cieśla John Harrison (1693-1776), który z zamiłowania zajmował się naprawą i budową zegarów. W 1759 roku ukończył konstrukcję półtorakilogramowego zegara z mechanizmem odpornym na warunki panujące na morzu, który pod nazwą chronometru okrętowego został wprowadzony na brytyjskie okręty. W krótkim czasie chronometr rozpowszechnił się na morzach całego świata.

Stosowanie tego instrumentu ułatwiło nawigację, ale nie pozwoliło całkowicie wyeliminować błędów, ponieważ najdokładniejsze nawet zegary po jakimś czasie wykazywały odchylenia do czasu astronomicznego, a to dawało mylne odczyty pozycji. Co oznaczało to w praktyce? Jeśli na równiku nawigator posługuje się zegarem z odchyleniem jednej sekundy, jest w stanie podać długość geograficzną z dokładnością do 460 metrów; jeśli wynosi ono dziesięć sekund, zasięg niedokładności poszerza się do 4,6 kilometra. Błąd minutowy daje już niedokładność rzędu 28 kilometrów. Do XIX wieku żeglarze i armatorzy zmuszeni byli wliczać takie błędy w przebieg rejsów.

Człowiekiem, który wynalazł urządzenie zezwalające na stosunkowo proste synchronizowanie chronometru z czasem astronomicznym, był angielski kapitan Robert Wauchope (1788-1862). Swoją patent nazwał timeball – kula czasu (niem. Zeitball). Konstrukcja tego wynalazku opiera się na zasadzie, według której działają na hipodromach tak zwane bomby wyznaczające rozpoczęcie gonitwy. Tworzy ją ustawiony w widocznym miejscu maszt z przesuwającą się po nim dużą banią (bombą). Musiała mieć około półtora metra średnicy, by była widoczna ze statków

znajdujących się nieraz bardzo daleko. Podnoszono ją korzystając z ręcznego kołowrotu. Po zwolnieniu naciągu opadała.

Dla kapitanów statków cumujących na Tamizie kulę umieszczono na gmachu obserwatorium astronomicznego w Greenwich. Jej opadnięcie oznaczało punktualnie godzinę pierwszą po południu według czasu słonecznego. Szybowie wyznaczali na statkach służby, które odpowiadały za obserwację tego sygnału i korygowanie okrętowego chronometru. Ale pierwszą stacją kuli czasu zainstalowano w angielskim porcie Portsmouth w 1829 roku. W Greenwich pojawiła się, jako druga, w roku 1833.

Mapa z 1909 roku pokazuje światła latarni nabieżnikowych na falochronach oraz latarni na Wieży Pilotów (oznaczona symbolem L-S.)



FOTO ZBIORY PIOTRA POPIŃSKIEGO



- ◀ Stefan Michalak na górnej galerii latarni, która niegdyś była dostępna tylko dla obsługi mechanizmu kuli czasu

Pierwsze stacje mogły powstawać tylko w bliskim sąsiedztwie obserwatoriów astronomicznych, bo to gwarantowało dokładność wysyłanego przez nie sygnału. Zmieniło się to około 1851 roku, kiedy sygnał czasu zaczęto przekazywać kablem telegrafu. Odtąd aparat Morse'a informował stację o astronomicznym południu. Dzięki temu rozwiązaniu na wybrzeżach całego globu powstało około dwustu stacji kul czasu. Do Gdańska sygnał czasowy docierał telegrafem z królewskiego obserwatorium astronomicznego w Berlinie (według Wikipedii i kilku artykułów z trójmiejskich dzienników berliński sygnał bezpośrednio zwalniał blokadę kuli i powodował jej spadek).

W państwie pruskim pierwsza stacja kuli czasu powstała w Kilonii w 1875 roku. W Gdańsku pojawiła się rok później. Umoścowano ją na drewnianej wieży, która służyła pilotom portowym za strażnicę, a obsługiwali ją pracownicy poczty. Strażnica sąsiadowała z popularną bliżą, której światło zapłonęło w 1758 roku po wygaszeniu latarni w Wisłoujściu. Obie wieże zajmowały działki przy dzisiejszej ulicy Wysokiej blisko nieczynnego obecnie przystanku SKM Nowy Port. Z rysunku projektowego można wnioskować, że maszt stacji miał około sześciu metrów wysokości. Wieńczyła go chorągiewka wiatrowa, pod nią zaś rozmieszczono wskaźniki stron świata, niżej – kulę czasu.

O samej stacji i jej pracy dowiadujemy się dużo z treści zarządzenia cesarskiego nadzirektora poczty gdańskiej, podpisanego 7 lipca 1876 roku, a przetłumaczonego przez badacza i znawcę historii Gdańska Andrzeja Januszajtisa, który zamieścił je w artykule „Kula czasu – co to takiego?” („Gazeta Wyborcza – Trójmiasto” 27 VI 2008): „W Nowym Porcie, na dachu tamtejszego posterunku pilotów na 54° 21' szerokości północnej i 18° 40' długości wschodniej od Greenwich ustawiono kulę czasu, która będzie spadała dwa razy dziennie, mianowicie: 1) o 0h 0m 0s w południe średniego czasu Nowego Portu, 2) o 0h 0m 0s średniego czasu Greenwich czyli o 1h 14m 39,2s po południu średniego czasu Nowego Portu. Kula czasu ma 1,5 m średnicy, jest koloru czarnego i gdy jest podniesiona, znajduje się 28,232 m nad średnim poziomem wody i 20 m nad ziemią. Wysokość spadku kuli wynosi 3 m. Na dziesięć minut przed każdym sygnałem czasu podciąga się kulę na połowę wysokości, a trzy minuty przed sygnałem na pełną wysokość. Jeżeli kula nie spadnie dokładnie o wyznaczonej porze, to w ciągu trzech minut po nieudanym sygnale wyciąga się kulę 40 cm średnicy, koloru czerwonego, na jednym z drutów służących do zamocowania konstrukcji, na czas 5 minut. Informację o porze spadku kuli można otrzymać w okienku pocztowym w Nowym

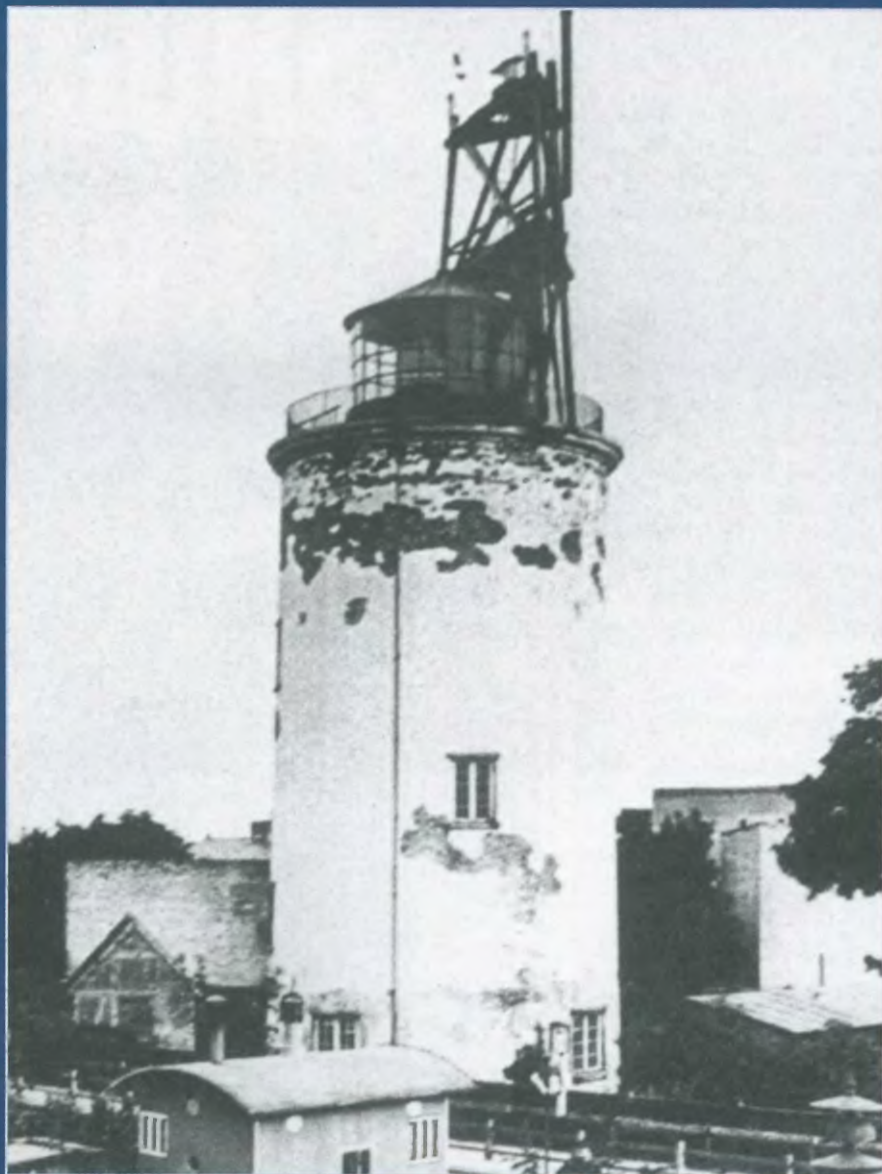


FOTO: J. SZYFOWATY

GDAŃSKIE BLIZY

Pierwsza gdańska latarnia morska powstała około 1482 roku. Zbudowano ją przy ujściu Wisły blisko ówczesnej linii brzegowej, skąd wskazywała szyprom wejście do portu. Znacznie przebudowana i ufortyfikowana, znana jest dzisiaj jako Twierdza Wisłoujście.

Z upływem lat brzeg morski „odsuwał się” od latarni, a ujście, do którego kierowały jej światła, mimo bagrowania coraz mniej nadawało się do żeglugi – około połowy XVIII wieku stało się tak płytkie, że statki musiały korzystać z oddalonego nieco na północ głębszego kanału, który bezpiecznie wymijał rozrastającą się łachę (dzisiejsze Westerplatte). Światła Wisłoujścia naprowadzały statki na nieczynne wejście, dlatego wygaszono je 24 września 1758 roku. Wtedy też światło popłynęło z dwóch nowych cylindrycznych wież: niższa stała w Brzeźnie blisko morza, wyższa zaś, powszechnie znana

pod nazwą bliży, w miejscu nieczynnej dziś stacji SKM Nowy Port, przy ulicy Wysokiej (zdjęcie powyżej). W tej drugiej (liczyła około 21,7 metra wysokości) urządzono na parterze nieduże lokum dla latarnika, miała też piwnicę, w której magazynowano węgiel kamienny jako paliwo do uzyskiwania światła. Jej najstarszą postać znamy z rysunku i pamiętnikarskiego opisu Daniela Chodowieckiego: „Oglądałem również latarnię morską, która posiada znaczną wysokość, jest stosunkowo szeroka, a górę ma płaską. Pomurowana z cegły i otynkowana wapnem. Na górze znajduje się żelazny dźwig. Wieża otoczona jest drzewami i palisadowym płotem. Stojąc na małym wzniesieniu, latarnia ma całkiem przyjemny wygląd”. Dwie latarnie funkcjonowały jako nabieżniki – pokrycie się ich światła dokładnie wyznaczało linię wejścia do portu.

Na blizie korzystano ze wszystkich źródeł światła stosowanych w latach jej istnienia. Początkowo był to węgiel kamienny palony w metalowych koszach. W 1817 roku wykorzystywano grube świece woskowe (około 5,5 centymetra średnicy, z szerokim knotem, przypuszczalnie dla ich osłony zbudowano szklaną kopułę, którą obwiedziono żelazną balustradą). 1 stycznia 1819 wprowadzono oświetlenie gazowe. W 1825 roku przedłużono molo wschodnie, zmieniając tym samym wejście do portu, a kiedy na jego cyplu stanęła żelazna latarnia z oświetleniem gazowym (1843), nabieżniki stały się niepotrzebne i wieżę w Brzeźnie rozebrano. W latach 1860-1870 korzystano z lamp Arganda opalanych olejem rzepakowym. Po 1870 roku zastosowano lampy naftowe (w roku 1878 było ich siedem, razem wytwarzały białe światło widoczne w zasięgu 14,5 mili morskiej – czyli prawie 27 kilometrów, błyskały na wysokości 23,5 metra nad poziomem wody, funkcję latarnika pełniła wówczas kobieta). W 1888 roku bliza otrzymała pierwsze na naszym wybrzeżu oświetlenie elektryczne z metalowym reflektorem (Gdańsk nie był jeszcze zelektryfikowany, dlatego energii dostarczał generator uruchamiany silnikiem parowym). Wygaszono ją w 1894 roku, a rozebrano w 1896.

Starsza latarnia przez prawie sto czterdzieści lat stanowiła element panoramy Nowego Portu



FOTO: AP. GDAŃSK

W roku 1894 do służby włączono nową Wieżę Pilotów z latarnią i kulą czasu na szczycie. Zbudowano ją na Wzgórzu Pilotów przy obecnej ulicy Przemysłowej 6A. Mierzy 27,3 metra wysokości, a światło (obecnie wygaszone) było z 31,3 metra nad poziomem morza i miało zasięg 24 kilometrów. Kulę czasu zniszczyła sztormowa wichura w 1929 roku.

W 1984 roku wieżę przy ulicy Przemysłowej wygaszono i zastąpiła ją latarnia zbudowana w Porcie Północnym – jej światło bije z wysokości 56 metrów i widziane jest z odległości 25 mil morskich (tylko latarnia w Świnoujściu ma wyżej posadowione światła). Jako jedyna na naszym wybrzeżu została wyposażona w windę. W dobie nawigacji satelitarnej i komputerów nawigacyjnych stacje świetlne tracą rację bytu, mimo to niektóre są zachowywane jako znaki pomocnicze i awaryjne zabezpieczenie.

Latarnie nie tylko naprowadzają na wejścia portowe, ale też ostrzegają przed bliskością lądu, skałami i innymi zagrożeniami. Taką funkcję pełniły podczas mgieł tak zwane nautofony – bucuki ostrzegające kapitanów przed bliskością lądu. Jeszcze niedawno ich basowe zawodzenia słyszał było wzdłuż wybrzeża podczas jesiennych i wiosennych mgieł. W jakiś rodzaj nautofonu wyposażona była bliza, którą w związku z tym nazywano też „dmuchawką”. ■

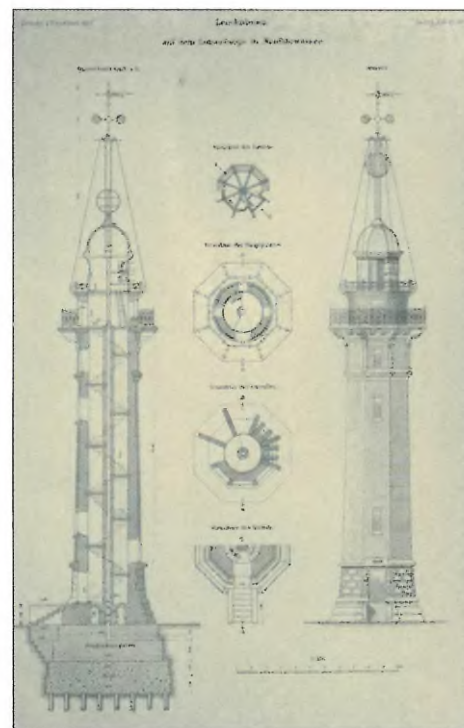


FOTO: ATLAS ZUR ZEITSCHRIFT FÜR BAUWESEN 1896

Latarnia morska w Nowym Porcie z kulą czasu, rok 1893 (rysunek projektowy)

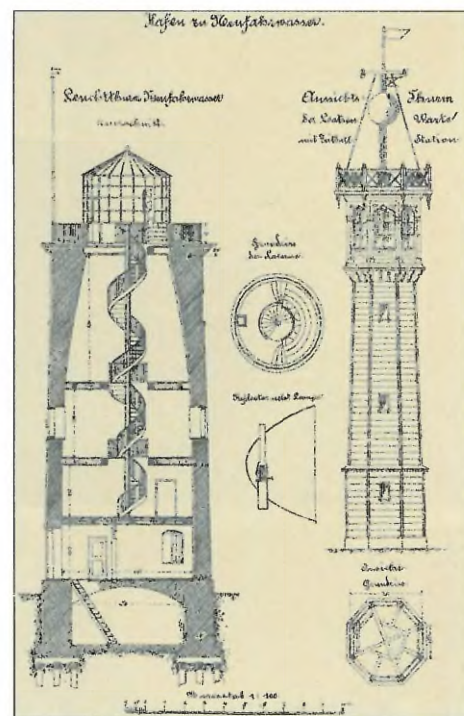


FOTO: ATLAS ZUR ZEITSCHRIFT FÜR BAUWESEN

Rysunek projektowy: po lewej bliza (z 1758 roku), po prawej strażnica pilotów

Porcie. Jeżeli kula czasu w ogóle nie spadnie, to w 3 minuty po wyznaczonej porze wyciąga się czerwoną kulę do połowy wysokości konstrukcji, gdzie pozostaje aż do spuszczenia kuli czasu”. Podobne stacje działały też w Królewcu i Świnoujściu.

W 1894 roku strażnicę pilotów, latarnię i stację kuli czasu przeniesiono do wybudowanego rok wcześniej ceglanego budynku przy Lotsenweg (Przemysłowa 6A) na Wzgórzu Pilotów przy dzisiejszym nabrzeżu Ziółkowskiego. Masywną granitową podstawę tej wieży wzniesiono 9 metrów



FOTO: TADEUSZ T. GŁUSZKO



FOTO: TADEUSZ T. GŁUSZKO

Kula w górze, za chwilę jej spadek zasignalizuje dwunastą w południe

nad poziomem morza, stąd jej wierzchołek góruje nad morską tonią na wysokości 46 metrów. W Niemczech obowiązywał już czas strefowy i w nowym miejscu kula sygnalizowała tylko południe (11 czasu Greenwich).

Rysunki projektowe nowej i starej stacji wykazują nieznaczne różnice, ale zasada działania pozostała niezmieniona. Starsza konstrukcja jest bardziej siermiężna. Jej następczyni ma wysmakowane proporcje i dopracowane szczegóły. Jak mówi Grzegorz Szychliński, właściciel warsztatu remontującego zegary wieżowe (to on rekonstruował gdańską kulę), zdemontowane przez niego resztki starego masztu wykonane były ze stali niskiej jakości. Być może z tej przyczyny licząca trzydzieści pięć lat stacja uległa sztormowej wichurze w 1929 roku?

Nowa konstrukcja jest wierną kopią poprzedniczki, ale wykonana jest z bardzo dobrej stali nierdzewnej. Poszczególne elementy wycinano laserowo według rysunku projektowego sprzed ponad wieku. Gołym okiem patrząc różnic prawie nie widać. A jednak są. W pełni został zautomatyzowany mechanizm podciągający (żaden pracownik poczty nie wykonuje manewru ręcznym kołowrotem). No i już nie Berlin daje sygnał do zwolnienia kuli. Przychodzi on z Europejskiej Centrali Czasu w Mainflingen koło Frankfurtu.

Zrekonstruowana kula ma średnicę 1,6 metra i waży około 75 kilogramów. Kiedy pozostaje w tak zwanym położeniu spoczynkowym, znajduje się na wysokości 37 metrów nad poziomem morza (28 m od podstawy latarni). W swym cyklu przemierza w dwóch ratach odcinek 3,2 metra w górę, a podczas spadku jej mechanizm rozpoczyna hamowanie tuż przed końcem toru, aby osłabić uderzenie o amortyzatory.

Jak przed stu laty wyglądał zwykły dzień na gdańskiej stacji? Można się o tym dowiedzieć ze wspomnień Alberta Gallitscha, które odnajdujemy w wydanej w 2005 roku pracy „Nowy Port. Pierwsza brama Gdańska”. Jej autor, Waldemar Nocny, nie potrafi wskazać, z jakiej publikacji pochodzi ta relacja, dysponuje tylko kserokopią druku wykonanego gotycką czcionką. Z piętego tomu „Historii Gdańska” wiemy, że

Przechodzący przez kopułę maszt kuli czasu, obok urządzenie do odbioru sygnału z Europejskiej Centrali Czasu w Mainflingen koło Frankfurtu oraz do automatycznej obsługi kuli

Niegdyś z tej galerii piloci portowi oglądali redę i port

Gallitsch jest autorem opracowań dotyczących zagadnień poczty pruskiej.

W 1899 roku Albert Gallitsch pełnił w Nowym Porcie służbę na stacji telegraficznej, która obsługiwała też kulę czasu. Z jego relacji wynika, że każdego dnia o 11.30 pojawiał się na wieży niejaki Freitag odpowiedzialny za urządzenia techniczne i dokonywał ich przeglądu. Zawsze na pięć minut przed południem windował kulę (zapewne ręcznym naciągami) i „meldował gotowość przez znajdujący się do dyspozycji głośnik” (urzędnik ten według Andrzeja Januszajtisa posługiwał się telefonem i nazywany był inspektorem przewodów), a to dla stacji telegrafu oznaczało chwilowe przestawienie pracy wyłącznie na obsługę kuli.

Czy w 1899 roku zaczep utrzymujący kulę w górnej pozycji zwalniano sygnałem dochodzącym bezpośrednio z Berlina? W relacji Gallitscha czytamy: „Gdy sekundnik chronometru urzędowego przeskakiwał z 59 na 60, musiał zostać naciśnięty, będący obok zegara, przycisk alfabetu Morse’a. W tej samej chwili na wieży pilotów zwalniano hak wstrzymujący kulę, która swobodnie opadała kilka metrów”. Januszajtis przedstawia tę operację w następujący sposób: „Powiadomiony urzędnik przerywał obsługę telegrafu i w 5 minut później, kiedy wskazówka sekundowa dokładnego zegara pocztowego przeskakiwała z 59 na 60, naciskał przycisk, przesyłający do wieży elektryczny impuls, powodujący odsunięcie zapadki i spadek kuli”.

Z dalszej relacji Gallitscha dowiadujemy się, że na statkach korektą chronometrów zajmowali się sternicy. Pomocą służył marynarz obserwujący z pokładu kulę: „Gdy tylko opadła, uderzał mocno w dźwięczący przedmiot”.

Gallitsch przyznaje, że zdarzało się obsłudze nacisnąć przycisk sekundę za późno, co zaraz meldowano na statki „podniesieniem czerwonej kuli i ta sama manipulacja jak przed godziną dwunastą była powtarzana o godzinie trzynastej”.

Urząd pocztowy i kierownictwo portu traktowały przekaz czasu z wielką powagą. Gallitsch wspomina, że przed dwunastą przy zegarze stacji pojawiał się poczmistrz o nazwisku Reck w towarzystwie komandora pilotów, by – jak się możemy domyślać – czuwać nad poprawnością komunikatu. Każda niedokładność była wyjaśniana w specjalnym raporcie. Gallitsch stwierdza na koniec, że we wspomnianym przezeń „roku urzędowym” stacja w Nowym Porcie miała najgorsze wyniki na całym wybrzeżu.



FOTO: TADEUSZ T. GLUSZKO



FOTO: TADEUSZ T. GLUSZKO

Wieże kapitanatu i wygaszonej latarni

Od 1901 roku, kiedy Guglielmo Marconi przesłał sygnał radiowy przez Atlantyk, w żegludze zaszły ogromne zmiany. Sygnały czasu zaczęły docierać drogą radiową do statków na wszystkich morzach. Stacje kul czasu stały się anachronizmem. Pewnie dlatego po sztormowej wichurze, jaka w 1929 roku zniszczyła gdańską stację, nie było potrzeby jej odtwarzania.

Stojąca u morskich wrót miasta latarnia staje się zyskującą na popularności atrakcją. To cenne dla wizerunku i promocji Gdańska, który swoją potęgę budował na handlu i żegludze. Powrót kuli czasu jest też zasługą prezydenta Adamowicza. To on przekonał prezesa spółki Saur Neptun

Gdańsk, Zbigniewa Maksymiuka, i prezesa Zarządu Morskiego Portu Gdańsk, Ryszarda Strzyżewicza, by ich firmy sponsorowały jej rekonstrukcję.

Do latarni łatwo trafić. Wystarczy kierować się na przeprawę promową do Nynäshamn (Sztokholm), a ta trasa jest dobrze oznakowana. Można też dojechać samochodem (przy latarni są darmowe miejsca parkingowe), autobusem, tramwajem szynowym, a nawet tramwajem wodnym (linia Gdańsk-Nowy Port-Sopot). Ale obiecano jeszcze jeden dojazd. Podczas uroczystości uruchomienia kuli czasu prezydent zdradził plany doprowadzenia do latarni ścieżki rowerowej.

Przy dobrej widoczności z dawnej galejryjki pilotów można podziwiać Sopot, Gdy-

nię, półwysep, statki na redzie, pomnik na Westerplatte i Martwą Wisłę uchodzącą esowatym zakolem do morza. Ścieżka zapewne zwabi rowerzystów. Można też zakładać, że na wyremontowanym niedawno nabrzeżu Ziółkowskiego znajdzie się miejsce dla małej gastronomii.

Latarnia nie ma statusu muzeum, ale Gdański Latarnik ma aspiracje wystawienne. Wspinając się krętym korytarzykiem pod samą kopułę możemy poznać przedstawioną na planszach historię tego zabytku. Gdyby Michalak mógł wznieść pawilon wystawienniczy („domek latarnika”, nawiązujący do XIX-wiecznej zabudowy lub nowoczesny), znalazłby miejsce, by pokazać bogatą i ciekawą historię latarni morskich. Bo przecież nie zabraknie mu entuzjazmu, dzięki któremu odmłodził i ożywił nautyczną ruinę.

Czuje się człowiekiem morza. Tradycje morskie zapoczątkował w rodzie Michalaków dziadek Szczepan, który w latach 1900-1918, jako mistrz stolarstwa artystycznego, pełnił funkcję kierownika stolarni w niemieckiej stoczni Howaldts-werke w Kilonii. Ojciec Stefana Jacka, doktor medycyny Stefan Michalak, pływał przed wojną jako lekarz okrętowy między innymi na „Darze Pomorza” i „Piłsudskim”. Po wojnie osiadł w Gdańsku, gdzie na gruzach zburzonego szpitala miejskiego organizował Akademię Lekarską (dziś Medycyną).

Stefan Jacek w Gdańsku poznawał morze, i tu studiował na Politechnice. W 1966 roku wyjechał za granicę i przez trzy lata pływał jako marynarz w handlowej marynarce niemieckiej. W 1969 roku osiadł na stałe w Kanadzie, gdzie zamieszkał przy ujściu rzeki Świętego Wawrzyńca. Na wynurzących się z jej toni wyspach i wysepkach błyskają gęsto rozmieszczone latarnie. Dzisiaj, w dobie łączności satelitarnej i dżipesów, wiele z nich wyłączono i odsprzedano osobom prywatnym. Michalak zapragnął jednej dla siebie, ale to marzenie udało mu się zrealizować w Gdańsku. Wprawdzie jego latarnia nie błyska już „ogniami nadziei” (została wygaszona w 1984 roku, by nie zakłócać sygnałów latarni w Porcie Północnym), ale ma czynną kulę czasu. Gdański Latarnik opowiada, że kapitan odpływającego z Nowego Portu o godzinie 18. promu „Scandinavia” wypatrzy każdego dnia spadku kuli o tej właśnie godzinie i na jej sygnał co do sekundy przesuwa manetkę rozkazów do maszynowni na „Mała naprzód”.

Inżynier Michalak jest członkiem towarzystw miłośników latarni morskich. Jego dwaj synowie (26 i 23 lata) podzielają fascynację ojca, więc można powiedzieć, że latarnia w Nowym Porcie trafiła w dobre ręce. ■



FOTO: TADEUSZ T. GUSZKO

Latarnię można zwiedzać codziennie w lipcu i sierpniu w godzinach 10-18, w maju, czerwcu i wrześniu tylko w soboty i niedziele w tych samych godzinach. Ceny biletów: normalny – 6 zł; ulgowy – 4 zł; rodzinny (2 osoby dorosłe i jedno lub dwoje dzieci) – 12 zł. Kontakt telefoniczny: 0-601 150 251; e-mail: morska@latarnia.gda.pl; www.latarnia.gda.pl

SAUR NEPTUN GDAŃSK SA
FUNDATOREM ODTWORZENIA
KULI CZASU
W GDAŃSKU NOWYM PORCIE

- ▀ obsługujemy ponad 500.000 mieszkańców Gdańska i Sopotu
- ▀ produkujemy rocznie 25 mln m³ wody
- ▀ oczyszczamy rocznie 28 mln m³ ścieków
- ▀ eksploatujemy 1327 km sieci wodociągowej
- ▀ eksploatujemy 1134 km sieci kanalizacyjnej



TWIERDZA

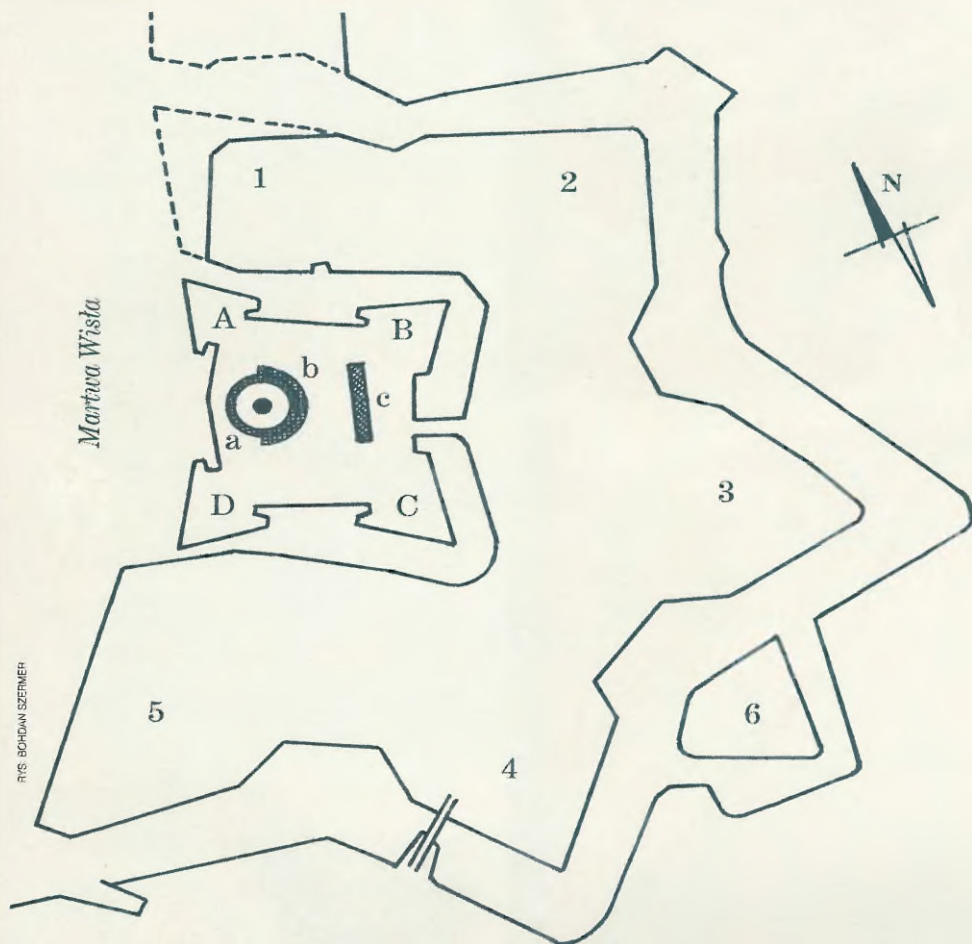
Jej nazwa – Wisłoujście – może dziś wprowadzać w błąd, sugeruje bowiem, że leży ona przy ujściu Wisły, a ujście to znajduje się około 18 kilometrów na wschód. Obecne ujście jest tworem sztucznym, powstałym w końcu XIX wieku, kiedy to – dla zabezpieczenia przed zagrażającymi powodzią – wody wiślane skierowano przekopem, między Świbnem i Mikoszewem wprost do morza. W ciągu dziejów Wisła, tworząc swą deltę, wielokrotnie zmieniała bieg ujściowych ramion. W średniowieczu dzieliła się na dwa zasadnicze ramiona: uchodzący do Zalewu Wiślanego Nogat i kierującą się ku północy, a następnie ostro skręcającą ku zachodowi Leniwkę. To właśnie jej ujście do Zatoki Gdańskiej nazywano Wisłoujściem.

około pięć kilometrów powyżej tego ujścia wpadała do Leniwki Motława, nad którą powstały osiedla i zbudowano gród, z których powstał Gdańsk. Na Motławie, zapewniającej bezpieczną przystań, powstał port gdański. Leniwka między swym ujściem i Motławą stanowiła drogę wodną, niezbędną dla jego działania i rozwoju. Jej ujście do morza było miejscem bardzo ważnym dla Gdańska, bo tędy mogli zaatakować miasto piraci lub wrogowie. Już w XIV, a może nawet w XIII wieku zbudowano tu strażnicę, pierwotnie

Twierdza Wisłoujście – widok z lotu ptaka, stan z 2004 roku. Fort carré z bastionami pozbawionymi okrywy ziemnej ze względu na remont znajdujących się w nich kazamat. Fort otacza fosa wewnętrzna i ziemne bastiony oraz fosa zewnętrzna. Na zdjęciu niewidoczny jest bastion Świński Łeb i częściowo – Ostroróg. Nadmiernie rozrośnięte drzewa przesłaniają część terenu i fosy

Tekst: Bohdan Szermér

w portowym krajobrazie



Szańiec wschodni Twierdzy z fortem carré

Bastiony: A – Artyleryjski; B – Ostroróg; C – Pół-Wschodni; D – Furta Wodna; • – Latarnia; a – Wieniec; b – Kamieniczki oficerskie; c – Koszary.

Bastiony Ziemne: 1 – Pucki; 2 – Ostroróg; 3 – Świński Łeb; 4 – Bielnik; 5 – Wiślany; 6 – Rawelin.

1626 – pięciobastionowy Szaniec Wschodni. Budowla ta, wzorowana na ziemnych fortyfikacjach holenderskich, od strony południowej i wschodniej osłonięta była fosą. Od strony północnej fosa nie było, bo dwa bastiony dochodziły do brzegu morza. Aby zwiększyć obronność ujścia Wisły, na jej lewym brzegu zbudowano czterobastionowy Szaniec Zachodni. Był on przesunięty o około 350 metrów na południe, w związku z czym szaniec wschodni uzupełniono budowlą, która wiązała oba szance, położone na przeciwnych brzegach.

W XVII stuleciu oba szance były kilka razy uzupełniane, bądź przebudowywane. Najważniejszą zmianą było przesunięcie szanieca zachodniego ku północy, na wprost Szanieca Wschodniego. Prócz zmian dokonywanych w twierdzy przez człowieka, jeszcze większe zmiany zachodziły w otaczającym ją środowisku. Wisła, a właściwie Leniwka, niosąca masy piasku i namulów, osadzała je przy ujściu do morza, tworząc stale zmieniające się układy mielizn, a nawet wysepek, między którymi trzeba było wyszukiwać i wyznaczać, a czasem nawet pogłębiać tory wodne umożliwiające ruch statków. Wejścia

drewnianą, która w 1438 roku została zniszczona przez husytów, a jako położona na samym brzegu morza nieraz bywała niszczone przez sztormowe fale. Pod koniec XV wieku zbudowano tu okrągłą murowaną wieżę.

Na jej szczycie rozpalano ogień, więc pełniła też funkcję latarni morskiej. Aby ułatwić jej obronę wzniesiono przy niej drewniane blokhauzy, a w połowie XVI wieku otoczono ją okrągłą, trzykondygnacyjną murowaną budowlą, zwaną Wieńcem. Pod koniec tego wieku wokół Wieńca zbudowano czterobastionowy fort carré, wzorowany na renesansowych fortyfikacjach włoskich. Zarówno bastiony, w których znajdowały się kazamaty, zapewniające osłonę załodze i ukryte stanowiska dział, jak i łączące je kurtyny były oskarpowane ceglanyymi murami kilkumetrowej wysokości. Fort przylegał zachodnią stroną do Leniwki, a z pozostałych trzech stron otaczała go niezbyt szeroka fosa. Wjazd do fortu prowadził od strony wschodniej przez most zwodzony. Podobieństwo tej budowli do fortu carré wzniesionego wokół duńskiego zamku Kronborg przez flamandzkiego architekta-fortyfikатора Antoniego van Obbergena sugeruje, że to on, pełniący w końcu XVI wieku funkcję miejskiego budowniczego w Gdańsku, był autorem tego projektu. Aby osłonić fort przed ostrzałem artyleryjskim, zbudowano – w latach 1624-



Twierdza Wisłoujście – Szaniec Wschodni i Zachodni, stan z około 1673 roku

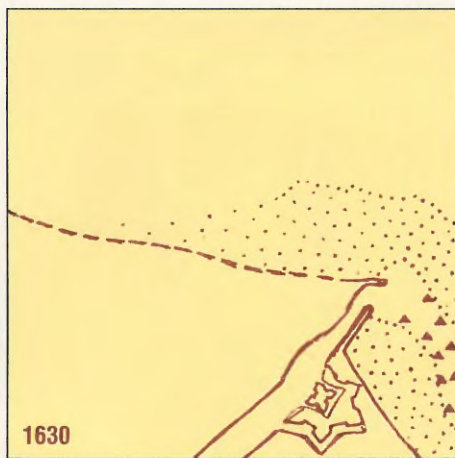
Zmiana ujścia Wisły (Leniwiki) i zmieniająca się przy nim sytuacja Twierdzy Wisłoujście

w Leniwkę prowadziły czasem z północy, lub północnego zachodu, a nieraz z różnych kierunków od strony wschodniej.

Prace związane z zapewnieniem żeglowności były kłopotliwe i kosztowne, a żegluga nie była bezpieczna. Pod koniec XVII wieku duża melizna, która powstała na zachód od ujścia, zaczęła rosnąć, a później przekształciła się w wyspę. Cieśninę między tą wyspą a lądem zaczęto wykorzystywać dla żeglugi. Dla jej zabezpieczenia przed nanszeniem przez rzekę osadów, na wlocie do niej, wybudowano śluzę (rok 1663), a na zachodnim krańcu wyspy – długi falochron. W ten sposób powstało nowe wejście do portu, odległe od ujścia Leniwiki o ponad półtora kilometra. W 1770 roku przekształcono tę cieśninę w szeroki na 70 metrów kanał portowy, a w pobliżu nowego wejścia zbudowano latarnię morską. Dawne ujście Leniwiki, choć istniało nadal, utraciło znaczenie dla żeglugi, a Twierdza Wisłoujście przestała pełnić rolę fortyfikacji, broniącej wejścia do portu. Położoną na północ od Kanału Portowego, a na zachód od ujścia wyspę, stale się powiększającą, nazywano początkowo Norder Plaade, a później Plaate i West Plaate. To ona dała nazwę dzisiejszemu Westerplatte, choć ze względu na jego położenie – na wschód od wejścia do portu – nazwa ta wydaje się nielogiczna. Renesansowy helm, którym zwieńczono Latarnię w Wisłoujściu, został zniszczony przez pożar w 1709 roku. Po około dwudziestu latach zastąpiono go nowym, już o formach barokowych.

Po pierwszym rozbiórze Polski tereny na lewym brzegu Leniwiki zajęły Prusy. Wybudowano wówczas na Westerplatte i na terenach położonych na południe od Kanału Portowego kilka fortów, które miały zapewnić panowanie nad wejściem do portu gdańskiego, co wykorzystywano dla gospodarczego dławienia Gdańska. Taki stan dotrwał do wojen napoleońskich i utworzenia przez Napoleona Wolnego Miasta Gdańska. Przygotowując się do wojny z Rosją, cesarz kazał wzmacniać i unowocześniać gdańskie fortyfikacje, także i te w rejonie Wisłoujścia, Westerplatte i Nowego Portu. Wówczas na prawym brzegu Leniwiki, na północ od Twierdzy, zbudowano Mewi Szaniec, który w latach czterdziestych XIX wieku zastąpiony został typowym fortem nowopruskim.

Twierdza Wisłoujście około 1825 roku na litografii Halmsauera (według rysunku Ludwiga). Widoczne dawne ujście Leniwiki, a po lewej odchodzi kanał portowy, którego linię wyznaczają maszty statków



1630



1690



1815



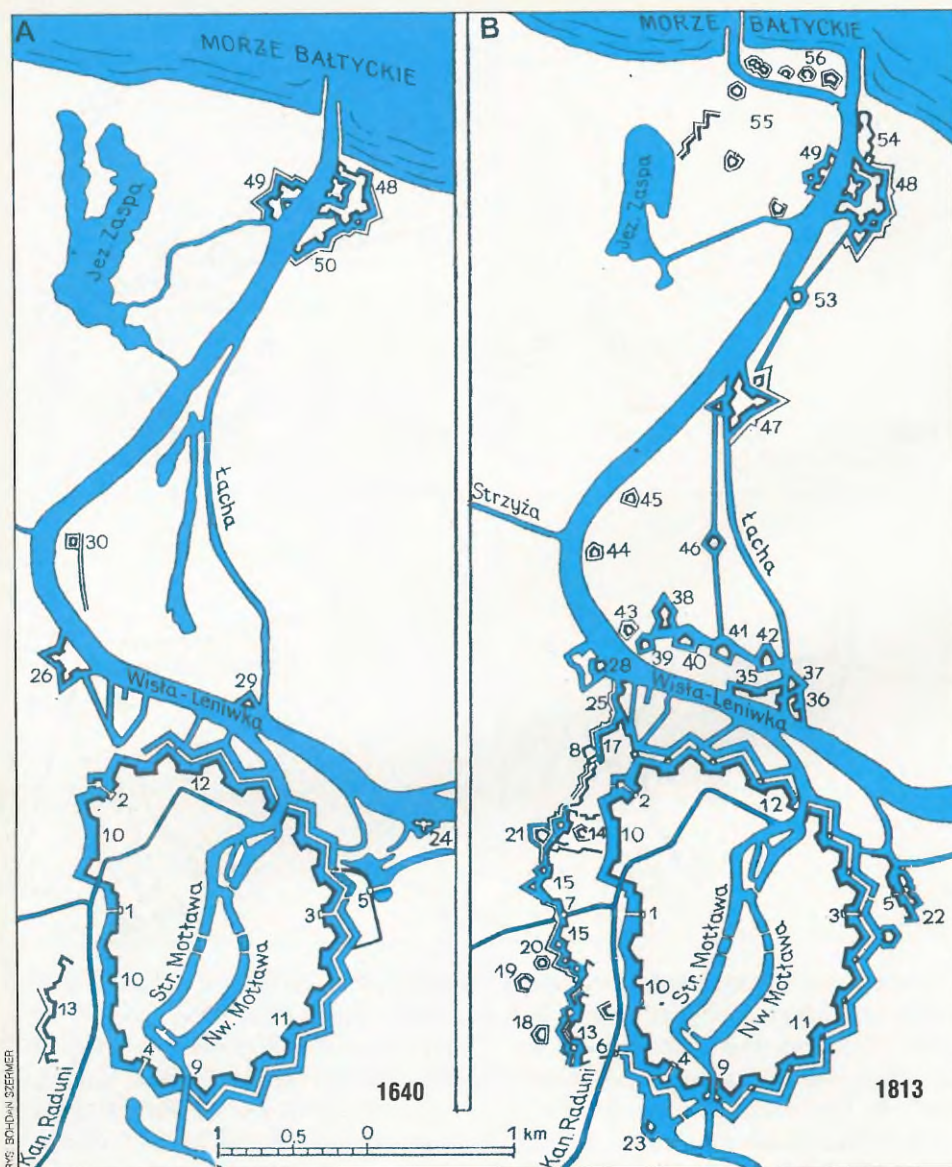
1871

Dalsze zmiany w środowisku naturalnym zaszły pod koniec pierwszej połowy XIX wieku. Kręty przebieg Leniwiki powodował, że zimą powstawały na niej groźne zatory lodowe. W 1829 roku taki zator spowodował katastrofalną powódź – w Gdańsku woda sięgała wówczas 3,5 metra ponad stan normalny. 1 lutego 1840 roku wezbrane wody Leniwiki, na odcinku zachodnim płynące równoległe i blisko brzegu morza, przerwały przegrodę dzielącą je od Zatoki. Powstało w ten sposób nowe ujście – Przełom Wisły, który Wincenty Pol nazwał Wisłą Śmiałą. Dawne ujście koło Wisłoujścia stało się

zbędne, co umożliwiło gdańszczanom wybudowanie śluzy w Płoni Małej i powstrzymanie napływu wód do końcowego, około 15-kilometrowego odcinka Leniwiki, zabezpieczając Gdańsk przed powodzią, a port przed zamulaniem przez rzekę i wiosenną wędrówką lodów. W ten sposób ten odcinek rzeki przekształcono w Martwą Wisłę. Jej dawne ujście uległo zamuleniu, a Westerplatte stało się półwyspem. Fale i przybrzeżne prądy zaczęły wyrównywać linię brzegu, który nie był już zasilany rzecznyymi namulami, w wyniku czego brzeg odsunął się od Twierdzy na około 400 metrów.



FOT. BG PAN



Twierdza Wisłoujście w systemie obronnym Gdańska. 48 – Szaniec wschodni; 49 – Szaniec zachodni; 50 – Szaniec Kleszy; 54 – Mewi Szaniec; 56 – Fortyfikacje na Westerplatte; 1 do 23 – Nowożytnie fortyfikacje Gdańska; 26 do 47 i 53 – Fortyfikacje wzdłuż ciągu wodnego między Wisłoujściem i Gdańskiem

Zainwestowanie terenów na prawym brzegu Leniwiki (Martwej Wisły) następowało później, głównie ze względu na trudniejszy do nich dostęp. Wprawdzie już w XVIII wieku powstała na południe od Twierdzy wioska rybacka Wisłoujście, niemal doszczętnie zniszczona w czasie wojen napoleońskich, która po odbudowie stopniowo przekształciła się w osiedle robotnicze, jednak zainwestowanie pozostałych terenów nastąpiło dopiero w XX wieku. Zainicjowało je wybagrowanie, w latach 1901-1903, Kanału Kaszubskiego (zwanego wówczas Portem Cesarskim), który stanowił dogodny skrót do portu na Motławie i wydzielił wyspę Ostrów. Głębokość kanału, wynosząca 7,5 metra, wymuszała następnie pogłębianie wielu akwenów portu do takiej głębokości.

Kilka lat później zbudowano linię kolejową z Oruni przez Olszynkę i most zwodzony na Martwej Wiśle. Została ona wprowadzona na Ostrów, na którym zaczęły powstawać zakłady przemysłowe. Przez Port Cesarski wagony przewożono promem kolejowym. Na Przeróbce jedną z linii poprowadzono w kierunku Wisłoujścia, co umożliwiło powstanie kilku zakładów przemysłowych na prawym brzegu Martwej Wisły. W 1912 roku zbudowano zwodzony Most Siennicki, który – wraz z doprowadzającą do niego ulicą – zapewnił możliwość dojazdu drogowego na całe Zawieście. W drugiej połowie XIX wieku na rozległych nieużytkach na wschód od Wisłoujścia założono pola irygacyjne, nowoczesną – jak na owe czasy – oczyszczalnię ścieków (były tłoczone przez przepompownię na Ołowiance). Po zbudowaniu oczyszczalni „Wschód”, w latach osiemdziesiątych XX wieku pola zlikwidowano, a obecnie projektuje się na tym terenie wielkie centrum logistyczne, związane z Portem Północnym.

Na Westerplatte – obok istniejących od przełomu XVIII i XIX wieku fortów – zbudowano pod koniec XIX i na początku XX wieku kilka baterii nadbrzeżnych, wyposażonych w nowoczesne, gwintowane działa. Wraz z baterią w Brzeźnie i baterią na wschód od Twierdzy Wisłoujście mogły one pokryć ogniem pas wód przybrzeżnych Zatoki Gdańskiej, broniąc wejścia do portu, a także przed ewentualnym desantem. Te funkcje militarne uchroniły Westerplatte przed zajęciem na cele portowe, czy przemysłowe. Nie uniemożliwiały one jednak

Przyczyną dalszych zmian w środowisku była działalność ludzka, wynikająca głównie z rozwoju techniki i potrzeb żeglugi. Rosnące wymiary statków, a zwłaszcza ich zanurzenia, wymagały coraz głębszych i obszerniejszych akwenów portowych. Zmiany spowodowało też pojawienie się kolei, która przejmować zaczęła rolę głównego środka transportu na zapleczu portowym. Aby poprawić warunki żeglugi i udostępnić port dla większych statków, w latach 1824-1838 zbudowano przy wejściu do Kanału Portowego 830-metrowy, kamienny falochron wschodni. Chodziło nie tylko o to, by osłonić przed falowaniem statki wchodzące i wychodzące z portu, ale także o to, by zabezpieczyć wejście przed osadami nanoszonymi od strony istniejącego jeszcze ujścia Leniwiki. W 1867 roku doprowadzono kolej na brzeg Kanału Portowego, przystosowując go do przeładunku towarów (obecne nabrzeże Oliwskie), a dwanaście lat później oddano do użytku nowy basen, przy którym w końcu XIX wieku utworzono Strefę Wolnocłową. W 1880 roku zlikwidowano służę oddzielającą Kanał Portowy od Martwej Wisły i poprawiono warunki nawigacyjne na Zakręcie Pięciu Gwizdków.

W 1889 roku przeprowadzono linię kolejową wzdłuż lewego brzegu Martwej Wisły do Nowego Portu. Powstały przy niej liczne zakłady przemysłowe, a na południe od zlikwidowanego Szańca Zachodniego nowy rejon przeładunkowy, zwany Dworcem Wiślanym.

Między nabrzeżem Oliwskim i Dworcem Wiślanym, na dawnych wydmach i terenach na których odkładano ziemię bagrową, w XIX wieku powstał i rozwinął się Nowy Port. Jego najstarsze zabudowania stanowiły karczmy wzniesione przy Szańcu Zachodnim, gdzie statki, które przyplwały po polskie zboże, pozbywały się balastu (bowiem wiele z nich płynęło bez ładunku). Później powstały zabudowania nad Kanałem Portowym, w sąsiedztwie istniejącej jeszcze służy. Te pierwsze obiekty portowe powstały jeszcze przed pierwszym rozbiorem Polski. Więcej ich wzniesli Prusacy, którzy na zajętych terytoriach portowych Gdańska. Nowe miejsca pracy spowodowały rozwój budownictwa mieszkaniowego – w XIX wieku zabudowane zostały niemal wszystkie dostępne tereny w Nowym Porcie.



wykorzystania plaży i przyległego lasu do celów rekreacyjnych. Powstało tu więc kąpielisko, które do czasu wybudowania linii tramwajowych do Brzeźna i Jelitkowa, było chętnie odwiedzane, ponieważ dowoziły do niego stateczki odchodzące z przystani przy Zielonym Moście.

Twierdza Wisłoujście, która jeszcze w czasie wojen napoleońskich była modernizowana i wzmacniana, po roku 1812 utraciła swe militarne znaczenie, głównie ze względu na zmiany, jakie zaszły w jej otoczeniu. Pomimo tego nadal zajmowało ją wojsko, wykorzystując na koszary, magazyny, a nawet jako więzienie. Osadzano w nim między innymi wielu polskich patriotów, w tym internowanych uczestników Powstania Listopadowego.

W takim stanie Twierdza i jej otoczenie dotrwały do końca I wojny światowej i utworzenia Wolnego Miasta Gdańska. Jego demilitaryzacja, postanowiona w traktacie wersalskim, spowodowała przekazanie na cele cywilne obiektów, które uprzednio zajmowało wojsko. Dzięki temu w Twierdzy mogły się znaleźć siedziby klubów żeglarskich, dla których fosa wewnętrzna stanowiła zaciszną przystań. Traktat wersalski zapewniał Polsce szerokie uprawnienia w porcie. Jednak nieprzychylnie, a czasem wręcz wrogie,

Wylot południowej części fosy zewnętrznej do Martwej Wisły z przystanią promu do Nowego Portu. Po lewej – tereny po zlikwidowanym osiedlu Wisłoujście, po prawej – część Bastionu Wiślanego. Żółte zabarwienie wody powoduje źle działająca oczyszczalnia „Siarkopolu” (stan z roku 2004). Jeszcze większe stężenie zanieczyszczeń widoczne jest przy wylocie z oczyszczalni do fosy zewnętrznej, na zdjęciu, które publikujemy na str. 18-19

nastawienie władz i części mieszkańców, uniemożliwiało ich wykorzystanie. Okazało się to szczególnie dotkliwe w czasie wojny polsko-bolszewickiej, gdy w Gdańsku i porcie pojawiły się wręcz dramatyczne trudności przy przeładunku broni, amunicji, a nawet żywności dla broniącej się z determinacją Polski. Po wielu zabiegach uzyskano w porcie teren na polską Wojskową Składnicę Tranzytową. Przeznaczono na nią Westerplatte. Do zadań tych trzeba je było przystosować. Zbudowano więc basen, zwany wówczas Amunicyjnym, do którego doprowadzono linię kolejową, omijającą ciasnym łukiem Twierdę Wisłoujście, co spowodowało likwidację części Mewiego Szańca. W związku z rozpoczętą w 1928 roku budową Basenu Górniczego, linię tę musiano przebudować, prowadząc ją wzdłuż ulicy Ku Ujściu i skrajem wielkiej stacji, zbudowanej dla obsługi tego basenu.

Teren Składnicy Tranzytowej był ogrodzony i strzeżony. Brama kolejowa znajdowała się w południowo-wschodniej granicy

terenu. Natomiast dojazd drogowy prowadził od ulicy Ku Ujściu, wzdłuż linii kolejowej, dalej omijał warsztaty Rady Portu i dochodził do nabrzeża Kanału Portowego. Granica Składnicy Tranzytowej przebiegała w odległości kilkunastu metrów od brzegu, a brama główna znajdowała się około 300 metrów od południowo-wschodniego narożnika jej terenu.

W Twierdzy Wisłoujście w końcowej fazie działań wojennych częściowo zburzona została Latarnia, a także otaczający ją Wieniec i przyległe kamieniczki – kwatery oficerskie. Choć zniszczenia w porcie były mniejsze niż w porcie gdyńskim, trzeba było usunąć zalegające w nim wraki i gruzы zburzonych budynków oraz odbudować wiele obiektów – w tym nabrzeży. Odbudowę rozpoczęto od części położonej bliżej morza, jako łatwiejszej do uruchomienia i pozwalającej na obsługę większych statków. Odbudowę portu motławskiego odsunięto na dalszy plan. Po pierwsze dlatego, że na Wyspie Spichrzów zniszczone zostały

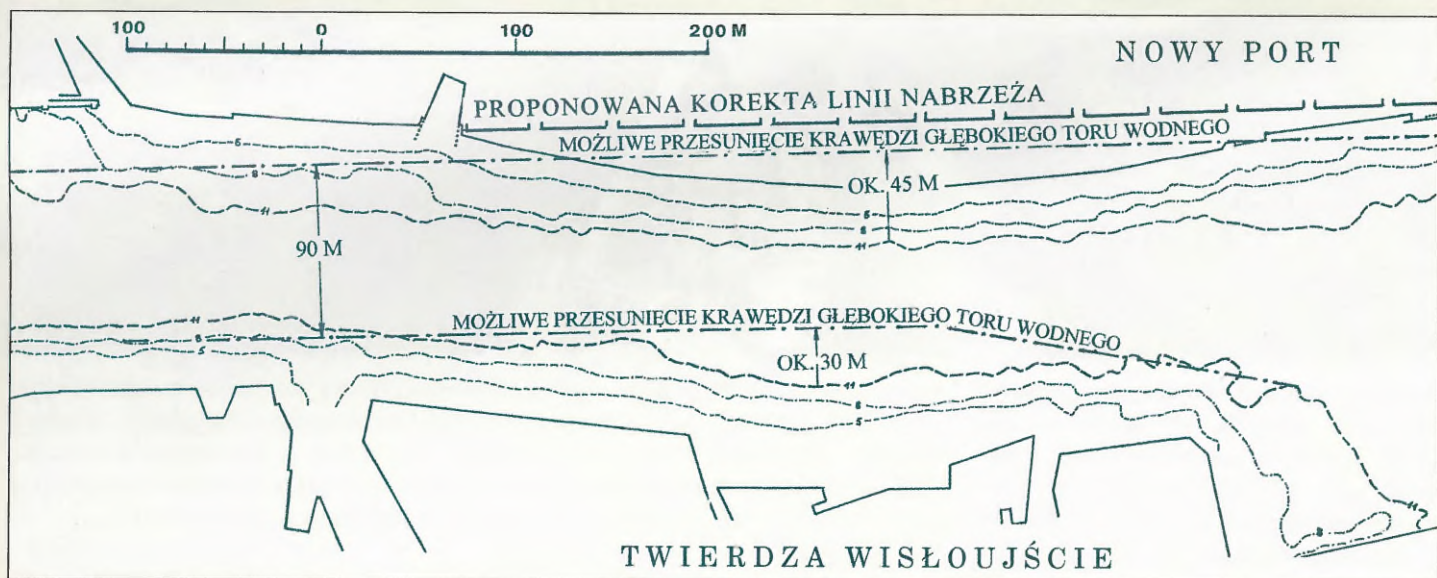
niemal wszystkie magazyny, a po wtóre dlatego, że wielkość jego akwenów umożliwiała przyjmowanie tylko małych jednostek. Tym samym przyspieszeniu uległ proces – rozpoczęty już w połowie XIX wieku – przenoszenia się portu bliżej morza, na akweny i tereny mogące lepiej zaspokoić jego nowe potrzeby. W dużej mierze proces ten wiązał się ze wzrostem wielkości statków, które trzeba było przyjąć.

Przed II wojną światową dużym statkiem był już kilkutysięcznik, po wojnie pojawiły się dziesięcioletniki, później kilkudziesięcioletniki, a nawet jeszcze większe. Porty trzeba było dostosowywać do tych nowych zadań. W Gdańsku poszerzono Kanał Portowy kosztem Westerplatte o 50 metrów – do 150 metrów szerokości. Równocześnie – w latach 1957-1962 – aby poprawić warunki nawigacyjne na Zakręcie Pięciu Gwizdków, ścięto część jego wewnętrznego brzegu. Trzeba też było zwiększyć głęboko-

a byłoby także korzystne dla Twierdzy, gdyż nastąpiłoby odsunięcie od niej toru wodnego i zmniejszenie falowania, które do niej dociera, a powodowane jest przez przepływające i przeprowadzane statki.

Pogłębiony tor wodny wykorzystano też dla zbudowania, przy wlocie w Kanał Kaszubski, nabrzeża Chemików (przy Gdańskich Zakładach Nawozów Fosforowych – do przeładunku importowanych surowców nawozowych), a na zachodnim brzegu Martwej Wisły – przy nabrzeżu Szczecińskim – niewielkiego terminalu kontenerowego. Oba te nabrzeża umożliwiają obsługę statków o nośności do około 35 tysięcy ton. Pogłębiono także część nabrzeża Rudowego w Basenie Górniczym, a po zachodniej stronie Martwej Wisły – już w latach siedemdziesiątych – część nabrzeża Wiślanego zastąpiono nowym, o głębokości około 10 metrów. Równocześnie przebudowano całe jego zaplecze –

Mimo tak wielu inwestycji, są jeszcze w porcie wewnętrznym Gdańska tereny niezagospodarowane lub niedostatecznie wykorzystane. Są to między innymi: około 25-hektarowy teren byłego portu drzewnego, prawie 10-hektarowy nieużytek po zlikwidowanym osiedlu Wisłoujście, część zaplecza nabrzeża Przemysłowego i fragmenty terenu między Martwą Wisłą i ulicą Marynarki Polskiej. Teren przy nabrzeżu Przemysłowym ma dostęp do akwenu o 9-metrowej głębokości, natomiast dwa pierwsze z wymienionych znajdują się przy torze wodnym o głębokości 11,5 metra. Ich prawidłowe zagospodarowanie i wykorzystanie konieczne jest ze względów ekonomicznych, bo port zarabia, a uzyskiwane środki są potrzebne nie tylko na rozwój komunikacji, na służbę zdrowia, oświatę i naukę, lecz także na kulturę – w tym na ochronę zabytków. Prócz tego pełne wykorzystanie portu wewnętrznego jest ważne, by zmniejszyć nacisk inwestycyj-



ści akwenów, które w Gdańsku nie przekraczały 9 metrów. Pogłębiono i poszerzono prowadzący do portu tor podejściowy, równocześnie przystępując do pogłębienia – do 11,5 metra – wewnętrznego toru wodnego, który doprowadzono aż do północnego krańca wyspy Ostrów. Dzięki temu Gdańska Stocznia Remontowa mogła tam zbudować Zakład Remontu Masowców, w którym można przyjmować statki do prawie 100 tysięcy ton nośności, których długość dochodzi do (a nawet przekracza) 300 metrów, a szerokość – 40 metrów. Wprowadzanie takich kolosów – oczywiście bez ładunku – jest trudne, zwłaszcza na Zakręcie Pięciu Gwizdków i na około jednokilometrowym odcinku Martwej Wisły, między Twierdzą Wisłoujście a Nowym Portem. Szerokość akwenu maleje tu bowiem do około 120 metrów, a głębokiego toru wodnego do około 60 metrów, przy czym jest on kręty (ma trzy odwrotne łuki). Poszerzenie tego odcinka, już od wielu lat postulowane, jest niezbędne,

obsługujący je układ kolejowy, nowe magazyny i place składowe. Na północ od Twierdzy, na wschodnim brzegu Zakrętu Pięciu Gwizdków zbudowano nabrzeże Obrońców Poczty Polskiej, przeznaczone do eksportu kruszonej, granulowanej i płynnej siarki z bazy „Siarkopolu”, zlokalizowanej na kilkudziesięciohektarowym terenie, przyległym od wschodu do Twierdzy. Budowa tego nabrzeża spowodowała (za zgodą władz konserwatorskich) obcięcie części Bastionu Puckiego, co było konieczne ze względów nawigacyjnych, ale zniekształciło pierwotny kształt północnej części Szańca Wschodniego. Nabrzeże Obrońców Westerplatte, zbudowane jako postojowe, po kilku próbach przystosowania do różnych funkcji przeładunkowych, zostało na wschodnim skraju wyposażone w rampę, co umożliwia obsługę statków ro-ro lub promów, a obecnie są plany, by obok zbudować dwustanowiskowy terminal promowy.

Tor wodny między Twierdzą i Nowym Portem

nego na nadmierny rozwój Portu Północnego, który zagrozić może funkcjom kąpieliskowo-rekreacyjnym plaży Stogi i przyległym lasom nadmorskim.

Twierdza Wisłoujście, zabytek najwyższej – tzw. zerowej – klasy, ma wyjątkową wartość kulturową i mógłby stanowić wielką atrakcję turystyczną. Ale nie jest właściwie wykorzystany. Odbudowa ze zniszczeń wojennych nie została doprowadzona do końca. Na jej ukończenie, które umożliwi racjonalne wykorzystanie, najpierw brakowało pieniędzy, a może i pomysłu. Później dołączyło się do tego zagrożenie pyłami i wyciekami siarki z bazy „Siarkopolu” i przy przeładunkach na nabrzeżu Obrońców Poczty Polskiej, które sąsiaduje z Twierdzą. Zagrożenia te powinny zniknąć, bo „Siarkopol” ma ulec likwidacji. Na zwolnionym terenie planowana jest budowa centrum

logistycznego paliw płynnych, związanego ze stanowiskami przeładunkowymi w Porcie Północnym. Dla eksponowania Twierdzy byłoby oczywiście lepiej, gdyby jej przedpole uwolniono od inwestycji portowo-przemysłowych. Ale nie ludźmy się. Przez kilkadziesiąt lat sytuacja Twierdzy uległa zasadniczym zmianom – była położona na podmiejskich pustkowiach, a znalazła się w środku wielkiego organizmu portowego. I tego zmienić się nie da!

Przy zmianie użytkownika i sposobu zagospodarowania tego terenu dobrze byłoby jednak uzyskać oczyszczenie najbliższego sąsiedztwa – to jest terenu położonego między bastionami Szańca Wschodniego a ulicą Pokładową. Przede wszystkim powinno to dotyczyć oczyszczalni ścieków, służącej dotąd „Siarkopolowi”. Przy jego likwidacji nie będzie ona potrzebna, a ewentualna budowa innej (np. dla usuwania zanieczyszczeń olejowych) nie może być w tym miejscu brana pod uwagę. Powinno się także usunąć kilka budynków, wzniesionych dla zaplecza budowy, a później zaadaptowanych przez „Siarkopol”. Zniknąć też powinny zbiorniki dla ładunków płynnych, które „Siarkopol” postawił, gdy eksport siarki zaczął maleć. Bez wątpienia walory widokowe Twierdzy poprawi likwidacja taśmociągu i rurociągów, łączących zakład przerobu siarki z nabrzeżem służącym jej przeładunkom. Likwidacja zagrożeń, które wynikają z sąsiedztwa „Siarkopolu”, będzie miała dla Twierdzy kapitalne znaczenie. Nie tylko dla jej ochrony przed korozją. W nowej sytuacji możliwe będzie pełne jej zagospodarowanie dla celów muzealnych i związanych z turystyką.

Pozostanie jednak problem zagrożeń od strony akwenu portowego. W grę wchodzi tu wahania poziomu wody, zależne od kierunku i siły wiatrów. Notowane już wysokie stany przekraczały półtora metra ponad stan średni, a ocieplanie się klimatu i powodowane nim podnoszenie się poziomu morza może je jeszcze zwiększyć. Stany wysokie, łącznie z falowaniem powodowanym przez ruch statków, przyczyniają się do niszczenia murów skarpowych fortu carré, natomiast stany niskie mogą powodować niszczenie górnej części konstrukcji drewnianych jego fundamentów. Na wahania poziomów wody wpływu nie mamy, natomiast zmniejszenie falowania i ruchów wody na przyległym akwenu można uzyskać przez poszerzenie odcinka Martwej Wisły, które umożliwi poszerzenie toru wodnego i odsunięcie go od Twierdzy. Mówimy tutaj o „ścięciu” fragmentu nabrzeża od strony Nowego Portu, naprzeciw zabytkowego obiektu. W tym wypadku ochrona cennego zabytku i interesy portu oraz jego użytkowników są zbieżne, co powinno być wykorzystane, by rozwiązać problem.

Propozycje dotyczące zagospodarowania nowego nabrzeża, które powstałoby w wyniku poszerzenia Martwej Wisły na tym odcinku, powinny uwzględniać korzyści, jakie może to przynieść turystom przybywającym do Gdańska wodą – promami czy statkami pasażersko-turystycznymi. Dotyczy to również kibiców piłkarskich, którzy przyjadą na mecze rozgrywane w Gdańsku w ramach Euro 2012. Trzeba pamiętać, że jednostki pasażerskie obsługiwać może i będzie port gdyński, ale odległość tych terminali i warunki dojazdu przez przeciążony (zwłaszcza w czasie mistrzostw) układ uliczny naszej metropolii mogą znacznie zmniejszyć atrakcyjność takiego rozwiązania. Gdańsk ma niewielką przystań pro-

swym pasażerom – prócz zwiedzania miasta – możliwość obejrzenia wybranego meczu. Gdyby wprowadzono taki wariant, zapotrzebowanie na miejsca hotelowe w czasie mistrzostw mogłoby się zmniejszyć nawet o kilka tysięcy, a problemy komunikacyjne ograniczyłyby się do dowiezienia widzów z miejsca postoju statków do stadionu, a po meczu na statki. Ale o jego korzyściach decydować będzie miejsce postoju statku i możliwości dojazdu z tego miejsca do stadionu w Letnicy.

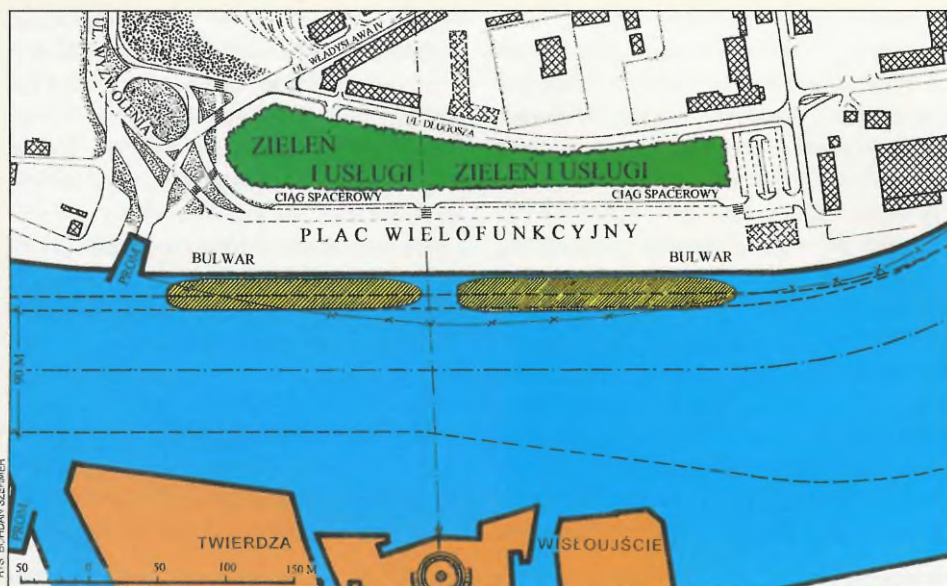
Jak może to wyglądać? Dojazdy z Westerplatte do Balic Arena nie stanowiłyby problemu, gdyby istniała już trasa łącząca ulicę Sucharskiego z „Drogą Zieloną”. Niestety, wybudowanie tunelu (lub mostu)



Możliwość dojazdu z terminali pasażersko-turystycznych i promowych w Gdańsku. Dojazd z istniejącego terminalu promowego w Nowym Porcie do stadionu może być znacznie łatwiejszy niż z terminalu na Westerplatte

mową w Nowym Porcie, a projektowany jest duży terminal u nasady Westerplatte. Statki turystyczne, które coraz częściej zająwają do Gdańska (w 2007 roku było ich 39), przyjmowano przy nabrzeżu Oliwskim, a później także przy nabrzeżu Obrońców Westerplatte. Przybywa na nich zazwyczaj od kilkuset do około 2 tysięcy pasażerów. W czasie odpowiednio zaplanowanych rejsów krążowniczych, przy nieco wydłużonym postoju w Gdańsku, mogłyby zapewnić

na tej trasie przed rokiem 2012 jest mało realne. W tej sytuacji dojazd musiałby prowadzić przez śródmieście, chyba najbardziej zatłoczone z całego układu komunikacyjnego Gdańska. W takich warunkach potrzeba pokonania tych około 17 kilometrów niwelowałaby znaczną część korzyści, jakie płyną z faktu, że statki byłyby przyjmowane w Gdańsku, a nie w Gdyni. Podobny problem powstanie, jeśli statki będą zająwały do Portu Północnego. Byłoby więc lepiej



przyjmować je w Nowym Porcie. Aby tak się stało, trzeba jednak właściwie zagospodarować nabrzeże Oliwskie i poprawić wyjazd i dojazd do niego autokarów. Jeszcze lepiej byłoby zlokalizować nowy terminal naprzeciw Twierdzy, przy nowym nabrzeżu, które tu trzeba zbudować, łącząc to z poszerzeniem Martwej Wisły, o którym wspominaliśmy. Długość tego nabrzeża (około 450 metrów) i głębokość (10 do 11 metrów) umożliwiłyby równoczesne przyjmowanie dwóch statków z około 3 tysiącami pasażerów na pokładach. Odległość tego terminalu

od projektowanego stadionu wynosiłaby około 3 kilometrów, a dojazd jest możliwy ulicami Wyzwolenia i Marynarki Polskiej. W lepszym wariantcie należałoby poszerzyć ulicę Wyzwolenia (lub zbudować – przewidzianą w planach – ulicę „Nowa Wyzwolenia”). Warto zauważyć, że ruch na tej trasie nie nakładałby się na dojazdy z innych kierunków.

Czy zbudowanie terminalu w trzy, cztery lata jest możliwe? Czasu jest bardzo mało, ale pamiętajmy, że tworząc port w Gdyni w niektórych latach budowano po kilka ki-

Możliwość rozwiązania terminalu pasażersko-turystycznego przy przebudowanym nabrzeżu Zbożowym

lometrów nabrzeży. Gdyby więc zapewniono odpowiednie środki (na modernizację portu) i sprawną organizację, szanse istnieją, zwłaszcza, że zaangażowani byłiby tu inni wykonawcy niż do inwestycji drogowych. A nawet gdyby ukończenie tej inwestycji nie było możliwe przed mistrzostwami, warto ją podjąć przy okazji przygotowań do Euro 2012, gdyż można będzie skorzystać z ułatwień dla inwestycji, które będą wprowadzone w tym okresie. Dodatkową korzyścią byłoby uzyskanie nawet około 120 tysięcy metrów sześciennych mas ziemnych ze ścinanego zaplecza nabrzeża Zbożowego, które mogą być bardzo przydatne do podwyższenia nisko położonych terenów przy stadionie. To tu powstaną przecież place, parkingi i obiekty pomocnicze.

Budowa terminalu pasażersko-turystycznego naprzeciw Twierdzy Wisłoujście dałaby wiele korzyści, nie tylko w czasie Euro 2012 i podobnych imprez, lecz także w sezonach turystycznych, a nawet poza nimi. W Nowym Porcie powstałby ponad półkilometrowy bulwar. Z tego miejsca rozciąga się widok na portowy akwen i zachodni,





FOTO: GRZEGORZ FORTUNA, JP

najatrakcyjniejszy front Twierdzy. Plac przy tym bulwarze, o wymiarach około 400 na 50 do 60 metrów, konieczny, by podstawić autokary obsługujące statki turystyczne, w całym pozostałym okresie mógłby być wykorzystywany na różnego rodzaju imprezy kulturalne czy handlowe. Jego wyjątkowy walor stanowiłaby naturalna dekoracja – Twierdza, co mogłoby skłaniać do organizowania widowisk „światło i dźwięk”, a nawet inscenizowania na jej tle parad lub bitew, staczanych przez stylizowane na XVI-XVIII wiek okręty. (O podobnym wykorzystaniu

tego miejsca myśleli zapewne projektanci, którzy proponowali tu amfiteatr). Gdańsk zyskałby kolejną atrakcję turystyczną – Twierdzę można byłoby oglądać nie tylko z przeciwległego placu, lecz także z pokładów cumujących przy nim „cruiserów”.

Twierdza zapewne służyć będzie celom muzealnym, gdyż sama budowla jest wystarczająco interesującym zabytkiem. Zapewne częścią ekspozycji staną się nieodzwonne dzisiaj pokazy multimedialne. Aby podnieść rentowność tego kosztownego w utrzymaniu obiektu, warto się zastanowić, czy funkcji muzealnych nie uzupełnić usługami hotelowymi. Najłatwiej pomieszczenia hotelowe można zlokalizować wewnątrz Szańca Wschodniego, tam gdzie w XVIII i XIX wieku mieściły się zabudowania koszar. Znacznie atrakcyjniejsze byłoby urządzenie apartamentów hotelowych w przylegających do Wieńca kamieniczkach oficerskich. Za przyjemność spędzenia kilku dni i nocy w takim otoczeniu zasobniejsi turyści będą chyba gotowi sporo zapłacić, a takie dochody ułatwiłyby należyte utrzymanie i obsługę Twierdzy.

Na koniec trzeba zwrócić uwagę na jeszcze jedną sprawę. Stan Twierdzy, a zwłaszcza fortu carré, zależy od stanu fundamentów i podłoża, na którym obiekt wzniesiono. Choć brakuje dokładnych danych, z przekazów historycznych wiadomo, że Twierdzę, a przede wszystkim fort, posadowiono na skrzyniach drewnianych, wypeł-

Twierdza Wisłoujście, widok od zachodu – stan obecny. W pełni zrekonstruowana stanowiłaby wielką atrakcję dla oglądających z bulwaru i proponowanego przy nim placu w Nowym Porcie

nionych kamieniami. Konstrukcje takie wytrzymują przez wiele lat, ale przecież nawet stal i beton starzeją się i tracą wytrzymałość. Jeśli więc skrzynie zaczną się rozpadać, wypełniające je kamienie rozsypią się i oparte na nich budowle stracą stabilne oparcie. Skutkować to może osiadaniem, pękaniem, lub nawet wychyleniem się opartych na nich murów, a zwłaszcza wysokich oskarpowań.

Aby do tego nie dopuścić, trzeba wzmocnić fundamenty i ich podłoże. Istnieją metody, które pozwalają na wykonanie takiego zadania bez odkopywania podziemnych czy nawet podwodnych części konstrukcji. Być może właściwa byłaby metoda przewiertów sterowanych, które można wprowadzać pod fundamenty i wtłaczać przez nie odpowiednie substancje wiążące. A może lepsza byłaby metoda elektroosmozy. Polega ona na tym, że po obu stronach obiektu wprowadza się rurowe elektrody, przez katodę wtłacza się substancję wiążącą, która pod wpływem przepływającego prądu elektrycznego kieruje się ku anodzie, nasycając podłoże, przez które przechodzi. Taką metodą zeskalania (inaczej petryfikacji) gruntu zastosowano między innymi przy ratowaniu kościoła św. Anny w Warszawie, którego fundamenty zaczęły się osuwać po wykonaniu wykopu Trasy W-Z. Problem jest skomplikowany i powinni zająć się nim specjaliści, ale nie należy go odkładać. Trzeba sobie zdawać sprawę, że zjawisko to może być groźne i zniweczyć wszystkie starania pełnego zagospodarowania tego wspaniałego zabytku, a nawet spowodować jego poważne zniszczenie. ■



Twierdza Wisłoujście, Martwa Wisła od Zakrętu Pięciu Gwizdków do początku Kanału Kaszubskiego i przeciwległa do Twierdzy część Nowego Portu. W 2004 roku stały tam jeszcze trzy zbiorniki po składzie paliw płynnych. Jego nieużytkowany teren porośła bujna zieleń. Wyraźnie widoczne „wybrzuszenie” brzegu, powodujące zwężenie i krętość toru wodnego



Aneta i Florian Belgrad z córką Leonie

Tekst: Tymoteusz Jankowski

NOWY SMAK MIASTA

Dzieciom sama nazwa firmy mówi wszystko. Starszym przypomina słodkie lata dzieciństwa. Bo jest to „Ciuciu”, jedyna w Polsce manufaktura, w której każdego dnia można zobaczyć, jak z wody, cukru, barwników i aromatów wytwarza się ręcznie karmelkowe cukierki i lizaki. Pokazy mają charakter jarmarczno-widowiska z elementami błazenady i alchemii.

Dzieciom „Ciuciu” bardzo się podoba. Mogą zobaczyć, jak urealnia się bajka: z dziwnych płynów, galaret i posklejanych mas powstaje nagle coś, co dobrze znają. Serwowane z tacek próbki można kosztować. Mają w sobie ciepło blatu produkcyjnego. Smak takiego karmelka jest intensywny.



Na jednej ze ścian wisi karmelkowy król

W pełnym rozszerzeniu to cukierniczo-widowiskowe przedsięwzięcie nazywa się „Ciuciu Cukier Artist”. Mieści się na parterze gdańskich kamieniczek przy ulicy Powroźniczej 19/20. Właścicielami są Aneta i Florian Belgrad. – Nasza filozofia, to uszczęśliwiać ludzi, a nie tylko sprzedawać towar, jakby to były buty – mówi Florian. A Aneta dodaje: – Pokazujemy, jak to wszystko powstaje, żeby ludzie mieli o czym opowiadać w domu.

Z zewnątrz „Ciuciu” wygląda szaro, mało zachęcająco. Po drugiej stronie wąskiej Powroźniczej właśnie wre praca przy budowie pięciogwiazdkowego hotelu. Ciężkie maszyny, robotnicy, hałas. Czasem podrywa się tuman kurzu. Plac budowy rozpycha się na sporą część jezdni. Szeroko otwarta sień manufaktury jest trochę szara jak ulica, ale główna sala królestwa „Ciuciu” tonie w bajkowych kolorach (dominują gorące fiolety, do tego mosiądz i złoto) i wprost okleja słodkimi zapachami. Wiszący na reprezentacyjnej ścianie karmelkowy król, z nosem przypominającym produkowane w tym miejscu cukierki, uśmiecha się marzycielsko z obrazu w złotej ramie.

Aneta sprzedawała kiedyś żarówki, na których malowała scenki z życia królewskiej rodziny – po podłączeniu do prądu powstawały ciekawe efekty. „Królewski” pomysł podchwycił Florian: – Cukrem raczyli się



FOTO: TROJCIŁSKI GŁUSZKO

królówie i możnowładcy. To i do nas przechodzą sami królowie. W „Ciuciu” wszystko będzie królewskie!

Stąd te kolory, stąd korona na ścianie i dużo innych królewskich akcentów.

Ukośnie naprzeciw wejścia stoją stoły z blatami produkcyjnymi ustawione w literę L. Są oddzielone od sali wysokimi szybami.

Za nimi przy zimnych granitowych blatach (wylany na nie karmel w miarę szybko stygnie) i podgrzewanych blatach blaszanych (opóźniają zbyt prędkie wystudzenie karmelu i utrzymują jego plastyczność) uwijają się cukrowi artyści. Ich pracy można przyglądać się nie tylko zza szyb. Wystarczy podnieść wzrok i obejrzy się wszystko w odbiciu umieszczonego przy suficie lustra w stylowej ramie.

Widzimy, jak wylany na granitowy blat karmel wytraca temperaturę, zmieniając stan skupienia na galaretowaty. Zanim go osiągnie, z kolorowej kolby dozuje się rozpuszczony w wodzie barwnik (kolby z barwnikami tworzą na blacie malowniczą grupę, obok stoją zabytkowe maszynki do produkcji karmelków). Składniki są miksowane szpachelkami i drewnianymi szpatułkami. W gorącym jeszcze karmelu woda osiąga stan wrzenia i masa pięknie bulgoce – mamy obrazek jak z kuchni czarownicy albo pracowni alchemika. W krótkim czasie powstaje kolorowy przezroczysty plaster, który daje się przenieść na podgrzewany blat do dalszej obróbki. Na sąsiedniej granitowej płycie do innego cukrowego „gluta” dosypuje się aromaty. Po wymieszaniu powstaje brązowa masa dająca się rozciągać jak gigantyczna guma do żucia. Jesteśmy świadkami, jak na skutek rozciągania na umocowanym w ścianie haku, ta masa staje się coraz bielsza.

Na granitowym blacie produkcyjnym kolby z barwnikami oraz narzędzia: szpachelki, drewniane szpatułki, nożyczki (obraz odbity w „zaczarowanym” lustrze)



FOTO: TROJCIŁSKI GŁUSZKO



Za chwilę gorący karmel wypłynie na blat produkcyjny. Na zdjęciach u dołu od lewej: Napowietrzony karmel nabrał bielej; Kolejna laska zostanie odcięta od stożka; Przez szybę można zobaczyć, jak powstają malinowe cukierki

Uderzeniami ostrej szpachelki łupie się z tych lasek cukierki. Krótsze laski modeluje się na lizaki. Najczęściej w kształcie kół i serc. Cukrowi artyści objaśniają wszystkie etapy produkcji.

Naprzeciw lady stoi kantorek, gdzie prowadzona jest sprzedaż. Prawie wszystkie cukierki i lizaki są wystawione na półkach, regałach i w dzbanach. Wabią takimi smakami, jak banan, cytryna, kiwi, koksa, malina, mięta, pomarańcza, truskawka. Największym wzięciem cieszą się smaki klasyczne: czekolada, malina, pomarańcza i banan. Klientom o wyrafinowanych gustach poleca się cukierki z czekoladowym nadzieniem, anyżowe, lukrecyjne oraz ziołowe mieszanki. Realizowane są też zamówienia specjalne, jak karmelowe torty czy lizaki o wybranych kształtach, rozmiarach i z wymyślnymi motywami (dla pewnej firmy komputerowej artyści „Ciuciu” wykonali serię lizaków z jej logo w środku).

W słodkim królestwie „Ciuciu” rządzi młodość. Średnia wieku właścicieli i personelu oscyluje poniżej 25 lat. Znajdujemy tam ludzi przygotowanych do wykonywania różnych zawodów, jednak nikt nie ma przygotowania cukierniczego. Okazuje się, że nie stanowi to przeszkody, gdy tworzenie karmelków staje się pasją. Ostatecznie, praca przy nich nie wymaga wielkiego wtajemniczenia. Dziewczyny zajmujące się sprzedażą jak i cukrowi majstrowie traktują pracę w „Ciuciu” jako wspólną przygodę.

Za stołami jest tyle miejsc, by pracownicy nie deptali sobie po nogach. Część sprze-

W ten sposób karmel się napowietrza, a dobrze napowietrzony nabiera pożądanej kruchości i uzyskuje wyrazisty smak.

Na podgrzewanym blacie z różnobarwnych i nasączonych aromatami mas skleja się grube rolady (długie około 80 centyme-

trów, średnica 30-40 centymetrów, waga około 20 kilogramów). Dalej, przez ręczne walcowanie formuje się stożek i z węższej strony rozwalcowuje się ponad metrowej długości laski o średnicy około dwóch centymetrów.



Uderzeniami szpachelki z jeszcze ciepłych lasek kroi się cukierki

dażna wydaje się duża, ale wystarczy, że wejdą dwie grupy po czterdzieścioro dzieci i robi się ciasno. A podglądanie pracy w karmelkowej manufakturze staje się modne. Coraz więcej grup wycieczkowych traktuje „Ciuci” jako atrakcję. Budzi nie mniejsze zainteresowanie, jak nadmotławskie zabytki, przejażdżka statkiem czy oliwskie zoo. Co godzinę następuje zmiana produkcji. Zazwyczaj jedna lub dwie grupy przyglądają się całemu cyklowi. I tak codziennie, od dziesiątej rano do czwartej po południu.

Florian Belgrad (rocznik 1973) zobaczył cukierniczą manufakturę w Hiszpanii w 2004 roku. Dwaj młodzi Australijczycy produkują tam karmelki. Interes nieźle prosperuje, nawet się rozwija. Młodzi ludzie nie mają nad sobą żadnego szefa i są bardzo zadowoleni.

Florian jest Niemcem. Od urodzenia mieszkał w Kolonii, gdzie pracował jako fryzjer. Kiedy jechał do Hiszpanii znał już Anetę (rocznik 1979). Przyjechała do Niemiec ze Świdnicy, w której ukończyła studium reklamy i marzyła o podszkoleniu się w niemieckim i pracy w zawodzie. Z tym ostatnim nie było łatwo, dlatego pracowała w ogrodnictwie, w sklepie, jako niania i kelnerka. Jest delikatną dziewczyną o żywych oczach i refleksyjnej naturze. Poznali się, gdy weszła do salonu w Kolonii i zamówiła strzyżenie u Floriana.

Floriana rozpira energia. Lubi życie w ruchu. – W Hiszpanii od razu pomyślałem: będziemy robić karmelki! To coś twórczego, oryginalnego! Bo jak być oryginalnym w takiej Kolonii, gdzie na każdej ulicy kilka salonów fryzjerskich? No i po



FOTO: MIŁOŚLAW GURZKO

co pracować u kogoś? – pyta, żywo gestykulując.

Do pomysłu zapalił Anetę. Wcześniej nie zdradzali talentów cukierniczych. Zaczęły się mozolne doświadczenia w kuchni, gdyż cukier – wbrew pozorom – nie jest łatwym

surowcem. Źle preparowany kruszy się albo klei. Rozpuszczali go w różnych stężeniach, podgrzewali, studzili i obserwowali zmiany. Próbowali dozować aromaty i barwniki spożywcze. W rozmaitych publikacjach i w Internecie szukali podpowiedzi.



FOTO: MIŁOŚLAW GURZKO





Stare wałki do odciskania karmelków wyszpereane na pchlich targach i Allegro

wzięli kredyt. Nie wzięli, by nie zaczynać od długów. – Długi ograniczają swobodę w działaniu. Oszczędzaliśmy, sprzedaliśmy, co się dało, a część dołożyli rodzice. I starczyło – mówi Aneta.

To ona wymyśliła nazwę. Florian nie mógł znać tego słowa. Posługuje się językiem polskim znacznie słabiej niż Aneta niemieckim. W domu rozmawiają ze sobą po niemiecku i angielsku. W ten sposób Florian komunikuje się też z personelem. Ale od półtora roku, kiedy pojawiła się mała Leonie, Florian czyni w polskim duże postępy.

Za dnia urządzali lokal przy Powroźniczej, a wieczorami kontynuowali eksperymenty cukiernicze w nowej gdańskiej kuchni. Myśląc o rychłej produkcji, zamawiali surowce, ale ciągle nie mieli pełnego przekonania, jak je stosować. W maju (2005) zatrudnili pierwszych „cukierników”: młodego maturzystę po liceum i nauczyciela języka angielskiego, który bardziej myślał o dziennikarstwie niż cukiernictwie. Na początku czerwca rozpoczęli produkcję. Pracownicy, przekonani, że szefostwo dobrze wie, co robi i mówi, karnie stosowali się do zaleceń.

I udało się. W godzinę wyprodukowali pięćdziesiąt metrowych lasek z charakterystycznym serduszkim w środku, z których Florian naciął pierwsze kilogramy cukierków. Zaczęli z sercem. Cieszyli się jak dzieci. Pracowali po dziesięć-dwanaście godzin. Zapach ich ubrań i włosów zdradzał wykonywaną produkcję. „Wysłodzeni” za dnia, wieczorami objadali się kanapkami z ogórkiem kiszonym, serem i ostrym keczupem.

Florian skupuje stare sprzęty do produkcji karmelków, bo marzy, by stworzyć przy „Ciuciu” małe muzeum. Te stare maszyny można zauważyć na blacie i na półkach. – Manufaktura z pokazami produkcji, sprzedaż, mała kafejka, organizowane w „Ciuciu” urodziny dzieci, muzeum – zwierza się z planów. – Na razie to tylko marzenie, bo mamy wszystkiego 86 metrów kwadratowych na produkcję, sprzedaż i zaplecze magazynowe.

– No i umowa najmu wygasa we wrześniu – mówi Aneta. – Ale to nie znaczy, że manufaktura zaprzestanie działalności. Już od połowy 2006 roku czynimy starania o większe lokum. Zatrudniamy czternastu pracowników. Sprzedajemy całą dzienną produkcję, 60-120 kilogramów, dlatego rozglądamy się za lokalem. Nie chcielibyśmy jednak opusz-

W stałej ofercie znajdujemy również „Mix gdański” z herbem miasta w przekroju cukierków

– Klejący się cukier był wszędzie. Szorowałam zastygły karmel z podłogi i stołów, i płakałam – wspomina Aneta. Żeby nie tracić czasu na wyważanie otwartych drzwi, zapisali się na kilkumiesięczny kurs w zakładzie cukierniczym. Po jego ukończeniu wrócili do eksperymentów. Wszystko zapisywali. Próbowali tworzyć własne receptury. Wiedzieli, że założenie manufaktury w Niemczech jest dla nich nierealne, gdyż brakowało im odpowiedniego kapitału. A na dodatek, jak zauważa Florian, Niemcy to naród oparty na zdrowej żywności.

Pomyśleli o Pradze, bo to miasto z klimatem. Ale nie znali czeskiego. Wybrali Gdańsk, bo nad morzem, ma ciekawą historię i nigdy w nim nie byli. Nie mieli rozeznania, czy znajdują zbyt na robione ręcznie karmelki. Pierwszy raz przyjechali tu w styczniu 2005 roku. Znaleźli pomieszczenie na manufakturę i wrócili do Kolonii, żeby na pchlim targu sprzedać nieduży majątek Floriana. Nad Motławą byli z powrotem pod koniec marca. Mieszkanie wyszukali wcześniej przez Internet.

– Jechaliśmy tu trochę na wariata. Nie mieliśmy umów na sklep i mieszkanie – mówi Aneta. Ale nie było kłopotów. Sami remontowali lokal przy Powroźniczej. Prace adaptacyjne posuwałyby się może szybciej i z większym profesjonalizmem, gdyby



Wyroby manufaktury cieszą się powodzeniem u kupujących

czać ścisłego śródmieścia. Dlatego zanim znajdziemy coś odpowiedniego, zawiesimy pokazy i ograniczymy się do produkcji i sprzedaży.

– Nie wyobrażamy sobie, by nie pokazywać dzieciom takiej fantastycznej rzeczy – mówią opiekunowie grup odwiedzających manufakturę. – Bez „Ciuciu” to miasto straci smak – mówi starszy pan, któremu karmelki z Powroźniczej przypominają „cmoktane” w dzieciństwie roksy.

Działalność gdańskich mistrzów karmelu doceniają także różne gremia gospodarcze. Na blacie kantoru, obok stylowej kasy widnieje stalowa płyta z wygrawerowanym napisem, który obwieszcza, że manufaktura „Ciuciu” w 2006 roku zdobyła tytuł „Lidera Gdańskiej Przedsiębiorczości” w kategorii firm mikro, zaś w gablotce przy oknie można obejrzeć dołączoną do tego tytułu statuetkę kogi gdańskiej. Stoi obok unikatowych wyrobów manufaktury, takich jak cukrowy koń, okręty, skład wagonów z lokomotywą (odeśnięte zostały ze starych form, wyszperanych na pchlich targach i odnalezionych na Allegro). Na ścianie blisko kantoru wisi oprawiony w ramę druk, z którego dowiadujemy się, że w tym roku kapituła konkursu o pomorską nagrodę „Gryfa Gospodarczego”, której przewodniczyli marszałek i wojewoda pomorski, wyróżniła „Ciuciu” w kategorii przedsiębiorstw zatrudniających mniej niż dziesięciu pracowników. „Gryfy Gospodarcze” przyznawane są firmom, których działalność cechuje przejrzystość, uczciwość i mają wyraźny wpływ na wizerunek i rozwój regionu. Manufaktura została ponadto rekomendowana do ogólnopolskiego konkursu „Przedsiębiorca Roku”.

Kiedyś wywożono z Gdańska słodki likier „Goldwasser”, jednak zniknął – chyba bezpowrotnie – z gdańskiego rogu obfitości. Dzisiaj słodkie wspomnienia wywieźć można w karmelkach z Powroźniczej. To nowy smak miasta a zarazem towar promocyjny i eksportowy. Od dwóch lat słodycze „Ciuciu” reklamują Gdańsk na bożonarodzeniowych jarmarkach w Kolonii i w Hamburgu.

Choćby z tego powodu wypada mieć nadzieję, że prawa rynku nie doprowadzą do likwidacji tej nowej gdańskiej atrakcji. I że władze miasta znajdą sposób, by z krajobrazu śródmieścia nie zniknęła manufaktura, wprawdzie prywatna, ale wpisująca się coraz wyraźniej w wizerunek miasta. ■

By trafić do „Ciuciu” z Długoego Targu skręcamy przy Zielonej Bramie w prawo



FOTO: TADEUSZ GUSZKO



FOTO: TADEUSZ GUSZKO

Z ZALEWU NA BAŁTYK

Tekst: Tadeusz Górski

W ostatnich tygodniach znów pojawiły się zapowiedzi, że będzie realizowana budowa przekopu Mierzei Wiślanej w okolicy miejscowości Skowronki. Warto przypomnieć, że problem żeglugi między Zalewem i Bałtykiem ma długą i trudną historię.

Przejście łączące Zalew Wiślany z Bałtykiem podlegało w dziejach wielu zmianom hydrologicznym. Początkowo Mierzeja Wiślana miała wyjście na morze w wielu miejscach. W czasach misji św. Wojciecha, w 997 roku, Zalew stanowił rozlewisko obszerniejsze niż obecnie, a przerywana mierzeja niemal dochodziła do Gdańska. Cieśnina, przez którą praski biskup płynął jednostką wojenną księcia

Bolesława Chrobrego z misją do Prus, znajdowała się na wprost Cholina, obok rzeki Dzierzgoń. Przejść takich było wówczas więcej, a niektóre fragmenty mierzei przypominały nawet niewielkie wyspy. Wszystkie te przejścia kontrolowali Prusowie, których kilkusobowe oddziały na małych łodziach penetrowały niemal bezustannie okolice.

W czasach św. Wojciecha nad Zalewem Wiślanym znajdowało się kilka pruskich

ośrodków polityczno-gospodarczych. Największym z nich było Truso – gród z portem leżący przy ujściu rzeki Wąskiej do Zalewu Wiślanego. Droga wodna do portu w Truso prowadziła z morza przez cieśninę na Mierzei Wiślanej, a do delty Wisły dostęp był całkowicie wolny, otwarty. Były to wody, na których bez większych przeszkód żeglugę uprawiali Prusowie i poddani księcia Bolesława.

Mierzeja Wiślana z lotu ptaka. Między miejscowościami Kąty Rybackie i Skowronki planowany jest jej przekop



krzyżackiego Królewca i innych portów zalewowych.

Na początku XV wieku nie wykorzystano jednak zwycięstwa pod Grunwaldem, w rezultacie czego niekonsekwentna wojna z Zakonem Krzyżackim przeszkodziła w przywróceniu Polsce wybrzeża bałtyckiego wraz z całym Zalewem. Następne wojny z Krzyżakami, w latach 1453-1466 i 1519-1521, przywróciły wybrzeże Polsce, ale i tym razem nie zlikwidowano wrogiego państwa. Polska nie rozwiązała na swoją korzyść sprawy Prus Książęcych i pozwoliła na utworzenie państwa militarnego rozwijającego się kosztem Rzeczypospolitej i działającego na jej szkodę. Wykorzystując cieśniny, miało ono bardzo niekorzystny wpływ na polski handel.

Krzyżacy dążyli do opanowania „starej głębi”, a kiedy zamiary te nie powiodły się, czynili starania o przebicie cieśniny w dogodnym dla siebie miejscu. Tym bardziej, że w tych czasach powoli zaczęły następować zmiany hydrologiczne na Zalewie Wiślanym. Wspomagały je działania wojenne: zatapiać statków załadowanych kamieniami w „starej głębi”, wbijanie pali w jej dno i inne działania dewastujące cieśninę. W ten sposób gdańszczanie starali się przeszkodzić żegludze krzyżackiej. Zaś cieśnina coraz bardziej była zapiaszczana, zarastała, stając się trudną dla żeglugi.

„Stara głębia” ustąpiła potem miejsca „nowej głębi” – dzisiejszej Cieśninie Piławskiej, która była we władaniu pruskim. Jej szybsze kształtowanie się nastąpiło w latach 1510-1530 i od tego czasu zaczęła mieć decydujące znaczenie dla miejscowej żeglugi.

Cieśnina Piławska stanowiła dużą przeszkodę dla polskiego handlu, hamowała dalszy rozwój Elbląga i mniejszych portów w dolnej Wiśle. Cła nakładane przez Prusy Książęce w Piławie powodowały zastoje i nieporozumienia, wpływały ujemnie na wymianę handlową z krajami zamorskimi. Uciążliwość nowej, tym razem pruskiej cieśniny, zagrażała również bezpieczeństwu tego rejonu i dawała Prusakom możliwość wpływania na polskie działania polityczne. Interesy pruskie chroniła stale rozbudowywana twierdza nadmorska – Piława, silnie uzbrojona, mająca w zasięgu swych dział całą cieśninę. Obok twierdzy znajdowały się przystanie dla jednostek celnych, pobierających cła od przechodzących statków, a ponadto na stałe pełniło tam dyżur bojowy kilka małych okrętów księcia pruskiego. Trwało to aż do rozbiór Polski i zagrabienia okolicznych ziem i wód przez Prusy.

FOTO KACPER KOWALSKI / KFP

Ujście Wisły, z jej deltą i rozległym zalewem, stanowiło ważny ośrodek strategiczny już dla pierwszych Piastów. I trzeba go było odpowiednio strzec. W tym celu już za czasów Mieszka I wzniesiono pograniczny gród z Prusami – Gdańsk, którego zasadniczym zadaniem była obrona przeprawy na Wiśle, na tzw. drodze sambijskiej – do Prus.

W następnych latach wybrzeża Zalewu Wiślanego i mierzei kształtowały zmiany

pogodowe i hydrologiczne w dorzeczu Wisły i Pregoly, co doprowadziło do ukształtowania się jednej tylko cieśniny, która wiodła do portów w dorzeczu Wisły. W ten sposób powstało główne przejście z morza do Elbląga zwane „starą głębią” – leżące na przeciw Bałgi, po drugiej stronie Zalewu, stąd nazwa Cieśnina Bałgijska, ale też Elbląska lub Królewiecka. Tędy wiodł szlak żeglugowy z Elbląga, rozwijającego się

Mierzeja Wiślana, mała turystyczna miejscowość Piaski. Port od strony Zalewu Wiślanego

Ponieważ Rzeczpospolita nie zdecydowała się na podporządkowanie Prus swoim interesom i likwidację tego państwa, już w XVI wieku czyniono starania o uniezależnienie się od Cieśniny Piławskiej. Dlatego planowano przekopanie mierzei, co między innymi czynił Stefan Batory. Trudności w żegludze morskiej i niedogodne położenie portu w Elblągu spowodowały starania o inne miejsce dla portu, głównie ze względów obronnych. W tym celu król polecił swemu sekretarzowi – staroście małopolskiemu Piotrowi Kłoczowskiemu – aby ten przeprowadził niezbędne pomiary między Zatoką Świeżą (nieopodal Elbląga) i mierzeją, oraz na samej Mierzei Wiślanej. Następnie zamierzano przekopać mierzeję, a od strony morza zbudować port morski, nadający się na bazę dla floty wojennej i do uprawiania żeglugi handlowej. Port ten miał być chroniony przez specjalnie w tym celu wzniesione fortyfikacje, a przekop na Mierzei Wiślanej pozwoliłby na swobodną żeglugę między morzem i Zalewem Wiślanym. Stanowiłoby to z jednej strony konkurencję handlową dla Gdańska, a z drugiej – polska flota wojenna otrzymałaby właściwą bazę morską. Gdańsk na port wojenny nie nadawał się, ponieważ łatwo było go zablokować, nawet małymi siłami. Ponadto król miałby wreszcie możliwość kontrolowania i Gdańska, i pobliskiej Piławy.

Do przebicia Mierzei Wiślanej za czasów panowania Batorego nie doszło, ponieważ wybuchła wojna z Moskwą i cały wysiłek Rzeczpospolitej musiał zostać skierowany na wschód. W ten sposób księstwo pruskie, mając nadal we władaniu Cieśniną Piławską, bez przeszkód pobierało cła, ciążyło nad handlem w dolnej Wiśle i przy każdej nadarzającej się okazji szkodziło naszemu państwu. Zaś w czasie wojen szwedzkich przeciwnik – opanowawszy Piławę – swobodnie kontrolował żeglugę, czerpiąc korzyści z cel. Z tych cel, nałożonych na polski handel, utrzymywano nawet wojska walczące z Rzeczpospolitą. Między innymi w taki sposób szwedzki król Gustaw II Adolf wyposażał swoje oddziały w artylerię i broń strzelecką, niezbędne w dalszych wojnach na zachód od Odry. A polskiemu wojsku brakowało nie-
rzadko podstawowego wyposażenia.

Do ponownego przebicia Mierzei Wiślanej wracano w Polsce wielokrotnie. Po potopie szwedzkim powstał plan przekopania mierzei między wioskami Przebrno i Skowronki, celem uaktywnienia handlu morskiego Elbląga z pominięciem pruskiej Piławy. Dla zabezpieczenia funkcjonowania tego przekopu zamierzano wznieść obok dwa forty: do obrony lądowej i morskiej. Stała załoga z silną artylerią i zespołem jednostek bojowych miałyby bronić nie tylko samego przejścia z zalewu na morze, ale i z pewnością zbudowanego tam portu. Bowiem w tych czasach taki był standard budowy portów i baz morskich.

Potem Kazimierz Rogala Zawadzki, współtwórca planów Sobieskiego w odzyskaniu Prus Książęcych, proponował budowę miasta i portu na Helu lub na Mierzei Wiślanej. Stale więc wracano do Zalewu Wiślanego, widząc tam znaczne korzyści gospodarcze, z których korzystali Prusacy, a nie Rzeczpospolita.

W drugiej połowie XVIII wieku rosło znaczenie dróg wodnych, budowano kanały i przekopy, drogi dojazdowe do portów rzecznych oraz wytyczano szlaki żeglowne do morza. Ogromną przeszkodę stanowiła Cieśnina Piławska, gdzie Prusacy wyciskali nadal cła z polskiego handlu i nękali kupców w różny inny sposób, a oburzona szlachta i miasta żądały od władz natychmiastowych środków zaradczych. Dlatego w latach 1766-1768, w czasie dyskusji nad usprawnieniem komunikacji wodnej, kanclerz biskup Andrzej Stanisław Młodziejowski przedstawił projekt przebicia Mierzei Wiślanej,



FOTO: WOJTEK JANKOWSKI / KFP



a więc zbudowania własnego przekopu, aby uniezależnić się od Cieśniny Piławskiej. Wracano – jak zwykle – do dawnych planów Stefana Batorego. Prac tych nie zdążono wówczas wykonać, bowiem do ich zabezpieczenia niezbędne były znaczne fundusze i odpowiednie siły zbrojne, aby chronić budujących przed ewentualnymi napadami niemieckimi. Zabrakło też czasu na tę realizację.

Do rozwiązania problemu cieśnin na Zalewie Wiślanym próbowano wrócić w 1945 roku. Nawet Eugeniusz Kwiatkowski – kierownik delegatury rządu do spraw

odbudowy Wybrzeża, naiwnie wierzył w pomyślne rozwiązanie tej kwestii. Było to i tym razem niemożliwe. Cały region dolnej Wisły i Zalewu Wiślanego był metodycznie dewastowany przez specjalne oddziały czerwoarmistów, które demontowały urządzenia portowe i fabryczne w Elblągu i innych miejscowościach, wywożąc je w głąb Rosji. Jeszcze przez wiele miesięcy po wojnie oddziały te paliły różne polskie miejscowości, zamieniając Zalew Wiślany i jego wybrzeża w pustynię gospodarczą. Było to ogromne przedpole operacyjne dla Armii Czerwonej, która miałaby

bez przeszkód wkroczyć do Trójmiasta w razie polskiego buntu. A takie przedpole musiało być wyczyszczone z jakiegokolwiek infrastruktury.

Zgodnie z żądaniami sowieckimi polskie władze komunistyczne posłusznie utrzymywały te obszary niemal w dzikości. Po odzyskaniu niepodległości, a więc w ostatnich dwóch już niemal dziesięcioleciach, problem przekopania mierzei wielokrotnie stawał się tematem dnia. Ale często brakowało pomysłów i determinacji. A być może pojawiały się też obawy, by nie komplikować stosunków z rosyjskim sąsiadem. ■

PUŁK ZWANY „KASZUBSKĄ GWARDIĄ”

Tekst: Jan Daniluk



Zmiany w umundurowaniu 5 pułku grenadierów – krój munduru z 1843 roku przetrwał praktycznie bez większych zmian aż do 1907 roku, kiedy w jednostce wprowadzono nowy rodzaj umundurowania (feldgrau)

„Piątacy”, „kaszubska gwardia”, albo po prostu „nasi grenadierzy” – tak dawni gdańszczanie określali żołnierzy 5 pułku grenadierów, którzy przez ponad sto lat stacjonowali nad Motławą.

Dzieje jednostek dawnego, pruskiego garnizonu Gdańska są praktycznie nieznane. Pewien wyjątek stanowią tu dwa pułki przyboczne słynnych huzarów, którzy stacjonowali we Wrzeszczu. W ich cieniu pozostają pozostałe oddziały, którym wypadło stacjonować w Gdańsku przed 1920 rokiem. Dotyczy to między innymi 5 pułku grenadierów króla Fryderyka I (4 wschodniopruskiego), elitarnej gdańskiej jednostki o długich tradycjach, której losy przez długi czas związane były z miastem.



FOTO: ZBORY BG PAN

Jubileusz

Jubileusz pułku wypadł 11 marca 1914 roku. Pułk obchodził wtedy 225. rocznicę istnienia. Z tej okazji zaplanowano trzydniowe uroczystości. Rozpoczęły się kolacją w kasynie oficerskim (na Melzergasse, czyli ulicy Słodowników), a dla podoficerów i żołnierzy w strzelnicy Fryderyka Wilhelma (przy Promenade, czyli dzisiejszej ulicy 3 Maja), urozmaicone były występem kapeli pułkowej i przemówieniami dowódców.

Najważniejsze wydarzenia odbyły się jednak nazajutrz. Dzień rozpoczęto dwoma mszami: o godz. 8. (katolicka) i 9.30 (protestancka). Do garnizonowego kościoła św.

Elżbiety przybyli przedstawiciele najwyższych władz wojskowych oraz następca tronu, Wilhelm. Po mszy świętej żołnierze oraz dowództwo XVII Korpusu, a także zaproszeni goście, przeszli na Górę Gradową, gdzie na majdanie przed koszarami odbył się uroczysty apel i parada. W obchodach licznie wzięli udział goście z Berlina i byli członkowie pułku, zrzeszeni w odpowiednich stowarzyszeniach. Wielu z nich zabrało głos podczas trzydniowych uroczystości, podkreślając więzy sympatii, jakie łączą ich z byłą jednostką. Wieczór 11 oraz 12 marca upłynął grenadierom na uroczystych posiłkach zorganizowanych na koszt miasta (między innymi w Dworze Artusa), spektaklach hi-

Koszary na Biskupiej Górze

storycznych w Teatrze Miejskim oraz strzelnicy Fryderyka Wilhelma, a także na balu dla korpusu oficerskiego, który zamknął obchody jubileuszowe.

Oczywiście, Gdańsk nie pierwszy raz obchodził rocznicę pułkową, lecz nigdy – jak się wydaje – tak okazałe. W poprzednich latach odbywały się również parady wojskowe, wygłaszano przemówienia, fundowano kolacje dla oficerów i piwo dla szere-

Koszary Wójbego przy Placu Wałowym, po II wojnie mieściły się tu zakłady produkujące telewizory





gowców na koszt miasta, obdarowywano jednostkę jednorazowymi sumami, bito nawet okolicznościowe medale w srebrze. Jednak z perspektywy historycznej było to bez wątpienia jedno z najważniejszych wydarzeń w garnizonie gdańskim zanim wybuchła I wojna światowa. Wkrótce po jej zakończeniu garnizon przestał istnieć.

1806 Po raz pierwszy w Gdańsku

Tytułowi grenadierzy stanowili – obok huzarów – najważniejszą jednostkę gdańskiego garnizonu. Był to najstarszy i najbardziej doświadczony oddział piechoty całego XVII Korpusu, którego dowództwo mieściło się od 1890 w Gdańsku. Pułk – utworzony w 1689 roku – z biegiem czasu przechodził wiele reorganizacji i stacjonował w wielu miastach, aby ostatecznie, od 1818, związać się na stałe z Gdańskiem. Warto zauważyć, że

w jednym tylko XIX wieku kilkakrotnie zmieniał swoją nazwę [patrz ramka obok].

Grenadierzy przybyli nad Motławę z Braniewa 3 września 1806 roku. Wzmocnili znacznie załogę garnizonu. Przypomnijmy, że był to czas walk Napoleona z trzecią koalicją. Miesiąc później (w październiku) Francuzi pobili Prusaków w bitwie pod Jeną-Auerstedt i niebawem stało się jasne, że Gdańsk musi szykować się do oblężenia. Grenadierzy obsadzili między innymi najważniejsze pozycje obronne – pas zachodnich fortyfikacji, w tym Górę Gradową.

Podczas oblężenia Gdańska (9 marca – 27 maja 1807) stawili zaciekły opór. W walce wspierał ich oddział wschodniopruskich saperów, który prowadził regularną walkę minerską na przedpolu twierdzy. Ofiarą obrony tej części umocnień gdańskich pochłonęła, jeśli wierzyć przytaczanym w późniejszym okresie danym, ponad 1100 grenad-

Koszary na Grodzisku

dierów. Po kapitulacji zwycięzcy pozwolili obrońcom, w dowód uznania ich męstwa, opuścić miasto w pełnym rynsztunku bojowym. Obrona fortu przeszła do historii. Od 1829 rawelin fortu Góry Gradowej nosił imię majora Horna, który dowodził jego obroną podczas oblężenia. Jeszcze później, bo w 1860 roku, cały fort nazwano jego imieniem. Pamięć o tej postaci była na tyle żywa, że jeszcze w okresie międzywojennym jedna z korporacji studenckich (które miały na Górze Gradowej swoje siedziby), nosiła imię majora. Na terenie fortu ufundowano również skromny pomnik, który upamiętniał żołnierzy grenadierów pułku von Diericke. Nie przetrwał on do naszych czasów.

Prezentacja jednostki podczas ćwiczeń na Zaspie



RZC. Kap. v. L. 1889. Die Königlich Preussische Grenadier-Regiment Nr. 14. Ostpreussische. Nr. 14 von 1889. In: *Die Uniformen und Ausrüstungen der Preussischen Armee 1889*.



Kapela pułkowa prezentuje się podczas ćwiczeń na Zaspie – kapela pułkowa

W następnych latach jednostka przeszła kilka reorganizacji, wzięła też czynny udział w walkach, między innymi w bitwie narodów pod Lipskiem. Ostatecznie, po zakończeniu działań wojennych, została z Berlina oddelegowana na wschód, przy czym I batalion trafił do Poznania, II batalion – do Chełmna, a III batalion (fizyliarów) – do Torunia. Warto zauważyć, że pierwsze dwa bataliony już wkrótce trafiły do Gdańska i stacjonowały tu (razem lub osobno) – z krótkimi przerwami – do 1914 roku, a fizyliarzy wielokrotnie zmieniali miejsce swej służby.

1818 Ponownie nad Motławą

Po kongresie wiedeńskim garnizon gdański w krótkim czasie przeszedł gruntowną zmianę. W 1816 roku nastąpiła wymiana wojsk, dotąd stacjonujących w ramach 10 brygady wojsk pruskich w Gdańsku. Dwa lata później zawitali do niej żołnierze 5 pułku piechoty (4 wschodniopruskiego), którego bezpośrednią kontynuacją byli grenadierzy, o których mówimy.

Przed wybuchem I wojny światowej „kaszubska gwardia” siedmiokrotnie opuszczała mury garnizonowego miasta. Trzy razy była wysyłana do zabezpieczenia południowej granicy Prus podczas walk powstańczych i niepokojów na terenie ziem polskich w zaborze rosyjskim (1831, 1848-1851 oraz 1863). W tym ostatnim wypadku jeden z batalionów pozostał w Gdańsku, aby otoczyć miasto kordonem sanitarnym i zapobiec tym samym rozprzestrzenianiu się epidemii cholery, która w tym czasie wybuchła w mieście. Jako jedna z doborowych jednostek pruskich,

grenadierzy wzięli udział także w wojnach z Austrią (1866) oraz Francją (1870-1871). Ciekawostką jest, że „Piątacy” uczestniczyli też w dwóch zamorskich ekspedycjach – w Chinach (1900) oraz w Niemieckiej Afryce Południowo-Zachodniej (1904).

Do 1889 roku byli jedną z dwóch elitarnych jednostek piechoty, które stacjonowały w Gdańsku. Gdy miasto opuścił 4 pułk grenadierów, a rok później powstał nowy Okręg Wojskowy XVII Korpusu (z siedzibą dowództwa w Gdańsku), „kaszubska gwardia”

Nazwy jednostki

Do początków XIX wieku powszechną manierą było nazywanie jednostek piechoty według nazwisk ich dowódców. W następnym okresie, w celu unifikacji, nadano im kolejne numery, biorąc pod uwagę region, z którego dana jednostka pochodziła. Dopiero w późniejszym czasie nadano podwójną numerację. Oddziały piechoty o najstarszym rodowodzie nazwano następnie pułkami grenadierów, dla podkreślenia ich elitarności. Ostatecznie nazwa jednostki ugruntowała się pod koniec lat osiemdziesiątych XIX wieku, kiedy dodano – do i tak już skomplikowanych nazw – patronów. Próbuąc przetłumaczyć poprawnie nazwy jednostek prusko-niemieckiej armii możemy natrafić na problem, jak uwzględnić podwójną numerację, która występuje w tych nazwach. Kierując się potocznym sposobem nazywania grenadierów przez ich współczesnych (niem. Fünfter, 5. Grenadiere), autor przyjął ostatecznie tłumaczenie nazwy jednostki jako 5 pułk grenadierów króla Fryderyka I (4 wschodniopruski), w tekście określając ich krócej jako 5 pułk grenadierów.

Nazwy pułku od początku XIX wieku:

od 1799	pułk piechoty von Diericke <i>Infanterie-Regiment von Diericke</i>
■ 1808	4 wschodniopruski pułk piechoty (von Diericke) <i>4. Ostpreussisches Infanterie-Regiment (von Diericke)</i>
■ 1816	5 pułk piechoty (4 wschodniopruski) <i>5. Infanterie-Regiment (4. Ostpreuss.)</i>
■ 1823	5 pułk piechoty <i>5. Infanterie-Regiment</i>
■ 1860	4 wschodniopruski pułk grenadierów nr 5 <i>4. Ostpreuss. Grenadier-Regiment Nr. 5</i>
■ 1889	5 pułk grenadierów im. króla Fryderyka I (4 wschodniopruski) <i>Grenadier-Regiment König Friedrich I (4. Ostpreuss.) Nr. 5</i>

Organizacja pułku

W okresie 1890-1920 w wojsku lądowym II Rzeszy pułk grenadierów składał się zasadniczo z trzech batalionów, przy czym ostatni był zwykle batalionem fizylierów (elementem stroju żołnierzy tego batalionu był biały pas). Cały pułk złożony był z dwunastu kompanii, numerowanych kolejno (tak więc np. na batalion fizylierów składały się kompanie o numerach 9-12). Przed 1914 dodatkowo w skład każdego pułku włączano kompanię broni maszynowej, złożoną z sześciu plutonów.

Liczebność jednostki w drugiej połowie XIX wieku ustaliła się w wysokości około 350 żołnierzy w czasie pokoju i ponad 1000 w stanie wojny.

Mianem fizylierów określano dawniej żołnierzy jednostek złożonych z najlepszych strzelców (stąd też te jednostki jako pierwsze były wyposażane w nowe rodzaje broni palnej). Często podczas służby garnizonowej obsadzały one najważniejsze postunków. Zasadniczo fizylierzy byli uważani za „lekką” piechotę, w przeciwieństwie do grenadierów. Jednak pod koniec wieku XIX różnice w uzbrojeniu czy zadaniach, jakie otrzymywali fizylierzy i pozostałe bataliony, zaczęły się zacierać (różne pozostały jedynie detale w umundurowaniu) i nie odgrywały już praktycznie żadnej roli.

FOTU: Krupka v. Lossow, Das Königlich Preussische Grenadier-Regiment König Friedrich I (1. Ostpreussisches) Nr. 6 von 1806-1899, im Aufzuge des Regiments bei der Parade, die Uniformförmung und Mäntel, Berlin, 1899



otrzymała palmę pierwszeństwa w hierarchii jednostek piechoty, jako najstarsza i mająca najdłuższe tradycje. Wraz ze 128 pułkiem piechoty „Piątacy” stworzyli 71 brygadę piechoty i stanowili trzon sił garnizonu miejskiego.

Służba nie druźba

Żołnierze jednostki pełnili przede wszystkim zwykłą służbę garnizonową, która nie należała zresztą do najłżejszych. Pomijając kwestię niskiego żołdu i niewielu wygód, jakie żołnierze mieli w koszarach, nie można zapomnieć o nie najlepszych warunkach sanitarnych. Jeszcze na początku

lat czterdziestych XIX wieku raporty donosiły, że Gdańsk osiągnął niechlubny rekord, jeśli chodzi o liczbę zachorowań i zgonów wśród żołnierzy z całego Okręgu Wojskowego 1 Korpusu, któremu wówczas podlegał. Na taki stan rzeczy wpływała ciasnota w koszarach (jedynym większym kompleksem koszar piechoty były zabudowania na Biskupiej Górze), co w konsekwencji rodziło konieczność kwaterowania żołnierzy w domach mieszczańskich, zwykle w najgorszych i najbrudniejszych dzielnicach. Sytuacja zaczęła się poprawiać dopiero na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XIX wieku, kiedy

Gdańsk doczekał się infrastruktury kanalizacyjnej z prawdziwego zdarzenia i oddano do użytku pierwszy, nowoczesny kompleks koszar – tzw. koszały Wijnego (niem. Wiebenkaserne).

Od końca XIX wieku ustalił się też ostateczny podział: sztab pułku, I oraz II batalion za swą siedzibę obrały wspomniane koszały przy obecnym Placu Wałowym, natomiast III batalion zainstalował się na Biskupiej Górze (trzy kompanie) oraz na dzisiejszym Grodzisku (jedna kompania). Wcześniej przez pewien czas fizylierzy stacjonowali także w Nowym Porcie i w Twierdzy Wisłoujście.



Poza służbą wartowniczą i czynnościami porządkowymi czas upływał przede wszystkim na zajęciach praktycznych i teoretycznych, które miały na celu – co oczywiste – podniesienie kwalifikacji żołnierza. Cykl szkolenia zaczynał się w październiku i trwał do września następnego roku. Do stycznia odbywały się ćwiczenia i zajęcia indywidualne (między innymi w budynku byłych koszar wschodniopruskich saperów, w którym od 1893 istniała szkoła wojenna), a do kwietnia batalion ćwiczył razem. Okres letni obfitował w manewry i ćwiczenia z innymi oddziałami, często również na przedmieściach. Do dyspozycji

grenadierów, podobnie jak innych jednostek gdańskiego garnizonu, był plac na Zaspie (Grosser Exerzier-Platz) oraz mniejszy, przy Wielkiej Alei. Ćwiczenia odbywały się też przy Dworze Smolnym, na terenie wałów fortyfikacyjnych, przy Wisłoujściu i na wzgórzach w Otominie. Do dyspozycji pozostawały strzelnice wojskowe, np. u stóp Góry Gradowej. Kulminacyjnym punktem corocznych ćwiczeń były jesienne manewry, odbywające się na terenie Prus Zachodnich, których rangę podnosiła częsta obecność któregoś z członków rodziny królewskiej czy samego cesarza.

Kontratak załogi broniącej Grodziska (żołnierzy regimentu von Diercke) podczas oblężenia Gdańska w 1807 r. (obraz O. Gerlacha)

Święta i uroczystości

Urozmaiceniem życia koszarowego były różne uroczystości, które swoją obecnością uświetniały kompanie honorowe i kapele pułkowe (najczęściej huzarów lub właśnie grenadierów). Zwykle były to uroczystości związane z jubileuszem istnienia którejś z jednostek garnizonu, odsłonięciem pomnika, wodowaniem nowego okrętu wojennego zbudowanego w którejś ze stoczn, ►



FOTO: ZBUDRY POTRA POPINSKIEGO

wizytą w mieście koronowanej głowy, wreszcie urodzinami cesarza czy innym świętem państwowym. Przy tych okazjach organizowano także festyny i bale, na które zapraszano młode gdańszczanki.

Ale też na co dzień gdańszczanie mieli sposobność podziwiać mundury paradne oraz pokazy musztry grenadierów. Każdego dnia w południe odbywała się bowiem zmiana warty przed głównych odwachem, który od 1904 roku mieścił się w Bramie Wyżynnej, a w każde niedzielne przedpołudnie na Długim Targu, przed fontanną

Neptuna, można było posłuchać specjalnych koncertów kapeli pułkowych.

„Kaszuńska gwardia”

Po dwurocznej służbie żołnierz mógł powrócić do cywila lub zdecydować się na pozostanie w wojsku. Tych, którzy wybrali dalszą służbę nazywano potocznie „kapitulantami”. Trudno dziś jednoznacznie powiedzieć, czy był to przypadek, czy też zamierzone działania dowództwa, ale bardzo duża część żołnierzy (do 65 procent) z poboru w jednym roku pochodziła z naturalnego

zaplecza Gdańska, jakim były Prusy Zachodnie. To przede wszystkim ci żołnierze decydowali się na zawodową służbę. I z tego powodu do jednostki przylgnęła potoczna nazwa „kaszuńskiej gwardii”.

Charakterystyczne jest również to, że na listach korpusu oficerskiego jednostki na przestrzeni ponad dwustu lat występują nazwiska tych samych, często znamienitych rodów. Dość powiedzieć, że w momencie wybuchu wojny dowódcą 5 pułku grenadierów był nie kto inny, jak wnuk sławnego pisarza, Josepha von Eichendorffa.



Wojna i jej następstwa

Zamach w Sarajewie w czerwcu 1914, a w lipcu wypowiedzenie wojny Serbii przez Austro-Węgry uruchomiło lawinę wydarzeń, które w kilkanaście dni postawiły na przeciw siebie największe mocarstwa świata i wciągnęły do walki setki tysięcy ludzi. „Piątacy” zdali sobie sprawę z powagi sytu-

acji już 31 lipca, kiedy pilnym rozkazem jedna z kompanii została wysłana w pełnej gotowości bojowej do Tczewa, gdzie miała za zadanie zabezpieczyć jeden z ważnych szlaków komunikacyjnych. Mobilizację ogłoszono następnego dnia. 2 sierpnia po południu odprawiono mszę świętą dla żołnierzy na Placu Wałowym, przed koszarami jednostki, a już wieczorem Gdańsk opuścił

Grenadierzy w paradnych strojach maszerują przed najwyższymi władzami wojskowymi Korpusu (1908 r.)

– jako pierwszy – sztab pułku wraz z I batalionem.

W następnych czterech lat grenadierzy walczyli w Prusach Wschodnich z armią carską (między innymi w bitwie pod Tannenbergiem), a także pod Łodzią czy Warszawą. Z końcem 1915 roku jednostka została przetranszowana na Zachód, gdzie brała udział między innymi w bitwie nad Sommą. Do macierzystego garnizonu pułk powrócił w grudniu 1918 roku. Zmieniła się zasadniczo sytuacja polityczna i społeczna w Niemczech, a w Gdańsku była szczególnie napięta (podobnie jak na innych terenach, których przynależność do państwa niemieckiego zawisła na włosku). O początku 1919 roku powstawały samostannie ochotnicze jednostki, złożone z żołnierzy powracających z frontu. „Piątacy” weszli w skład jednego z ważniejszych i najsilniejszych oddziałów Grenzschtzu, który za swoją siedzibę obrał, w styczniu 1919 roku, dawną siedzibę fizylierów – na Grodzisku. Oficjalnie jednostka została rozwiązana w sierpniu 1919 roku, a z jej członków zorganizowano 33 pułk piechoty Reichswehry. Ostatni z dawnych „Piątaków” opuścili Gdańsk na początku lutego 1920 roku.

Ale w Gdańsku pamiętano o tej jednostce. Przez następne lata aktywnie działały (również w Berlinie i Królewcu) zrzeszenia byłych grenadierów, które wydawały własne czasopismo. W 1933 roku ufundowano pomnik (zaprojektował go arch. Geo Jerce) upamiętniający „Piątaków”. Postument przetrwał do naszych czasów, choć oczywiście bez dawnej tablicy. Stoi w okolicy kościoła Św. Trójcy (od strony ulicy Okopowej) i jest wykorzystywany przez Muzeum Narodowe do celów informacyjnych. ■

Wykorzystano m.in.:

„Geschichte des Grenadier-Regiments König Friedrich I (4. Ostpreuß.) Nr. 5, errichtet am 11. März 1689”, 1912;

Seydel A., „Das Grenadier-Regiment König Friedrich I (4. Ostpreußisches) Nr. 5 im Weltkriege”, Oldenburg 1926;

Voigt G., „Deutschlands Heere bis 1918, Bd. 1: Die Gare- und die Grenadier-Regimenter 1-12 der preußischen Armee”, Osnabrück 1980;

„Danziger Allgemeine Zeitung”, „Danziger Zeitung”, „Unser Danzig” i „Zeitschrift für Heereskunde”, numery z różnych lat.

Na terenie Parku Kulturowego Fortyfikacji Miejskich „Twierdza Gdańsk” (Grodzisko) od końca lipca można obejrzeć wystawę czasową „Garnizon gdański 1890-1920”, ukazującą między innymi dzieje 5 pułku piechoty.



Tekst: Waldemar Borzestowski

POWITANIE AUGUSTA zwanego Mocnym

O królu tym powiedziano wystarczająco wiele złego, aby móc całkiem spokojnie powiedzieć kilka słów zwyczajnych. Były elektor saski słynął z niebywalej siły i witalności. Na swój sposób urodziwy, z całą pewnością postawny i inteligentny, opromieniony sławą wojenną, przyciągał do siebie liczne kochanki i faworyty, wśród których najbardziej znaną była piękna Anna Hoym, hrabina Cosel. Przypisywało mu się posiadanie trzystu dzieci. Wszystkimi miał się opiekować z wyjątkową troskliwością, „dobrze” urodzone otrzymywały księstwa i paradne tytuły, dzieci chłopek - gospodarstwa i wysoko mleczne krowy. Ten dziedzic tytułu i tronu protektorów Marcina Lutra, aby zyskać koronę polską, wyrzekł się protestantyzmu i złożył katolickie wyznanie wiary. Stało się to 2 czerwca 1697 roku w Baden pod Wiedniem i stanowiło nie lada wydarzenie, o którym rozmawiano na europejskich dworach. Zdaniem króla Francji, Henryka IV, „Paryż wart był mszy”... Czy Rzeczpospolita Obojga Narodów była jej warta?

Umarł król, niech żyje król!

W niedzielę, 29 września 1697 roku, zorganizowano w Gdańsku uroczystości mające uświetnić koronację Augusta II z dynastii Wettinów na króla Rzeczypospolitej. Wiadomość o tym wydarzeniu, które miało miejsce 15 września w Krakowie, dotarła nad Motławę pocztą z dziewięciodniowym opóźnieniem. Sytuacja skomplikowała się, gdy 26 września na redzie gdańskiej pojawiła się – złożona z sześciu okrętów – flotylla francuska dowodzona przez sławnego admirała Jana Barta. Na pokładzie fregaty „Adroit” znajdował się Franciszek Ludwik Burbon, książę Conti, również wybrany na króla przez część szlachty polskiej zebranej na elekcyjnym polu. Jego zwolennicy przybywali pod Gdańsk z całego kraju, pospolite ruszenie zaległo brzegi morskie i klasztor w Oliwie, którego opat, Michał Antoni Hacki, miał popierać wybór Augusta, lecz w obecnej sytuacji musiał to starannie ukrywać.

Protestancki magistrat Gdańska, początkowo podchodzący z ostrożnością do saskiego elektora, zdecydowanie większą rezerwę okazywał Francuzowi. Ani myślał wpuścić go do portu. Komendant twierdzy w Wisłoujściu wymienił co prawda z eskadrą grzecznościowy salut, na tym jednak zakończyła się lista przewidzianych uprzejmości. Francuscy załoganci, aby móc zejść na ląd i pojawić się w mieście, musieli otrzymać pozwolenie Rady Miejskiej. Imienna ich lista każdorazowo, z odpowiednim wyprzedzeniem, była przedstawiona wyznaczonym urzędnikom. W przeddzień uroczystości uczczenia koronacji nowego władcy przebywający na redzie Francuzi zostali niezbyt grzecznie poinformowani, że nie będą mile widziani na ulicach Gdańska. Jedynie z pokładów swoich statków mogli usłyszeć

gromkie odgłosy wielkiej fety. Musiało to być szalenie przykre dla wciąż liczącego na koronę polską księcia Conti.

29 września rozkołysały się wszystkie dzwony w mieście, a w kościołach z kazalnicy odczytano zredagowany przez Radę Miasta tekst obwieszczenia. Zaśpiewano wzniosłe „Te Deum laudamus”, a kilkadziesiąt dział

miejskiego garnizonu oddało kilkakrotnie potężne salwy na wiwat. Przy wtórze trąb wojskowych i bębnow świętowano radośnie i chyba dość szczerze. Nowy władca jest jak nowy rok, nikt nie zakłada odmiany na gorsze. Wprawdzie poprzedniego króla, Jana III Sobieskiego, wysoko ceniono nad Motławą, ale Augustowi postanowiono przyglądać się

Des Brink Conti Träumende Gedanken im Gloster Olive.



Gedruckt bey Danzig in der Olive/im Jahr 1697.



Awers medalu wybitego z okazji odpłynięcia francuskiej eskadry w 1697 roku

z życzliwością. Świadczy o tym całkiem nie-mała liczba druków ulotnych, poezji okolicznościowej i mów sławiących przymioty Sasa, kolportowana w mieście, zanim go jeszcze osobiście poznano.

Już wkrótce w Gdańsku pojawiła się rado-sna wieść o wizycie nowego władcy zaplano-wanej na wiosnę. Zanim to jednak nastąpiło, zakończył się – dość zresztą dramatycznie – krótki pobyt księcia Conti na gdańskiej re-dzie. Jego porażce mogła się przyglądać – nie bez złośliwej satysfakcji – Maria Kazi-

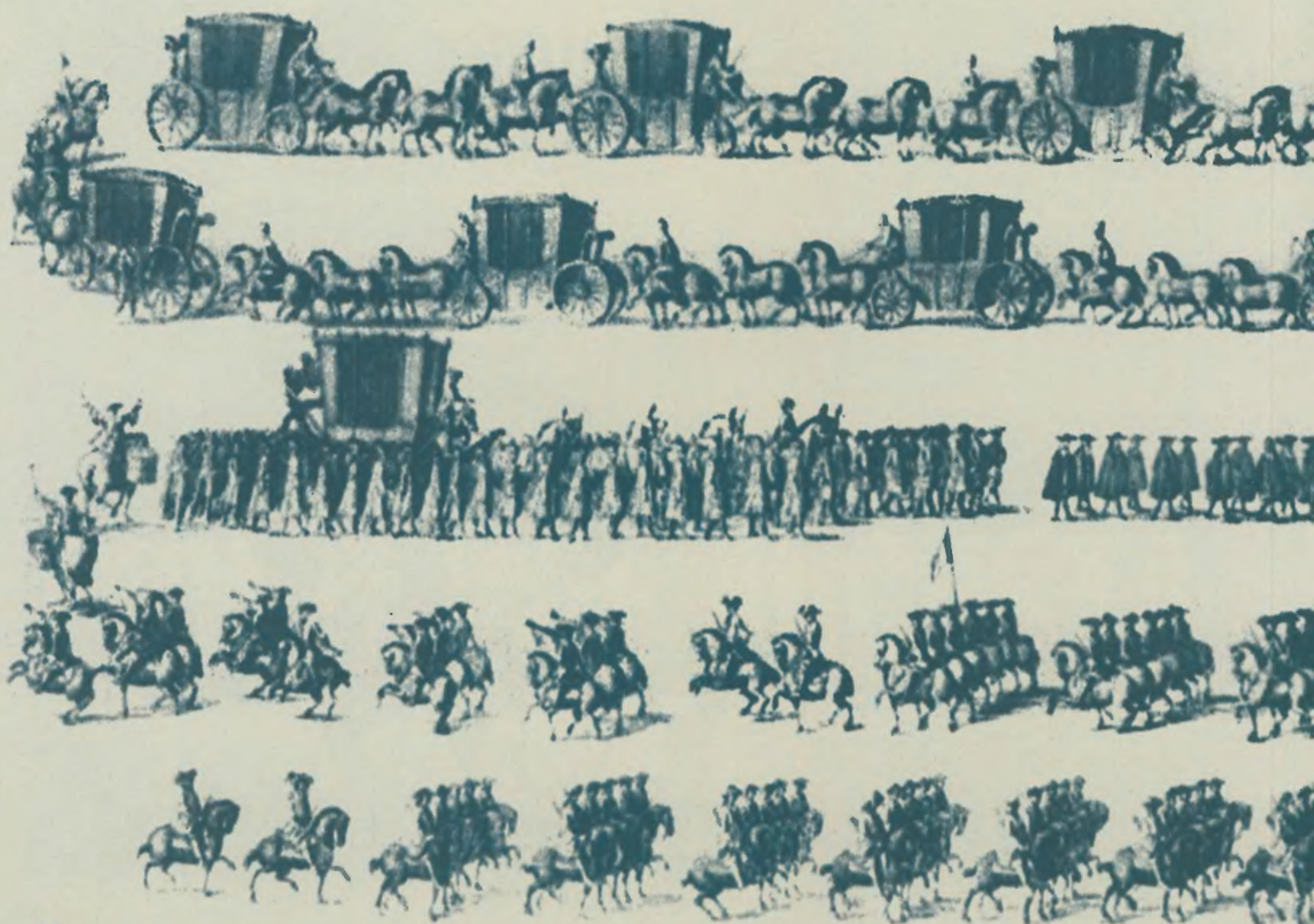
miera, niezbyt przychylnie do swych roda-ków usposobiona, przebywająca w mieście od końca kwietnia 1697 roku w towarzystwie synów i ojca Henryka d'Arquien. Królowa wdowa podejmowana była przez gdańszczan z ogromną atencją, podczas pobytu odwie-dzała swoje posiadłości, a także spotykała się z władzami miasta. Odjechała z Gdańska dokładnie dziesięć dni po 19 listopada 1697 roku, kiedy to francuska flotyła opuściła wody zatoki.

Dziesięć dni wcześniej saska rajtaria – dowodzona przez generała Michała Brandta i wsparta polskimi oddziałami prowadzo-nymi przez wojewodę inowrocławskiego Franciszka Gałęckiego – uderzyła na kwa-tery polskich zwolenników księcia Conti, rozganiając ich skutecznie. Nieliczni, bro-niący się zjadadle, dali pretekst, aby wdrzeć się w głąb klasztornych zabudowań i zająć się rabunkiem. Sasi pogonili uciekających do samego morza, wdając się w krótki bój z francuskimi muszkietierami, którzy przy-byli na łodziach, aby pomóc swoim polskim kompaniom wydostać się z matni. Osiem-nastu Francuzów dostało się do niewoli, a waleczny admirał Jan Bart, oburzony za-chowaniem saskiego generała, miał po-dobno wyzwać go na pojedynek. Sas nie przyjął propozycji i z brzegu spokojnie

przyglądał się żalostnej rejteradzie wrogiej eskadry. Spełnił swoje zadanie i mógł być z siebie zadowolony.

Takie uroczystości jeszcze w Gdańsku nie było

Gdańsk bardzo gruntownie przygotowywał się do powitania Augusta II. Tym razem wszelkie koszty pokrywała w całości kasa miejska. Był to poważny wysiłek finansowy, gdyż przy poprzednich wizytach monarchów przedsięwzięcia takie wspierał wydatnie sam dwór, który dbał zawsze o swój prestiż. Gdańskowi zależało jednak ogromnie, aby podkreślić swoje przywiązanie do nowego władcy, i fakt, że od początku stał po jego stro-nie. Z przepastnych wnętrz Zbrojowni wycią-gnięto wspaniałe powitalne bramy, które nie-mal pół wieku wcześniej wystawiono na cześć przybywającej do miasta z Francji Ludwiki Marii Gonzagi, małżonki Władysława IV. Poddano je starannej renowacji, wymalowano świeże insygnia, umieszczono portrety no-wego władcy i przygotowano sławiące go na-pisy. Na królewskim trakcie ustawiono także całkiem nowe, wspaniałe dekoracje. W kamie-nicach przy Długim Targu 1-3 urządzono re-zydencję dla monarchy. By przystosować mieszczkańskie domy do potrzeb dworu, prze-



bito ściany budynków, aby stanowiły jedną obszerną i wygodną całość.

Zastanawiano się poważnie nad założeniem stałego oświetlenia wybranych ulic Głównego Miasta, w końcu jednak, ze względów oszczędnościowych, postanowiono zrezygnować z tych planów. Właścicielom posesji w centrum polecono na czas pobytu króla umieścić przed każdym domem światło. Mimo mrozu zdecydowano się pośpiesznie restaurować zapuszczoną nieco fontannę Neptuna. Nie chciano, aby królowi – patrzącemu z okien swego apartamentu – cokolwiek psuło widok. W zajazdach i domach mieszczańskich przygotowywano kwatery dla przybyszów, dworzan i ludzi z najbliższego otoczenia Augusta II, a w pobliskich Siedlcach dla towarzyszących mu oddziałów wojskowych i koni. Król nadjeżdżał od strony Malborka i Pruszcza, 17 marca był w Oruni, gdzie zanocewał w uroczym dworku Albrechta Grodka, otoczonym rozległym parkiem.

W samo południe 18 marca 1698 roku nowy monarcha zjednoczonych królestw wjechał do miasta karocą zaprzężoną w osiem pięknych koni. Zachowały się drukowane opisy ceremonii, ilustrowane rycinami, dzięki którym możemy stać się uczestnikami tego interesującego wydarzenia. Była to z pewnością jedna z najbardziej

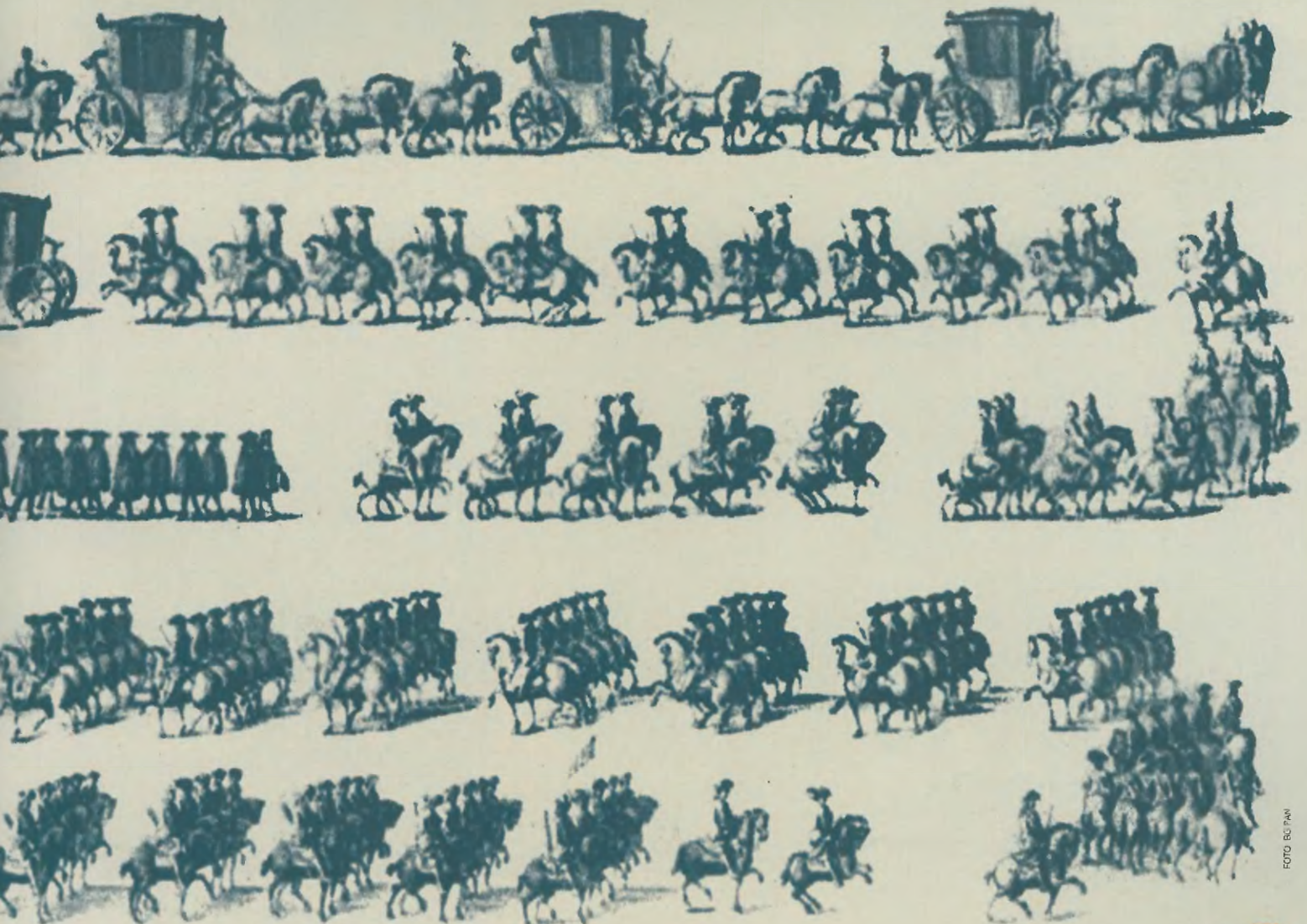
widowiskowych i najkosztowniejszych uroczystości w historii miasta. Króla witwały wspomniane już triumfalne bramy i delegaci Rady, potężne salwy armatnie wstrząsały powietrzem. Tysiące gdańszczan przybyło, aby ujrzeć barwny pochód. Oszałamiał przepych królewskich i dworskich karoc, przy dźwiękach muzyki wojskowej defilowały paradnie umundurowane oddziały wojsk koronnych i saskich. Króla i grono towarzyszących mu najwyższych dostojników państwowych podjęto sutym obiadem w reprezentacyjnej sali na piętrze domu należącego do generalnego poczmistrza Pawła Graty, przy Długim Targu 2. Pozostali uczestnicy ceremonii obiadowali na niższej kondygnacji i w sąsiednim domu.

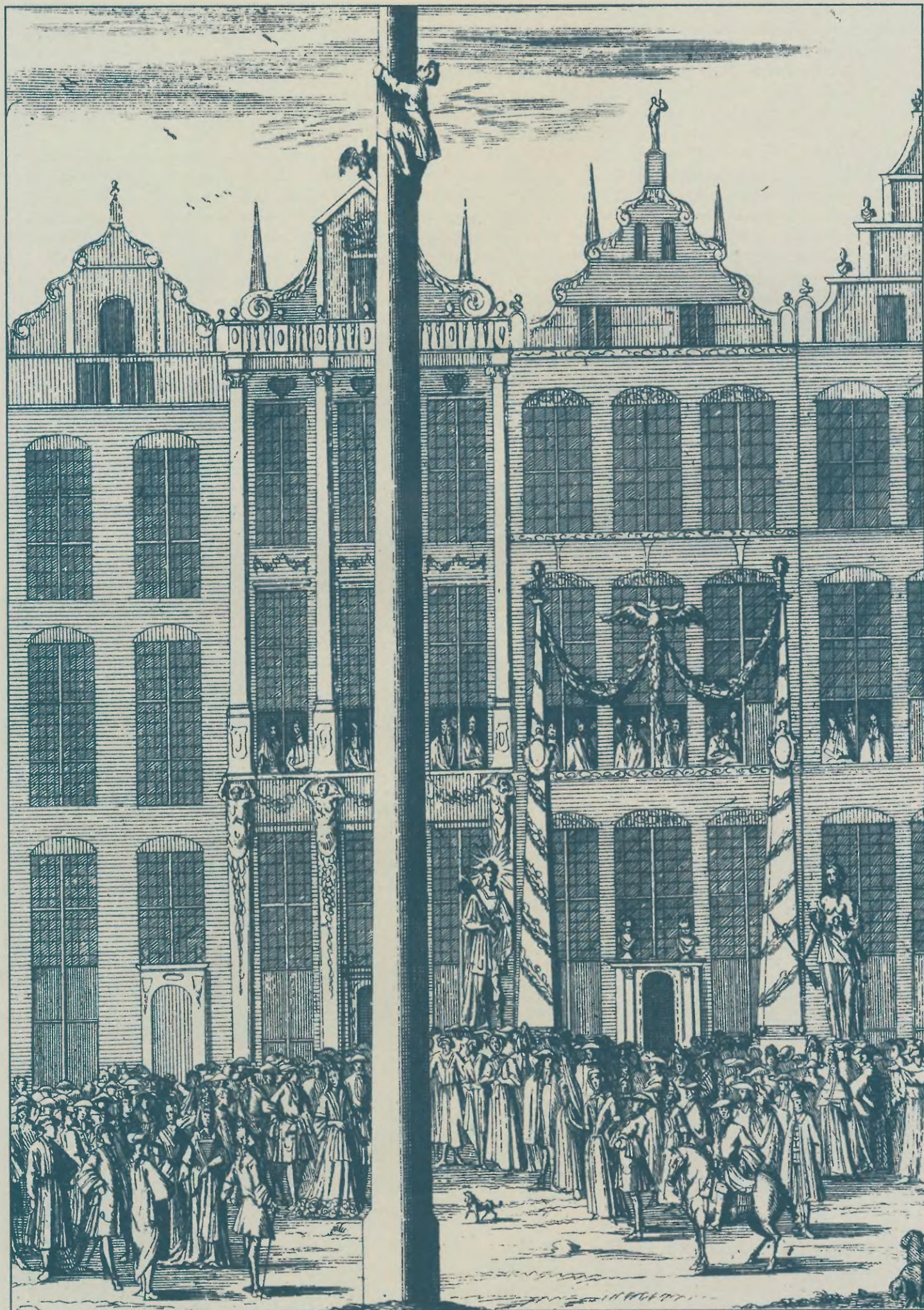
Plan pobytu władcy był wypełniony spotkaniami i wizytami. Nazajutrz, w dzień świętego Józefa, odwiedził karmelicki kościół na Starym Mieście pod wezwaniem tego patrona. Przyjechał tam swoją pyszną, reprezentacyjną karocą, w asyście wielu najwyższych dostojników. Uczestniczył w modlitwach i wysłuchał polskiego kazania. Potem – z pewnością musiało to zrobić wrażenie na gdańszczanach – wziął udział w procesji wokół klasztornych zabudowań. 21 marca August II udał się do Oliwy. Po nabożeństwie oglądał kościół i klasztor,

w refektarzu był podejmowany obiadem. W towarzystwie generała Brandta, który przed kilkoma miesiącami był jednym z głównych bohaterów dramatycznych zdarzeń, jakie miały tu miejsce, a także, co mniej chlubne, rabunków, o których teraz nikt nie wspominał, oglądał „pole bitwy”. Na życzenie króla dowódca wyczerpująco opowiadał o potyczce, wskazywał ważne dla niej miejsca. Obaj w asyście eskorty udali się konno w kierunku morza, a potem jego brzegiem do Redłowa i z powrotem. Do Gdańska August powrócił dopiero późnym wieczorem.

Miasto złożyło nowemu władcy uroczystą przysięgę wierności 25 marca, w dzień Zwiastowania Najświętszej Marii Panny. W tym dniu dzwony zwołały gdańszczan do stawienia się na Długim Targu. O godzinie 9 rano cała Rada Miejska i ordynki zebrały się w narożnej, największej, wyłożonej orientalnymi dywanami sali Ratusza Głównego Miasta, zwanej salą sądu wetowego, a dzisiaj „białą”. Pod portretem Jana III Sobieskiego postawiono wspianą tron. Na zewnątrz, pod oknami, zgromadziły się cechy, kupiectwo i tłum gapiów. Niestety,

Uroczysty wjazd Augusta II do Gdańska, 18 marca 1698 roku, fragment ówczesnego sztychu





Wspinanie się po nagrodę na wysoki słup obserwował z okien kamienic przy Długim Targu król i jego towarzystwo, rycina z dzieła Curickego

król, mimo że był w mieście, nie zechciał się pojawić na uroczystości. W jego imieniu przysięgę odebrał kanclerz wielki koronny – biskup przemyski Wojciech Denhof. Ten dziwaczny afront musiał być bolesny dla przedstawicieli magistratu. W zamian za potwierdzenie przywilejów miasta, zwłaszcza tego, który gwarantował jego mieszkańcom wolność wyznania, w tym wypadku głównie augsburskiego, król otrzymał zwyczajowy podarek pieniężny... 60 tysięcy florenów. Wręczono mu również tysiąc wybitych specjalnie na tę okazję gdańskich dukatów. Kiedy po odebraniu przysięgi Denhof opuszczał ratusz, na fortyfikacjach otaczających miasto oddawano salwy, odezwały się dzwony, ponownie zagrano „Te Deum laudamus”.

Rada Miejska starała się przygotować dla dostojnego gościa interesujący program rozrywkowy. Zorganizowano przedstawienia teatralne, koncerty – część wykonań była premierowa, a zaprezentowane dzieła powstały, by schlebiać nowemu władcy – i widowiska, wśród nich wyróżniły się tańce kuśnierzy i cieśli okrętowych, a także nadzwyczaj imponujący pokaz sztucznych ogni. Przed oknami królewskiego apartamentu odbyły się zawody zręcznościowe we wspinaniu się na wysoki namydlony słup. Na jego wierzchołku czekała na zwycięzcę nagroda. Król w ogromnej peruce przyglądał się zawodom, śmiał się i klaskał z zadowoleniem.

Obmywanie nóg starcom

Na dni pobytu króla w Gdańsku przypadał czas świąt Wielkiej Nocy. Świeżo nawrócony katolik August II uczestniczył we wszelkich ciągnących się godzinami nabożeństwach, przy okazji odwiedzając kościoły, pozostające wciąż jeszcze w rękach jego nowych współwyznawców. Z pewnością w ten sposób chciał się przypodobać otaczającym go dostojnikom kościelnym i świeckim z Polski. Robił to zresztą z nieklamanej żarliwością. Osoby z najbliższego otoczenia monarchy odnosiły wrażenie, że barokowy katolicyzm lepiej odpowiada nieokielznanej naturze tego monarchy, niż dość purytański luteranizm.

23 marca, w Niedzielę Palmową, przybył do Kaplicy Królewskiej, 27 marca, w Wielki Czwartek, przebywał w kościele św. Mikołaja u dominikanów. Tam miała miejsce ceremonia, która od wieków ma uczyć pokory, zwłaszcza tych, którzy są szczególnie narażeni na jej utratę – władca, pochylając głowę,

umywał nogi dwunastu ubogim starcom, a potem gościł ich obiadem. Nazajutrz, w Wielki Piątek, August odwiedził klasztor brygidek. Zachęcany do skosztowania rozmaitych napojów, a szczególnie uznawanej za postną aquavitae, wyraźnie się przed tym wzbraniał. W sobotę modlił się znów w Kaplicy Królewskiej, a także w gronie najbliższych doradców odwiedził Grób Pański u dominikanów. Wziął udział w rezurekcyjnej, niezwykle uroczystej procesji wokół klasztoru, z chorągwiami, kadzielnicami, kołatkami, szedł zaraz za Najświętszym Sakramentem.

30 marca, w samą Wielkanoc, król wyruszył poza miasto, aby odwiedzić w Starych Szkotach prowadzone tam przez jezuitów kolegium. Uczniowie przygotowali na cześć monarchy pieśń i uroczysty dialog, sławiący zalety dobrego władcy. Występ musiał przypadnąć królowi do gustu, gdyż kilka dni później obdarował kolegium intratnymi przywilejami. Poniedziałek świąteczny okazał się rze-

czywiście lany, w związku z nagłym ociepleniem doszło do gwałtownej odwilży, w mieście słychać było głuchy huk kruszącego się na rzekach lodu, a zwłaszcza na odległej Wiśle. Przewidywano powódź i bardzo się jej obawiano. Król ponownie pojawił się na mszy świętej w kościele św. Mikołaja, który, jak można sądzić z liczby składanych tam wizyt, najbardziej przypadł mu do serca.

August II odwiedzał jednak nie tylko kościoły. Jako urodzony dowódca wielką wagę przykładął również do wojskowości, przyglądał się musztrze żołnierzy miejskiego garnizonu i sprawdzał obronność miasta. Podczas codziennych konnych wycieczek objeżdżał wały usypane w formie szerokich, kancianych bastionów, ogromne fortyfikacje na wzgórzach okalających Gdańsk, małe szaniece rozrzucone wzdłuż Wisły i nad brzegiem morzem. Był oprowadzany po Zbrojowni, przyglądał się starej i nowej broni oraz rozmaitym osobliwościom tam zgromadzonym.

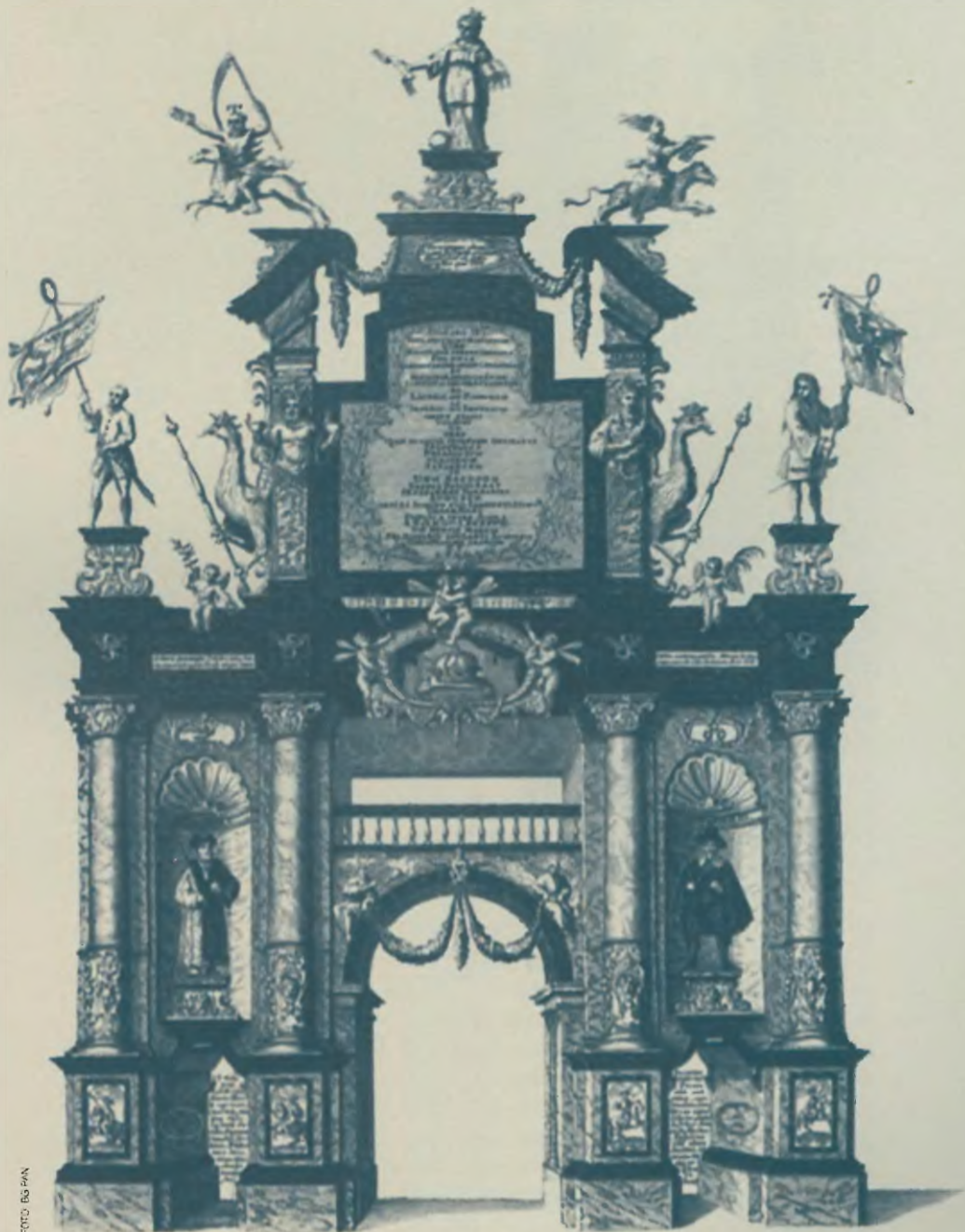


FOTO: B&B

Jedna z bram triumfalnych ustawionych z okazji królewskiej wizyty

Uroczyste wizytował strzegącą wejścia do portu twierdzę w Wisłoujściu i rozmawiał z jej komendantem. Na Bastionie św. Jakuba osobiście ładował kule do moździerzy, sprawdzając ich zasięg, w Nowych Szkotach wypróbowywał nowe działo.

August, podobnie jak car Piotr, uwielbiał popisywać się swoją istotnie imponującą siłą fizyczną, robił to przy niemal każ-

nizonu i jego kwatermistrzem, pułkownikiem Jakubem von Kemphenem.

10 kwietnia, tuż przed wyjazdem, przyjął na prywatnej audyencji przedstawicieli gdańskiego magistratu: burmistrza Jana Ernesta Schmiedena, rajców Henryka Schwartzwalda i Salomona Wahla, syndyka Jana Ernesta von der Linde. Wręczyli oni królowi dziesięć swoich dezyderatów.

oraz saskich i polskich panów. Oficjalne pożegnanie ciągnęło się aż po Lipce. Kawalkada karet, powozów i jeźdźców zmierzała w kierunku Malborka.

„Całe moje życie było nieustannym grzechem”

W późniejszych latach swego panowania August II zatrzymał się przejazdem przed bramami Gdańska 21 i 26 lipca oraz 26 sierpnia 1710 roku. W tym samym roku przeżywał również dłużej w mieście, bo od 24 października do 14 grudnia. Towarzyszyła mu ślepo w nim zakochana hrabina Cosel. Po raz ostatni król pojawił się nad Motławą 3 kwietnia 1716 roku. Spotykał się wtedy z przebywającym tu imperatorem Piotrem I Wielkim i do 28 maja uczestniczył w związanych z jego pobytem uroczystościach. August II za każdym razem zatrzymywał się w tym samym miejscu. Jego lokum poszerzono jednak o jeden dodatkowy dom – w ten sposób apartament monarchy objął aż cztery kamienice – Długi Targ 1-4. Jednak żadnego z tych pobytów nie można porównać z tym pierwszym, któremu towarzyszyła nieklamana radość i ogromne nadzieje. Niestety, niemal wszystkie okazały się płonne.

August, zwany w Saksonii „der Grosse”, cieszył się w Rzeczypospolitej nie najlepszą opinią. Jego absolutystyczne dążenia nie były dobrze widziane w zdemoralizowanym szlacheckim społeczeństwie, w którym jakże często panowała anarchia i łapownictwo. O tych czasach pisał Paweł Jasienica: „Było bardzo źle, bo zatarła się, przestała istnieć granica, oddzielająca uczciwe życie od występku. Łotrostwo nie degradowało, splamione ręce nie wywoływały obrzydzenia tam, gdzie w praktyce przyjęto zasadę, że każdy powinien myśleć o swoich osobistych sprawach, urządzać się, kombinować”.

Jak można przypuszczać, po latach rozczarowanie było wzajemne – Polaków władcą, który doprowadzał kraj do ruiny, i Augusta Polską. Ten król o niezwykłym temperamencie, nie znający w niczym umiaru, rozstał się z życiem 1 lutego 1733 roku. Jego organizm nie wytrzymał ogromnej dawki alkoholu, jaką uraczył się, konferując w pewnym zajezdni pocztowej z ministrem pruskim, Wilhelmem Grumbkowem. Tuż przed zgonem miał wyznać: „Całe moje życie było jednym nieustannym grzechem. Panie, zmiłuj się nade mną”.

Wykorzystano m.in.:

I. Fabiani-Madeyska, „Gdzie rezydowali w Gdańsku królowie polscy”, Ossolineum 1976;

M. Komasyński, „Księcia Contiego niefortunna wyprawa po koronę polską”, Warszawa 1971;

K. Jarochoński, „Dzieje panowania Augusta II od śmierci Jana III do chwili wstąpienia Karola XII na ziemię polską”, Poznań 1856.



FOTO: B&B PAN

Wydaje się, że część bram triumfalnych przygotowano według dość jednolitego projektu

deja nadążającej się okazji. Nagle schodził z konia, zrzucał kubrak i stawał przy dziale obok obsługujących je artylerzystów. Pod koniec pobytu, w dniach 5-6 kwietnia, w małej kolasce kazał się wieźć do nieodległego Pucka, sprawdzał warunki portu i jego obronność, a po powrocie do Gdańska długo rozmawiał z komendantem gar-

Osiem dotyczyło uprawnień sądowniczych, jedno zwrotu kosztów poniesionych przez miasto podczas szwedzkiego potopu, ostatnie zabezpieczenia miasta przed zemstą Francji i jej sprzymierzeńców. Król nie przejął się nimi zbyt, uznał, że na wszelki wypadek zostawi w Prusach Królewskich cztery pułki kawalerii i jeszcze tego samego dnia opuścił miasto w towarzystwie swego teścia – Chrystiana Ernesta Hohenzollerna, margrabiego Bayreuth

Średniowiecze ożyło na Chmielnej

Tekst i Foto: Tymoteusz Jankowski



Spichlerz przy ulicy Chmielnej 53 nosił w swoich dziejach co najmniej dwie nazwy: „Weichselmünde”, czyli – „Wisłoujście”, i „Blaues Lamm”, co tłumaczy się jako „Błękitny Baranek”, „Niebiańskie Jagnię”. Obecny gospodarz „Błękitnego Baranka”, a jest nim Muzeum Archeologiczne, chciał go przemianować na „Błękitnego Lwa”, bo to – jak się wydawało – też poprawnie, a przy tym lew to zwierzę królewskie, silne i bardzo gdańskie. Zaprotestował urząd konserwatorski, według którego historycznie poprawny jest „Błękitny Baranek”, a nazwa „Błękitny Lew” wiąże się ze zniekształceniami dokonаныmi przez jakiegoś skrybę.

Muzeum z lwa do końca nie zrezygnowało i 25 czerwca, w wyremontowanym „Błękitnym Baranku”, uroczystie otworzyło Centrum Edukacji Archeologicznej „Błękitny Lew”. W obu nazwach występują odwołania do postaci Chrystusa, którego prorocy Starego Testamentu zapowiadali jako Baranka Bożego i Lwa z pokolenia Judy. Do nazwy „Wisłoujście” nie powrócono, by nie prowokować skojarzeń z twierdzą otaczającą dawną latarnię.

Wielki pożar Gdańska w 1945 roku na Wyspie Spichrzów przetrwały tylko dwa spichlerze: „Deo” przy ulicy Chmielnej 10 (powstał w latach międzywojennych, ceglany, z ognioodpornymi żelbetowymi stropami) oraz wspomniany „Weichselmünde” przy Chmielnej 53 (również ceglany, ale od „Deo” starszy kilka wieków, wzniesiony zapewne w XV wieku, o czym świadczą fragmenty murów z cegły gotyckiej, zaś w wieku XVIII przebudowany przy użyciu drobnej cegły hollenderskiej, z której wymurowano ściany szczytowe od strony ulicy Chmielnej i Motławy). Jak na tragiczne losy miasta, spichlerz „Wisłoujście” przetrwał ▶

Hanzeatycka średniowieczna oberża, usłyszymy w niej gwar rozmów oraz poczujemy zapach kielbasy, czosnku i jabłek



wojną bardzo dobrze. Jest nad Motławą jednym z niewielu wielkokubaturowych budynków (siedem pięter, około siedem i pół tysiąca metrów sześciennych wewnątrz; szeroki na 14,2 i długi na 34,4 metra, o wysokości 23 metrów), w którym zachował się komplet dębowych stropów z przełomu XVI i XVII wieku wykonany z belek o przekroju 33 na 32 centyme-

try. Po remoncie ma 2936 metrów kwadratowych powierzchni użytkowej. Na parterze powstała tawerna, wyżej zaś wnętrza muzealne, sale wykładowe oraz magazyny i pracownie archeologów.

Po sąsiedzku spotykamy mury innych spichlerzy, ale z wypalonymi bądź strasznie zdezastowanymi oryginalnymi stropami. Mamy

„Błękitny Baranek” przez długie lata, do schyłku wojny, był własnością towarzystwa handlowego „Danziger Handels-Societät. A.-G.”

tu zatem prawdziwy rarytas, który powinien pełnić nietuzinkową rolę w strategii miasta; posiada wszelkie atuty, by stać się rodzajem gdańskiej pamiątki, miejscem odwiedzanym przez miłośników Gdańska i rzesze turystów. Tymczasem ten unikalny zabytek przez długie lata marniał w zapomnieniu jako magazyn „Herbapolu”. Zmiana nastąpiła stosunkowo niedawno. W 1995 roku wojewoda gdański Maciej Płażyński przekazał spichlerz Muzeum Archeologicznemu.

Wystarczy przystanąć w otwartej bramie, by zaraz zauważyć potężne belki stropowe wsparte na słupach wzmocnionych zastrzałami. Na kondygnacjach „Błękitnego Baranka” przez wieki magazyn-

Na fotografii z około 1920 roku nasz spichlerz widnieje pośrodku pierzei, wieńczy go wysoki drewniany kiosk. Występująca przed nim przerwa w zabudowie, to tzw. miedzuch, który udaremniał rozprzestrzenianie się ognia i umożliwiał niekolizyjną komunikację między Chmielną i nabrzeżem Motławy



Przy średniowiecznej uliczce spotykamy pracującą praczkę i działa łaźnia. Jest nawet złodziej, który dopiero co podkradł jajko

nowano zboże. Dla umocnienia stropów i zwiększenia ich nośności podparto je tak zwaną ścianą stolcową, która składa się z szeregu słupów, ustawionych na każdej kondygnacji wzdłuż osi budynku, i ułożonej na nich belce-podciagu. Mimo takiego wsparcia, pod ciężarem zboża podłogi osiadały ku osi budynku tworząc wklęsłość. Specjalistyczne badania wykazały, że najstarsze elementy drewniane powstały w XV wieku, a licznych reperacji i uzupełnień dokonano w okresie od XVI do XIX wieku.

Towary transportowano bramami rozmieszczonymi symetrycznie (po trzy) w murach parteru od strony rzeki i ulicy. Do komunikacji między piętrami służyły drabiniaśte strome schody. Po nich tragarze wnosili ładunki na wyższe poziomy, a część windowano wewnętrznymi żurawiami umieszczonymi przy ścianach szczytowych. Dodatkową windę zamocowano w XIX wieku od strony rzeki, a jej pozostałości są do dzisiaj czytelne. Na każdym piętrze znajdowały się luki do przesypywania wysuszonego ziarna na niższe kondygnacje. W wieku XX przy ścianie północnej wybudowano wystającą poza jej lico klatkę schodową łączącą wszystkie piętra.

Po 1995 roku gęstą pajęczynę belek, słupów i zastrzałów rozebrano element po elemencie od góry do dołu. Po przejrzeniu, konserwacji i uzupełnieniach zmontowano na nowo, zachowując na niższych kondygnacjach pochyłość podłóg, by przypominała o dawnej funkcji spichlerza. Na piętrach przeznaczonych na sale wykładowe, magazyny i pracownie nadbudowano stropy odpowiadające obecnym standardom.

Jaki program będzie realizować Centrum Edukacji Archeologicznej „Błękitny Lew”? – Chcemy pokazywać wyniki naszych prac wykopaliskowych i kulturę materialną Gdańska w okresie od XIV do prawie XIX wieku, w tym szczególnie okres średniowiecza, wieki XIV i XV, kiedy Gdańsk należał do najbardziej znaczących miast Europy. Widać to doskonale po znaleziskach archeologicznych – wyjaśnia pomysłodawca i autor założeń merytorycznych nowego centrum, Henryk Paner, dyrektor Muzeum Archeologicznego. Dyrektor jest też koordynatorem do spraw archeologicznych w województwie pomorskim, inaczej – wojewódzkim konserwatorem archeologicznym, i bezwzględnie wymaga od inwestorów, by przed podjęciem prac rozbiórkowych i budowlanych umożliwiali i finansowali obowiązkowe ratownicze badania wykopaliskowe.





– W minionych piętnastu latach pracownicy muzeum przebadali w Gdańsku ponad sto tysięcy metrów kwadratowych gruntów przekazanych pod inwestycję. Pozyskaliśmy w ten sposób jedną z najciekawszych kolekcji zabytków średniowiecznych w Europie w kategorii znalezisk archeologicznych. Najbardziej wartościowe są prezentowane w spichlerzu – mówi dyrektor Paner – jak choćby monety i ozdoby, kolekcja plaketek pielgrzymich, zabawki dla dzieci z XIV i XV wieku, kupieckie pieczęcie czy unikatowe bogato zdobione zapinki.

Ekspozycja zajmuje pierwsze i drugie piętro budynku. W pierwszych dwóch salach na piętrze oglądamy wystawę „Gdańsk, miasto pod miastem”. Jej autorką jest archeolog i antropolog Aleksandra Pudło z Muzeum Historycznego Miasta Gdańska. Ekspozycja ukazuje archeologię jako naukę odsłaniającą nie tylko realia, w jakich kiedyś żyli ludzie, ale też pokazującą ich samych. Na ekranie monitora oglądamy prace przy rekonstrukcji twarzy wykonywane przez zespół wrocławskich antropologów na

szkieletach (czaszkach) dawnych gdańszczan, wydobytych z odkrytego pod Halą Targową średniowiecznego cmentarza. Pochyleni przy wielkiej skrzyni pełnej piachu możemy poznać emocje, które towarzyszą pracy archeologa w terenie – operując różnej wielkości pędzlami wydostajemy na „światło dzienne” zatopione w piasku zabytkowe przedmioty z różnych okresów historycznych, a plansza obok wyjaśnia sposoby najprostszego datowania znalezisk. Pokazywany na monitorze film „Miasto pod miastem” opowiada o zwykłym dniu archeologa, pokazuje prace w terenie i w gabinecie. Z pozoru nudna profesja jawi się tutaj jako pasjonujące zajęcie.

Najciekawsza, a na pewno najbardziej widowiskowa część wystawy, zajmuje resztę wnętrza pierwszego piętra. To „Uliczka Hanzeatycka”, stworzona według pomysłu Henryka Panera. Projekt został dopracowany w szczegółach przez zespół specjalistów różnych dyscyplin naukowych. Pokazuje on wnętrza i scenki gdańskie z przełomu XIV i XV wieku. Atrakcją, dotąd w gdańskich mu-

Przy tych skrzyniach można poczuć emocje towarzyszące badaczowi, który odsłania z zapomnienia materialne relikty odległych czasów

zeach nieznaną, są wydobywające się dyskretnie dźwięki i zapachy, jakie w średniowieczu mogły towarzyszyć pokazywanym miejscom i sytuacjom. Dźwięki zostały zrekonstruowane przez Jarosława Zornę z Muzeum Archeologicznego, a zapachy (bezpłatnie) przez pracowników „Polleny Aromy”.

Spacerując uliczką Hanzeatycką mijamy (wyczarowane według projektu Ewy Kasarab, Ewy Trawickiej, Anny Bocek i zespołu) warsztaty praczek, krawcowej, bednarza, płatnerza, cyrulika, bursztynnika, spotkamy świniopaskę, kobietę żebzącą pod kościołem, pielgrzyma, ulicznego złodzieja, podejrzemy też scenę w łaźni oraz zagłębimy do oberży. Wnętrza powstały na podstawie średniowiecznej ikonografii z północnej Europy. Wypełniono je autentycznymi rekwizytami i współczesnymi rekonstrukcjami. Sala spowita jest mrokiem i tylko dyskretne światło wydobywa nastrojowo najistotniejsze detale.

Na uliczce spotkamy „autentycznych” średniowiecznych gdańszczan. Wyglądają trochę jak przywołane przez medium duchy. Ich twarze i korpusy zostały zrekonstruowane na podstawie badań średniowiecznych szkieletów znalezionych pod Halą Targową (badania wykonały Aleksandra Pudło i paleopatolog Judyta Gładkowska-Rzeczycka). Rekonstrukcje twarzy to dzieło zespołów antropologów z Wrocławia oraz antropologów i medyków z Zakładu Medycyny Sądowej w Szczecinie (pisaaliśmy: „30 Dni” nr 3/2003). W panującym dokoła półmroku postaci wyglądają jak żywe.

– Musieliśmy ustalić, jak średniowieczny gdańszczanin wyglądał za życia, czy się garbił, na co chorował – mówi dyrektor. – Potem według naszych opisów wyprodukowano korpusy postaci. Stroje uszyto ręcznie z materiałów tkanych jak przed wiekami. – Ubrania mogą zaskakiwać świeżością – mówi Aleksandra Pudło. – Myśleliśmy, żeby trochę je „znosić”, ale czas poradzi sobie z tym za nas.

– Hałasy wprowadzają w klimat średniowiecznego miasta – dodaje Paner. – Usłyszymy to samo, co dawni gdańszczanie, a więc dzwony kościelne, stukot narzędzi, tętent koni, gdakanie kury. Mimo iż w mieście istniały pewne regulacje prawne w zakresie hodowli zwierząt, mało ich przestrzegano, więc psy, świnię, prosięta i kury płątały się wszędzie, i my to pokazujemy. Nad zapachami pracowano trzy lata w laboratoriach „Polleny Aromy”. Mamy spreparowaną woń dziegciu, świni, niewyprawionej skóry, śniętych ryb. Naturalnie pachnie prawdziwy czo-

Kondygnacje, których okna znajdują się pod i nad napisem z nazwą spichlerza, zajmują ekspozycje

snek, cebula, jabłka czy pęto kielbasy trzymane przez gościa w oberży.

W uliczce nie umieszczono żadnych tabliczek, bo przecież wszystkiego można się domyśleć. Ten brak informacji wydaje się nawet zamierzony, rekonstrukcja uliczki staje się przez to jakby bardziej naturalna.

Na drugim piętrze przygotowano wystawę „Gdańsk w świetle Hanzy” (według scenariusza Ewy Trawickiej i scenografii Anny Bocek oraz w aranżacji wymienionych pań i zespołu). – Jest to bogata ekspozycja wyjątkowych przedmiotów wydobytych podczas prowadzonych na Wyspie Spichrzów prac archeologicznych – mówi dyrektor Paner. – To prawdziwe perełki, ponieważ nie ma w Polsce drugiego miejsca tak bogatego w relikty archeologii miejskiej. Krzyżowały się tutaj szlaki komunikacyjne lądowe i morskie, dzięki czemu przez miasto przetaczały się ogromne masy ludzi, a wielu gubiło różne przedmioty. Nieprzypadkowo najwięcej cennych znalezisk notujemy w okolicach portu rzecznego na Motławie, gdzie ścisk i pośpiech przyczyniał się do utraty cennych rzeczy. Łądowały w rzece lub ulicznym błocie, a teraz stają się łupem archeologów. Unikatowość naszej kolekcji wynika też z faktu, iż w zbudowanym na bagiennym podłożu Gdańsku doskonale zachowują się materiały organiczne, jak drewno, skóra, tkaniny i tp.

Szczególnie elegancko i pomysłowo wykorzystano przestrzeń między słupami wewnętrznej ściany (tzw. stolcowej), które zostały częściowo zasłonięte podwójnymi szybami, a między nimi zawisły drewniane i żelazne narzędzia codziennego użytku. Pod stopami wyraźnie odczuwa się pochyłość podłogi. Dodatkowych informacji dostarczają zwiedzającym dwie stacje dotykowe, gdzie sami wybieramy prezentacje dotyczące między innymi dawnej mody, handlu, oświetlenia czy rzemiosła.

W wydzielonym miejscu przygotowano stanowiska do prezentacji archeologii podwodnej. Na monitorach, które wyglądają jak wielkie bulaje, podglądamy razem z pletwonurkami stan podwodnej partii nabraży przy bramach wodnych Gdańska.

Na tej samej kondygnacji powstały też dwie sale projekcyjne. W jednej ustawiono amfiteatralnie rzędy starych kinowych foteli. Pokazywane są tu filmy o historii Wyspy Spichrzów, o trawiących ją pożarach i pracach archeologicznych prowadzonych od lat dziewięćdziesiątych XX wieku. Wszystkie filmy i animacje powstały w Muzeum Archeologicznym. ■



Centrum Edukacji Archeologicznej „Błękitny Lew” jest częścią tworzonego przez Muzeum Archeologiczne tryptyku edukacyjnego, który będzie się składał (oprócz ekspozycji w spichrzu przy Chmielnej) z Grodziska w Sopocie przy ulicy Haffnera 63, gdzie prowadzona jest edukacja w zakresie historii plemiennej Pomorza i z czasów pierwszych Piastów (IX-XI wiek) oraz Zamczyska przy ulicy Rycerskiej, które na razie pozostaje w fazie projektu. Ma tu powstać rekonstrukcja średniowiecznego Gdańska z wieków X-XIII z jego domami, zapachami, warsztatami i hałasami. „Uliczka Hanzeatycka” jest namiastką tego projektu. Na Zamczysku będzie kilka takich uliczek.

Centrum „Błękitny Lew” wychodzi z propozycją żywego poznawania historii przez uczestnictwo w lekcjach muzealnych, koncertach, pokazach walk rycerskich czy urządzanych w tawernie biesiadach z tańcami przy dawnej muzyce. Można umówić się na spotkanie z udziałem zaprzyjaźnionego regimentu piechoty cudzoziemskiej, którego dowódca będzie próbował zwerbować nas do oddziału i przy tej okazji dużo usłyszymy o uzbrojeniu, spróbujemy fechtunku rapierem, szpadą i szablą. Centrum zaprasza w lipcu i sierpniu codziennie (oprócz poniedziałków) w godzinach 10-18; bilety ulgowe w cenie 6 złotych i normalne – 8 złotych, rodzinne – 20 złotych.

Główna siedziba Muzeum Archeologicznego przy ulicy Mariackiej 25/26 też jest otwarta dla zwiedzających codziennie (z wyjątkiem poniedziałków) w godzinach 10-17; bilety ulgowe w cenie 4 złote, i normalne – 6 złotych, rodzinne – 10 złotych.

Skansen archeologiczny „Grodzisko w Sopocie” można odwiedzać codziennie (z wyjątkiem poniedziałków) w godzinach 10-18; bilety ulgowe w cenie 2 złote, normalne – 4 złote, festyny i lekcje żywej historii na zamówienie – 5 złotych.

OBROTNICE Z WYSPY

Tekst: Tadeusz T. Głuszko



Podczas prac archeologicznych przy ulicy Chmielnej, w południowej części Wyspy Spichrzów, odsonięte zostały dość tajemniczo wyglądające kręgi. Okazało się, że są to pozostałości dawnych obrotnic kolejowych.

Połączenie Gdańska z oplatającą nasz glob pajęczyną dróg żelaznych spowodowało, że również w tym mieście kupcy zaczęli korzystać z tego rodzaju transportu. Po 17 września 1884 roku wyraźnie można było to dostrzec w samym centrum handlowym Gdańska – na Wyspie Spichrzów. Na jej głównej arterii – ulicy Chmielnej (Hopfengasse) – oddano do użytku bocznice kolejową, która stanowiła własność Korporacji Kupców Gdańskich (Die Corporation der Kaufmannschaft zu Danzig).

Pociągnięto ją od pierwszego gdańskiego dworca pasażerskiego i towarowego (dworzec Brama Nizinna – Bahnhof Leege Tor), otwartego 17 lipca 1852 roku na gruntach częściowo odebranych Wyspie Spichrzów. Aby uzyskać teren pod ten obiekt, zasypano bowiem początkowy odcinek Starej Motławy, co spowodowało przyłączenie do lądu stałego części południowego krańca wyspy, którą zajmował Smolny Dwór, ze względów pożarowych oddzielony od korpusu wyspy wąskim kanałem, zresztą zachowanym do dzisiaj. Mimo ogromnych pożarów z marca 1945 roku i późniejszych zniszczeń na Wyspie Spichrzów (ciągle niezaleczonych) oraz utraty przez nią po wojnie dawnej funkcji, w kilku miejscach zachowały się ślady przypominające, że pod bramy i windy jej spichlerzy przetaczano kiedyś towarowe wagony. Część dawnych urządzeń kolejowych widać gołym okiem, inne wydobywają się spod gruzu i ziemi archeolodzy. Są to tory, rozjazdy, obrotnice.

Z terenów dworca Brama Nizinna bocznica docierała na wyspę przecinając ulicę Toruńską (Thornischerweg) oraz równoległy do niej kanał, nad którym tory poprowadzono dwoma (a w pewnym okresie trzema) mostami. Zarówno stare mapy jak i ślady na jezdniach pokazują, że tory nie pojawiły się na wszystkich ulicach wyspy.

Główną linię poprowadzono ulicą Chmielną. Na północnym cyplu skręcała w ulicę Pożarniczą (Leitergasse), z której brała zakręt na południe i równoległa do Nowej Motławy ulicą Motławską (An der Neuen Mottlau) docierała do ulicy Ciesielskiej



Stare zdjęcie z około 1930 roku przedstawia scenkę przy obrotnicy na ulicy Chmielnej, blisko składu soli (Salzlager) Richarda Giesbrechta (Hopfengasse 21). Dzięki niej wagony mogły wjechać w ulicę Ciesielską (i odwrotnie). W jezdni są dwa tory. Mężczyzna, stojący na bruku z batem i parą koni, to zapewne spichlerzowy „maszynista”, który zaraz przetoczy stojący opodal wagon na obrotnicę i chwilę później wjedzie z nim w korytarz ulicy Ciesielskiej. Zanim zniknie na dobre, pewnie na krótko się cofnie, by ustawić obrotnicę do pozycji wyjściowej. Jak tego dokona? Tak, jak ją obrócił! Zatknie drąg do jednego ze sterczących z platformy rękawów, i obróci ją, idąc kilka kroków po bruku. Nie można wykluczyć, że zastąpi go w tym (lub wspomógł) stojący opodal jegomość z laseczką. Twarde stalowe rękawy, jak i pokrywająca obrotnicę blacha, mogły być utrapieniem dla pieszych, koni, furmanów i samochodów. Nie dość, że wadziły, to jeszcze ślizgały się na nich nogi i kopyta. Papieros w ustach pana manewrowego i obecność samochodu ukazują, jak dalece władze miejskie odstąpiły od rygorów przepisów przeciwpożarowych. Mimo wszystko do końca wojny obowiązywał zakaz wpuszczania na wyspę parowozów. Był pomysł, by zastąpić zaprzęgi końskie małymi elektrowozami, ale przekreśliły go na zawsze wydarzenia, jakie nastąpiły po marcu 1945 roku

(Schleifengasse), u której wylotu zamykała pętlę, łącząc się ponownie z Chmielną. W pewnym okresie w południowej części wyspy boczne tory obsługiwały ulicę Żytnią (Judengasse, a po roku 1933 – Speichergasse) i Jaglaną (Kiebitzgasse). Z uwagi na rygorystyczne przepisy przeciwpożarowe (do września 1863 roku na Wyspie Spichrzów obowiązywał nawet zakaz palenia tytoniu) nie miały prawa pojawić się tam sypiące iskrami parowozy. Do przeta-

czania wagonów korzystano z końskich zaprzęgów.

Brunon Zwarra w swoich „Wspomnieniach gdańskiego bówki” tak opisuje manewry spichlerzowych kolejarzy: „W tamtych latach panował na Wyspie Spichrzów duży ruch i rozlegało się często na ulicy Chmielnej głośnie dzwonienie człowieka, który szedł po torze kolejowym machając dużym dzwonkiem i wywijał ostrzegawczo czerwoną chorągiewką. Za nim posuwał się

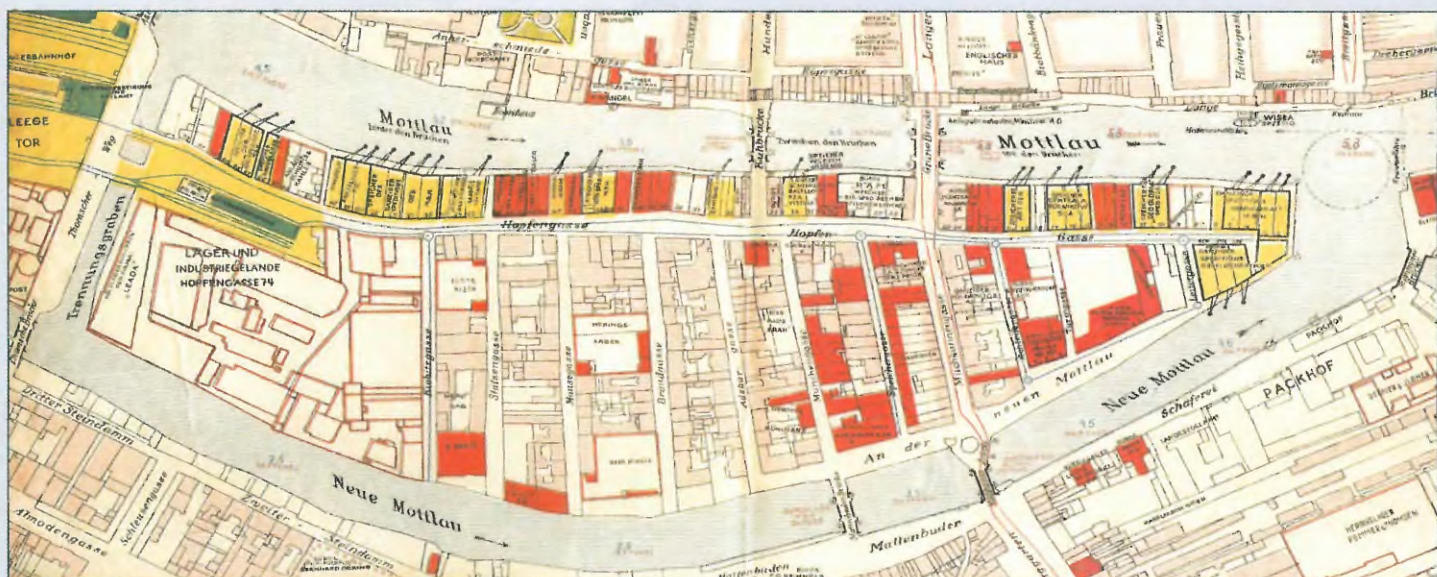


FOTO: ZBIORY REJALNE, KRAJOWE

w odległości kilkudziesięciu kroków sznur wagonów ze zbożem, pociąganych przez zaprzęgnięte do nich kilkanaście koni. (...) Przed wjazdem na ul. Spichrzową była na ul. Chmielnej obrotnica, z której kierowano wagony pod znajdujące się na tej ulicy spichrze. Niekiedy stały na całej długości ul. Chmielnej wagony ze zbożem, przy których uwijali się zakurzeni sztauerzy. Mieli na sobie składane w formie długich kapturew worki i wyładowywali z wagonów zboże. Przybywało ono najczęściej luzem, więc ładowano je do metalowych wózków na wysokich kołach i transportowano w głąb spichrza”.

Na wielu odcinkach ulic bocznie tworzyły pary torów, które poprowadzono jak linie tramwajowe środkiem jezdni, by nie blokowały ruchu przy bramach spichlerzy. Dla ułatwienia manewrów stosowano rozjazdy, które pozwalały na stosunkowo prostą zmianę toru oraz mijankę. Szczególnie ważną rolę pełniły osadzone w okrągłych zagłębieniach jezdni obrotnice kolejowe, które na nieszerokich i ciasno zabudowanych uliczkach umożliwiały łatwą zmianę kierunku jazdy wagonów. Instalowano je w miejscach, gdzie spotykały się tory stykających się ulic.

Obrotnica taka jest rodzajem jednoprzęsłowego mostu kolejowego. Ma platformę z szynami umieszczoną na poziomie jezdni i na osi ułożonych na niej torów. Przęsło wspiera się centralnie na jednym filarze (z którym nie styka się bezpośrednio, ale jest – jak wskazówka kompasu – „zawieszone” na osadzonym tam czopie) i zamiast dwóch przyczółków ma tylko jeden, ale za to niezwykły, bo otacza filar na kształt cembrowiny, przykrytej metalową obręczą. Przęsło obrotnicy może jak karuzela zmieniać położenie we wszystkich kierunkach, bowiem środkiem opiera się na czopie, a na skrajach wyposażone jest w rolki, którymi przetacza się po wspomnianej obręczy. Dla bezpieczeństwa ruchu pieszego i kołowego przęsła

ulicznych obrotnic obudowywano półkolistą konstrukcją stalową (wspartą jak przęsło na rolkach), na której układano dyle i osłaniano stalowymi pokrywami.

Obrotnice tego typu, jak te spotykane na Wyspie Spichrzów, obracano ręcznie, trochę podobnie jak kierat. Służyły do tego sterujące przy obwodzie platformy charakterystyczne stalowe rękawy, w które zatykano drągi tworzące dźwignie (rękawy przypuszczalnie były

Spichlerzowa linia kolejowa z zaznaczonymi obrotnicami na mapie z około 1936 roku. Obrotnice przy Chmielnej 73 prawdopodobnie już wyłączono z eksploatacji

umocowane na zawiasy, by można ustawić drąg pod kątem pozwalającym na obrót z boku jezdni). Na platformie obrotnicy mieścił się jeden wagon. Przed rozpoczęciem manewru unieruchamiano go ręcznym hamul-



FOTO: ZBIORY REJALNE, KRAJOWE

Po prawej widoczny pierwszy dworzec kolejowy Gdańska (po przekształceniu na dworzec towarowy). Wyżej południowy fragment Wyspy Spichrzów i tory z budynkami ekspedycji towarowej przy Chmielnej 73. To tu czynne były obrotnice, których pozostałości odsonili niedawno archeolodzy. Na zdjęciu widoczny most w ciągu ulicy Toruńskiej.

cem lub wkładanymi pod koła blokadami. Dzięki obrotnikom wagony pokonywały wszystkie zakręty. Ułożenie pętli kolejowych było w tych warunkach nierealne – wąskie ulice przecinały się prawie pod kątem prostym i zabudowane były gęsto spichlerzami.

W tym roku archeolodzy odsłoniли kamienno-ceglane fundamenty dwóch obrotnic przy ulicy Chmielnej 73 (nieco na południe od spichlerza „Błękitny Baranek” – piszemy o nim w tym numerze „30 Dni”, str. 53-57). Na tej działce prowadzone są ratunkowe wykopaliska archeologiczne, bowiem

działał też warsztat naprawy taboru kolejowego obsługującego spichlerze (Speicherbahn) i czynny był punkt celny. 1 września 1939 roku cały ten majątek przejęła kolej niemiecka (Deutsche Reichsbahn).

Odsłonięte przez archeologów podwaliny obrotnic widać z ulicy, mimo że teren jest ogrodzony. Zbudowane z polnych głazów wyglądają jak przyziemia gotyckich wież albo cembrowiny równie „starożytnych” studni. Pokrywają je mocno zdekompletowane warstwy cegieł. To na nich spoczywały metalowe obręcze, po których

rzeć na północy wyspy, w miejscach, gdzie Chmielna styka się z ulicą Ciesielską i Pożarniczą (spotykamy tam również rozjazd łączący parę torów). Przedstawiają smutny widok. Ich tarcze częściowo pokrywa bruk, asfalt i trylinka (dawniej osłaniały je dyle i blacha). Jeśli przyjrzymy się uważniej, dostrzeżemy przy obręczach ślady rękawów, w które spichlerzowi kolejarze zapuszczali drągi.

Prawdopodobnie z linii kolejowej korzystano na wyspie jeszcze po wojnie przy uprzątnięciu gruzu, być może i jakiś czas póź-



FOTO TADEUSZ T. GURZIO

Obrotnica na styku Chmielnej i Pożarniczej; tory Chmielnej dochodziły aż do widocznego w głębi po lewej spichlerza „Daleka Droga”

w niedalekiej przyszłości staną tam biurowce bądź domy mieszkalne. Jej właścicielem jest spółka „Inpro”.

W czasach Wolnego Miasta pod tym adresem mieściły się bocznice kolejowe z rampami i magazynami podlegającymi zarządowi Biura Gdańskiego PKP, które było bezpośrednio podporządkowane polskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku (od 1933 roku w Toruniu). Jak podaje księga adresowa z 1937 roku, istniał tu lokal oddziału Związku Polaków na Dolnym Mieście,

przetaczały się rolki platform. Niezłe zachowały się ceglane filary, na których opierały się iglice czopów. Między filarami a ścianami cembrowin występuje wolna przestrzeń – to kanały, do których od czasu do czasu zapuszczali się pracownicy spichlerzowej kolei, by dokonać przeglądu, uzupełnić smary czy usunąć dostające się szczelinami zanieczyszczenia.

Jak możemy zauważyć, obrotnice dzieliła odległość zaledwie kilkunastu metrów. Z lektury starych planów dowiadujemy się, że przez pewien czas te obrotnice łączył odciinek toru.

Dwie niezłe zachowane obrotnice (a nie tylko ich podwaliny) możemy jeszcze obej-

niej podstawiano wagony pod czynny do lat osiemdziesiątych elewator, urządzony w spichlerzu „Deo” przy Chmielnej 10. Wątpliwe jednak, czy korzystano jeszcze wtedy z obrotnic. Tę wątpliwość uzasadnia ślad trwałego unieruchomienia tarczy platformy przy elewatorze, na wysokości ulicy Pożarniczej, którą ktoś zespał z pierścieniem osadzonym na podwalinie.

Odsłonięte podwaliny obrotnic z Chmielnej 73 zostaną rozebrane, by dać miejsce nowej architekturze. Znikną bezpowrotnie jedne z ostatnich relikwów dawnego kupieckiego miasta. Póki jeszcze są, może warto zapuścić się na południową część wyspy, by na nie z bliska popatrzeć. ■



Wejście do gdańskiego portu, litografia C. A. Manna z I połowy XIX wieku. Po lewej widoczna latarnia na falochronie, a w głębi pośrodku stara latarnia w Nowym Porcie, brakuje jeszcze strażnicy pilotów (o latarni i strażnicy piszemy w tekście „Kula w górę, kula w dół”)



FOTO: B. P. N. I.


**PATRONAT
30dni
MEDIALNY**

W tym roku, w lipcu, rzeźby z piasku pojawiły się na plaży między Jelitkowem i Brzeźnem. Dziewięć z nich poświęconych jest znanym gdańszczanom, a towarzyszą im dwa lwy.

Bo też wszystko zaczęło się od lwów i programu Czas Gdańskich Lwów, w ramach którego zorganizowany był pierwszy plener na plaży na Stogach (pisaliśmy: „30 Dni” nr 4/2007). W tym roku

niezawodny Andrzej Stelmasiewicz i jego Fundacja „Wspólnota Gdańska” umiejscowili swoją imprezę przy nadmorskim szlaku spacerowym, a rzeźbiarzom zadali inny, bardzo gdański temat.

Bohaterami rzeźb stali się znani gdańszczanie, od tych, których nazwać można „sztandarowymi” postaciami historii naszego miasta – jak Jan Heweliusz, Daniel Fahrenheit czy Artur Schopenhauer, po nieco mniej obecnych w zbiorowej pamięci – jak Daniel Chodowiecki, Daniel Gralath czy Filip Clüver. Spośród żyjących nie mogło oczywiście zabraknąć Lecha Wałęsy i Güntera Grassa.



FOTO: WOLTER LUKASZOWSKI / KFP



FOTO: TADEUSZ T. CLUSZKO

Rzeźby z piasku na plaży



Może to wyglądać na paradoks, ale rzeźby – choć piaskowe – nie mogą powstać z nadmorskiego piasku. Aby przygotować bloki do rzeźbienia, trzeba przywieźć kilkaset ton tego materiału z odpowiednich złóż, a potem uformować bryły, stosując szalunki i specjalne urządzenia.

Plenerowi rzeźbiarze (z Polski, Ukrainy i Mongolii) pracowali przez tydzień, by stworzyć nadmorską galerię. Dzięki odpo-

wiedniemu zabezpieczeniu (żel ekologiczny, który chroni przed działaniem wiatru i wody), rzeźby powinny przetrwać co najmniej do końca wakacji. Organizatorzy szacują, że plener odwiedzi kilkaset tysięcy osób.

Zapewne nie są to szacunki „na wyrost”, gdyż na tle monumentalnych rzeźb przez sześć tygodni toczy się I Festiwal Sztuki Tutejszej Tutart 2008. Na plaży ustawiono

scenę, na której swoją muzykę oferują trójmiejscy artyści. W pierwszym tygodniu dominowała muzyka klasyczna, w drugim rockowa, dalej teatr i taniec. Będzie jazz, performance, a na zakończenie (ostatnie dni sierpnia) „tydzień wolności”. Obok festiwalowej sceny powstał też Plażowy Dom Kultury, w którym prowadzone są różnego rodzaju zajęcia (w formie warsztatów) dla dzieci, młodzieży i osób niepełnosprawnych. ■



FOTO: SEBASTIAN ELLIUSZ / A7P PL

Gdyńscy „Architekci” projektowali dla Warszawy

Gdyńska pracownia CKK Architekci uzyskała wyróżnienie w konkursie na opracowanie koncepcji zagospodarowania przestrzennego terenu otaczającego Stadion Narodowy w Warszawie.

To był największy powojenny konkurs na zagospodarowanie terenów w stolicy. Na 40 hektarach, które otaczają stadion, trzeba było uwzględnić funkcjonowanie centrum kongresowego na 8 tysięcy osób, hotelu z czterystu pokojami, centrum rozrywkowego, biur o łącznej powierzchni co najmniej 40 tysięcy metrów kwadratowych, hali widowiskowo-sportowej i wystawienniczo-targowej.

Gdyńscy projektanci zostali wyróżnieni za poszukiwania formalne, które wyprowadzili z trafnej obserwacji, że to miejsce stanowiło zielone błonia wokół stadionu. Zdaniem sądu konkursowego, wypływająca z tego propozycja, by 10 hektarów zabudowy ukryć pod „zielonym” dachem, jest interesująca, jednak „funkcjonowanie w ten sposób stworzonych przestrzeni nie jest zadowalające”. Jury przyznało, że gdyńska praca jest „konsekwentna i w swoisty sposób piękna”.

W konkursie wzięło udział 51 pracowni, które nadesłały 22 prace. Autorami gdyńskiego opracowania, które uzyskało wyróżnienie w konkursie, są Anna Król, Paweł Kościński i Paweł Abramowicz. ■

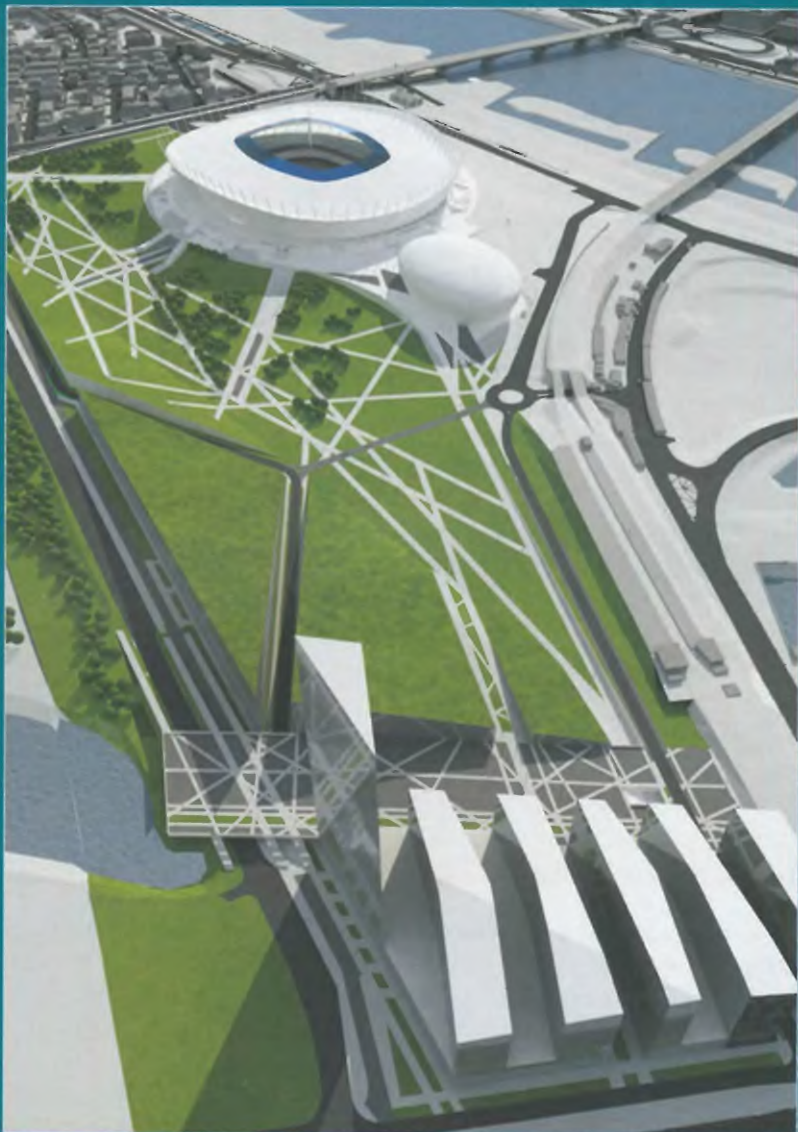


FOTO: CKK ARCHITEGO

Na Gdańskim o Gdańsku

Studia gedanistyki – jako kurs studiów podyplomowych – można podjąć na Uniwersytecie Gdańskim w nowym roku akademickim. Nowe studium poświęcone będzie dziejom miasta, jego kulturze i dziedzictwu regionalnemu.

Program jest niezwykle bogaty: od archeologicznych nowinek i rewelacji o najstarszych dziejach grodu na Motławie, po czasy przedwojennego Wolnego Miasta i peerelowskich zawirowań, od przebogatej kultury materialnej hanzeatyckiego emporium, po różne aspekty kultury duchowej tego szczególnego

miejsca na mapie Polski i Europy” – mówi doktor Sławomir Kościński, kierownik nowego studium.

Wykładowcami będą przede wszystkim naukowcy z Instytutu Historii UG, którzy prowadzą badania nad dziejami naszego miasta, między innymi profesorowie Edmund Kizik i Błażej Śliwiński, Grzegorz

Berendt i Sławomir Kościński, historyk sztuki Jacek Friedrich. Swoje wykłady będą też mieli pracownicy gdańskich muzeów: Archeologicznego i Morskiego. Takie grono wykładowców zapewni dostęp do najnowszych odkryć i badań w tej dziedzinie. Zajęcia będą wzbogacane o prezentacje i wycieczki.

Gdańsk jest drugim (po Warszawie) miastem w Polsce, które oferuje słuchaczom możliwość studiowania swoich dziejów. Oferta skierowana jest głównie do nauczycieli historii, polonistów, dziennikarzy, przewodników turystycznych, ale też miłośników Gdańska, którzy ukończyli studia licencjackie lub magisterskie. Studia gedanistyczne trwać będą rok, zajęcia prowadzone będą w soboty i niedziele (łącznie 240 godzin). Studia są płatne (1400 złotych za semestr). ■

Nasi autorzy wyróżnieni

Bohdan Szermer i Waldemar Borzestowski, autorzy licznych tekstów publikowanych w „30 Dniach”, zostali uhonorowani prestiżowymi wyróżnieniami.

Bohdan Szermer od kilku dziesięcioleci jest obecny w trójmiejskim środowisku urbanistycznym. Jest autorem i współautorem wielu opracowań i książek (w tym numerze „30 Dni” publikujemy jego tekst poświęcony Twierdzy Wisłoujście i zagospodarowaniu terenów nad Martwą Wisłą). W czerwcu uhonorowany został medalem Mściwoja II, którym od dziesięciu lat wyróżniani są gdańszczanie za wybitne osiągnięcia w swoich dziedzinach, które dobrze służą miastu. Kapituła przyznająca medale doceniła „długoletnią działalność Bohdana Szermera w dziedzinie urbanistyki i komunikacji, autorstwo i współautorstwo książek, które do dziś są podstawą wiedzy w tej dziedzinie, oraz wnikliwą i konstruktywną analizę przedsięwzięć i planów”.

Medale Mściwoja otrzymali również: Franciszek Duszeńko (pośmiertnie), Tadeusz

Fiszbach, Czesław Skonka, Piotr Soyka i Barbara Szczepuła-Ponikowska.

Waldemar Borzestowski (w tym numerze „30 Dni” można przeczytać jego tekst o wizycie Augusta II w Gdańsku) otrzymał wysokie odznaczenie za upowszechnianie kultury węgierskiej w Polsce. Z rąk ambasadora Węgier w Polsce, Roberta Kissa, odebrał Złoty Krzyż Zasługi Republiki Węgierskiej. W dużej mierze docenione zostały jego publikacje w „w gdańskim dwumiesięczniku »30 Dni«, w których pisze na temat węgierskich wątków w historii Gdańska i Pomorza”.

Węgierskie odznaczenia otrzymali też: Roman Gutek (prezes Gutek Film, Krzyż Rycerski Orderu Republiki za promocję węgierskiego kina w Polsce) i Wiesław Barański (członek Towarzystwa Polsko-Węgierskiego w Gdańsku, Złoty Krzyż Zasługi za działalność w tym stowarzyszeniu). ■



Powyżej: inżynier Bohdan Szermer podczas uroczystości w Dworze Artusa.

Ponizej: Ambasador Kiss i Polacy wyróżnieni węgierskimi odznaczeniami, drugi od lewej Waldemar Borzestowski



Jesteśmy dla Gdańszczyzn i Gdańska

Przestrzeń Wolności

**FUNDACJA
GDAŃSKA**
www.fundacjagdanska.pl



Urodziny
Heweliusza



Biblioteka
Gdańska



Międzynarodowy
Festiwal Piwa

Baltic Sail



Wigilijna
Paczka



Trefl
Gdańsk

Fotografie z Trójmiasta

Ireneusz Dunajski mówi, że jego album jest w pełni dziełem autorskim – sam fotografował, wybierając miejsca i porę dnia wykonania fotografii, sam z tych zdjęć skomponował książkę, wreszcie sam przygotował komputerową „obróbkę” graficzną.

Można odnieść wrażenie, że chodziło mu o to, by w uchwytnej dla fotografii sposób odnaleźć szczególnie, własny i osobisty, klimat i nastrój każdego z miast nadmorskiej metropolii. Bo tylko tutaj – zaznacza Dunajski – „w ciągu jednej godziny możemy

się przenieść z renesansowego Gdańska do secesyjnego Sopotu i poczuć przestrzeń modernistycznej Gdyni. Każde z tych miast posiada swój odrębny charakter oraz niepowtarzalne widoki do fotografowania”.



Autor przywołuje wezwanie Jana Bulhaka, starego mistrza fotografii – „fotografujcie sercem” – i wyznaje, że towarzyszyło mu ono „przez ostatnie trzy

lata, gdy podczas wędrówek z aparatem” starał się „uchwycić niezwykle piękno Trójmiasta”. „Każde ze zdjęć – pisze Dunajski – powstało z myślą o tym wydawnictwie i nigdy dotąd nie było publikowane. Mój autorski album dedykuję wszystkim miłośnikom Trójmiasta i zapraszam w jedyną w swoim rodzaju fotograficzną podróż”.

Wszystkie teksty i podpisy podane są w trzech (oprócz polskiego) językach: angielskim, niemieckim i szwedzkim. Album „Gdańsk Sopot Gdynia” wydany został przez Dimedia Ireneusza Dunajskiego i jest jego wyłącznym dystrybutorem.

Studia Muzeum Historycznego

Dwie publikacje wydane przez Muzeum Historyczne Miasta Gdańska są pokłosiem sympozjów, które to muzeum organizowało w 2007 roku.



Jedna z nich zawiera materiały z sesji poświęconej 550. rocznicy nadania miastu honorowego przywileju przez króla Kazimierza Jagiellończyka. To podczas tej sesji pod sklepieniem wielkiej hali Dworu Artusa zawisł model „Okrętu Kościoła”,

zrekonstruowany według przedstawienia z zaginionego obrazu pod tym samym tytułem (pisaliśmy: „30 Dni” nr 3/2007).

Tematyka sesji koncentrowała się wokół światopoglądu gdańszczan w drugiej połowie XV wieku, odczytywanego i interpretowanego poprzez malarzskie przedstawienie na obrazie „Okręt Kościoła”. Dlatego Edward Śledź mówił o „tożsamości gdańszczan na przykładzie wystroju Dworu Artusa”, Tomasz Duchnowski o postaciach świętych odnajdywanych na wspomnianym obrazie, a Monika Jankiewicz-Brzostowska o „średniowiecznych wizjach statku jako wehikułu zbawienia”.

Drugi tom muzealnej serii „Res gedanenses” przynosi materiały z sympozjum i wystawy zorganizowanych w dwusetną rocznicę utworzenia napoleoń-

skiego Wolnego Miasta. W trakcie sympozjum Andrzej Nieuważny mówił o dziejach Wolnego Miasta, Adam Paczusi omawiał ikonografię obłężeń Gdańska, Edmund Kizik przedstawiał sytuację finansową miasta w tym okresie, a Ewa Barylewska-Szymańska przybliżała jego życie codzienne. Mówiono także o wielu wybranych problemach (m.in. Edward Hadaś o poczcie napoleońskiej, a Jerzy Michalak o „siedmiu chudych latach” w życiu muzycznym i teatralnym Gdańska).

We wstępie do tego tomu Tadeusz Stegner zauważa, że prezentowane studia zmodyfikują „może niektóre sądy o tym jakże ważnym i nieco już zapomnianym okresie w dziejach Gdańska”, jakim były czasy napoleońskie.

Obrazy Berezniackiego

Kiejstut Berezniacki jest gdańskim artystą, „którego malarstwo istnieje w zbiorowej świadomości już blisko pięćdziesiąt lat”. Zapewne na podsumowanie tego półwiecza przygotowany został cykl wystaw jego obrazów w kilku miastach (pierwsza w Muzeum Narodowym – Pałac Opatów w Oliwie), a towarzyszy im ten obszerny album.

W otwierającym tom słowie wstępnym, Wojciech Zmorzyński

zauważa, że „twórczość artysty cała zanurzona jest w przeszłości, która dla niego samego z biegiem lat stale zyskuje na znaczeniu. Przywołane z klisz pamięci dawne wspomnienia zostały utrwalone poprzez doświadczenie –



przedstawione na płótnach jakby w momencie przejścia z czasowości do beczasowości”.

W albumie odnajdujemy ponad dwieście pięćdziesiąt reprodukcji obrazów Berezniackiego i ponad siedemdziesiąt rysunków. A na nich „przestrzeń bez ruchu, milczenia, jakiejś maturalnej czy wanitownej ciszy, wieczystych znierruchomień” – pisze Zmorzyński.

Wydawcą albumu prezentującego malarstwo Kiejstuta Berezniackiego jest Muzeum Narodowe w Gdańsku.



Album jest wielkim podsumowaniem dziesięciolecia projektu „Był sobie Gdańsk”. Zawiera wszystko to, co najlepsze i najciekawsze w pięciu wydanych dotychczas tomach.

• Cena 65 zł •



Lider Platformy Obywatelskiej przekonuje, że doświadczenie pokolenia Solidarności jest prawdziwym fundamentem, na którym budować można lepszą przyszłość.

• Cena 15 zł •



Nastrojowy album, ukazujący te fragmenty miasta, które zniknęły bezpowrotnie lub zmieniły się w zasadniczy sposób.

Podpisy w języku niemieckim.

• Cena 14 zł •

Do nabycia: „Millenium Media”
ul. Szeroka 121/122, 80-835 Gdańsk
tel.: 058 305 60 22
e-mail: 30dni@use.pl
Również wysyłka na terenie Polski



Wędrowka po przedwojennym Wrzeszczu ukazuje fenomen jego własnej tożsamości prawie osobnego miasta, które jednak w istotny sposób postaje „gdańskie”.

• Cena 42 zł •



Oliwa jest dziś pozornie podobna do tej przedwojennej. Oglądając ten album uświadamiamy sobie, że jednak jest to złudzenie, że wchodzimy w świat odległy i budzący nostalgię.

• Cena 42 zł •

Opowieść z bulterierem

Czy bulterier może być lekiem na utrapienia wieku średniego? Dawid, rozwiedziony czterdziestolatek, stracił właśnie kolejną pracę, więc kiedy znajomi proszą go o odpłatną opiekę nad psem, nie waha się długo. Na spacerach z czworonogiem poznaje osiedlową śmietankę towarzyską. Uaktywnia się na forach internetowych odwiedzanych przez zapalonych „psiarzy”. Wirtualne znajomości nieoczekiwanie przeradzają się w romanse. Życie wreszcie nabiera rumieńców.

Sielankę zakłóca pojawienie się femme fatale, która próbuje osaczyć Dawida. Do tego dochodzą kłopoty z bandziorami i policją. A co najgorsze – pies



ma niedługo wrócić do swoich właścicieli. Jednak nasz bohater nie jest już mężczyzną słabym i niezdeterminowanym. Zamierza walczyć.

Za pomocą takiego streszczenia na okładce wydawca wprowadza nas w opowieść Waldemara Borzestowskiego. Opowieść spokojną i mimo wszystko pogodną. Można powiedzieć, że jej rytm skłania do traktowania tej lektury jako uzupełnienia wakacyjnego wypoczynku. A w tle narracji rozwiedzonego czterdziestolatka odnajdujemy gdański krajobraz, domy i ulice, zarysowany wprawdzie dyskretnie, ale wyraźnie.

Waldemar Borzestowski jest od dawna obecny na łamach „30 Dni”. Przynajmniej dwa, trzy razy w roku publikujemy jego teksty. Jego powieść wydało warszawskie Wydawnictwo W.A.B.

Ekslibrisy z lwami

„Lwia” ekspansja Andrzeja Stelmasiewicza, twórcy programu Czas Gdańskich Lwów i służącej mu Fundacji „Wspólnota Gdańska”, obejmuje coraz liczniejsze dziedziny plastyki i kultury. Po konkursie rysunkowym i fotograficznym zorganizowany został konkurs na ekslibris, a album jest jego prostą konsekwencją.

Konkurs miał charakter międzynarodowy, a jego współorganizatorami były jeszcze dwie inne instytucje – Gdański Archipelag Kultury i Dom Kultury „Wyspa Skarbów”. „Bardzo cieszy sukces ogłoszonego przez nas konkursu” – pisze Andrzej Stelmasiewicz na okładce albumu. „441 prac z 36 krajów! Cieszy nas, że tak wielu twórców uznało lwia symbolikę za właściwą dla Gdańska”.



Krzysztof Cybulski, juror konkursu, zauważa, że „te małe dzieła sztuki przysłane na konkurs, zachwycają kunsztem i technicznymi umiejętnościami artystów oraz ich inwencją w posługiwaniu się skrótem graficznym. Większość nadesłanych ekslibrisów wykonana jest w tradycyjnych technikach graficznych, takich jak akwaforta, akwatinta, sucha igła, drzeworyt, linoryt, miedzioryt i litografia. Podziw wzbudza jak zawsze mistrzowski warsztat artystów, różnorodność stylów i rozwiązań

kompozycyjnych, posługujących się niebanalną symboliką i metaforą nawiązującą do idei konkursu gdańskich lwów”.

Prezydent Paweł Adamowicz w swoim słowie wstępnym zaznacza, że „zwycięska praca będzie promowała wizerunek współczesnego Gdańska, tak samo jak przed wiekami czyniła to miejska pieczęć czy wyroby bursztynników”.

Pierwszą nagrodę w konkursie Ekslibris „Gdańskie Lwy” uzyskał niemiecki grafik Axel C. A. Jirsch.



W najnowszym 88. numerze „Przeglądu Politycznego”:

Schopenhauer puka do drzwi

Paweł Huelle • Golo Mann

Bronisław Świdorski • Arkadiusz Żychliński

Teologia polityczna

Leszek Kołakowski • Jan Tokarski

Mark Lilla • Michał Bohun • Pierre Manent

Thomas Assheuer • Marek Wittbrot



SIEĆ 34

Taniej niż myślisz...

Blżej niż Ci się wydaje...



SIEĆ 34

ul. Zastawna 31
83-000 Pruszcz Gdański
tel. (058) 692 02 80/81
fax (058) 763 34 00/01
www.siec34.pl

Operatorem Sieci 34 jest: **RABAT POMORZE S.A.**

„30 Dni” – dwumiesięcznik, pomagający lepiej poznać i bardziej pokochać Gdańsk, Sopot, Gdynię i Pomorze Gdańskie

30dni Archiwum



Numery archiwalne „30 Dni” do nabycia w siedzibie redakcji • Gdańsk, ul. Szeroka 121/122