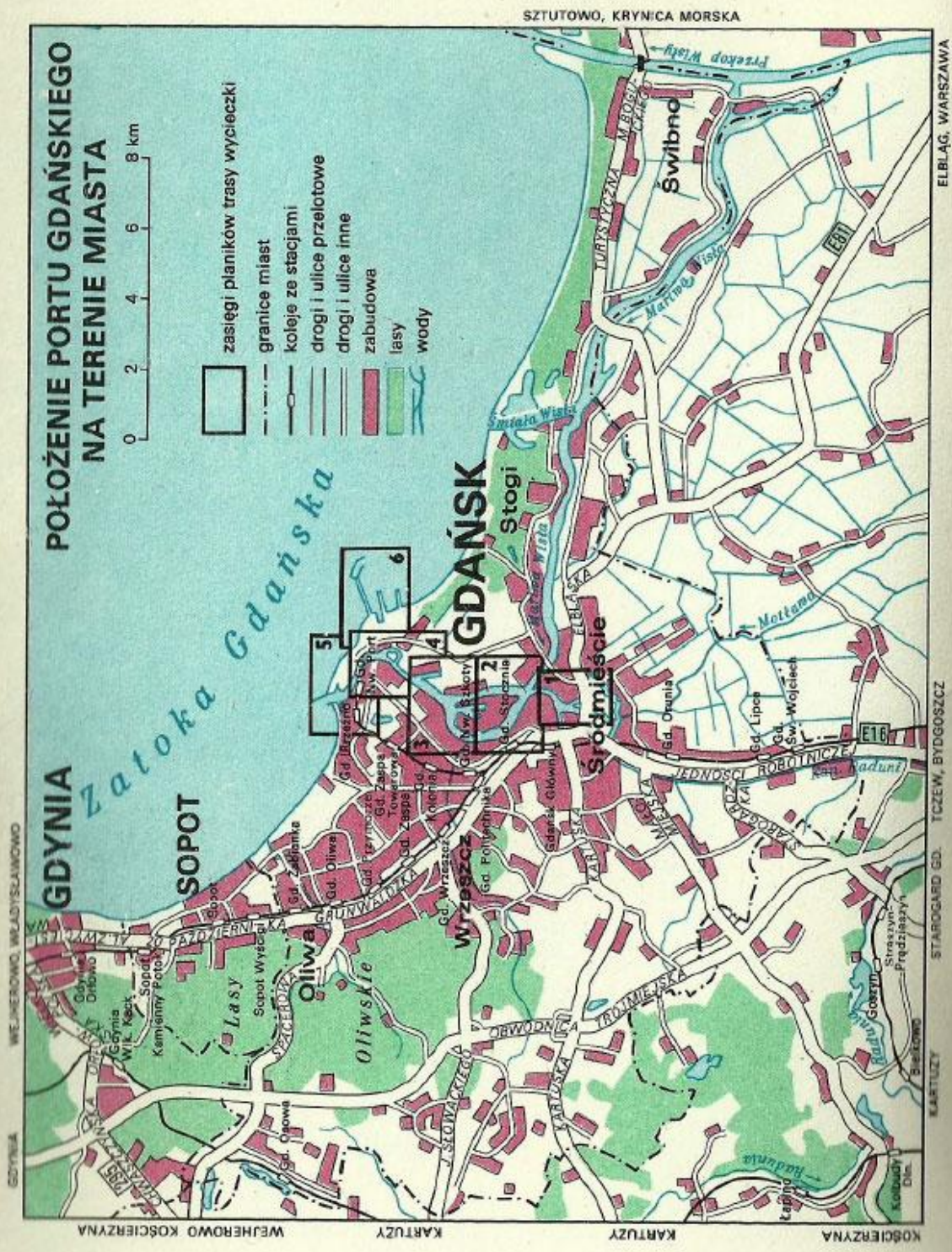


POŁOŻENIE PORTU GDAŃSKIEGO NA TERENIE MIASTA



- zasięgi planików trasy wycieczki
- granice miast
- koleje ze stacjami
- drogi i ulice przelotowe
- drogi i ulice inne
- zabudowa
- lasy
- wody



GDYNIA
WĘJHEROWO, WŁADYSŁAWOWO

GDYNIA

SOPOT

GDAŃSK

Śródmieście

Swibno

SZTUTOWO, KRYNICA MORSKA

ELBLĄG, WARSZAWA

WĘJHEROWO, KOŚCIERZYNA

KARTUZY

KARTUZY

KOŚCIERZYNA

STAROGARD GD., TCZEŃ, BYDGOSZCZ

Franciszek Mamuszka

Port gdański

Przewodnik turystyczny

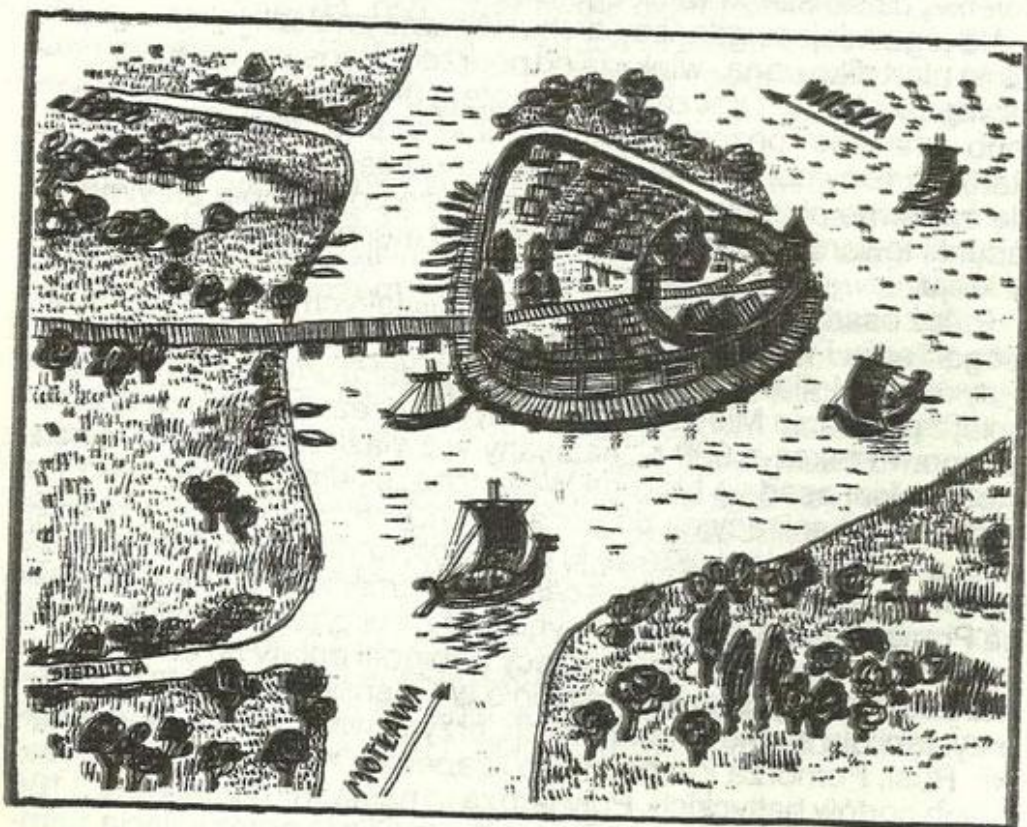


Wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa 1988

RYS DZIEJÓW PORTU GDAŃSKIEGO

Słowiańska osada Gdańsk powstała we wczesnym średniowieczu, niedaleko ujścia do morza wielkiej arterii wodnej, a raczej jej ówczesnej zachodniej odnogi, która w późniejszych wiekach przekształciła się w główne koryto tej rzeki. W zapiskach żyjącego w VI w. gockiego historyka Jordanesa występuje ona jako *Vistula*, a w przekazach z XI i XIII w. – jako *Wizła* lub *Visła*, czyli *Wisła*.

Do miejsca, na którym powstał Gdańsk, dochodziła również z południa droga lądowa, mazywana drogą kupców – *via mercatorum*. Tu spotykała się z inną, biegnącą ku morzu z dzisiejszych Ka-



Gród i port gdański w końcu X w. (wg A. Zbierskiego)

szub, od grodowego Chmielna, istniejącego niewątpliwie już w VIII w. Gdańsk, którego nazwę w łacińskiej postaci *Gyddanyzc* znaleźć można w pisany źródle z końca X w., istniał na pewno już w IX w. na terenie dzisiejszego Długiego Targu. Jego czysto słowiańska ludność zajmowała się rybołówstwem i rzemiosłem, m.in. garncarstwem, kowalstwem, a także rolnictwem, hodowlą, łowiectwem i, być może, również sztuknictwem. Obok osady, na wodach spokojnie płynącej Motławy, znajdowała się przystań dla łodzi i zapewne małych statków. Łódź wręgowo-klepkową odkryto w 1906 r. przy Długim Targu, w miejscu dzisiejszego hotelu „Jantar”. Znajdowała się na głębokości 5 m, a więc takiej samej, jak odkryta w l. 1971–74 osada z IX w. Osadę otaczał wał ziemny, wzmocniony płotem skonstruowanym z gałęzi. To obronne siedlisko można uważać za kolebkę dzisiejszego wielkiego Gdańska.

Na jego miejscu gdańscy archeologowie znaleźli także kolejną, silnie ufortyfikowaną i większą od poprzedniej osadę portowo-handlową z X–XII w. Otoczona była wałem drewniano-ziemnym, którego znaczne pozostałości odślonięto pod posadzką piwnic Ratusza Głównomiejskiego. We wschodniej jej części znajdował się zapewne plac targowy oraz nabrzeże portu, który przyjmował ładunki towarów transportowanych nad morze drogą wodną z głębi kraju.

Prócz osad z IX oraz z X–XII w., rozwijających się na terenie Długiego Targu i wschodniej części ul. Długiej, powstał w 2 poł. X w., przy ujściu Motławy do Wisły, silny gród, założony najprawdopodobniej z polecenia Mieszka I po zdobyciu przezeń Pomorza Wschodniego. Przekaz z 999 r., napisany w związku z pobytem w nadmotławskiej osadzie biskupa Wojciecha, skierowanego w 997 r. z misją chrystianizacyjną do pogańskich Prusów, nazywa tę osadę mianem *Gyddanzc* i określa ją jako *urbs*, czyli miasto. Dokument z 1148 r. wymienia *castrum Kdanzc in Pomerania* (zamek Gdańsk na Pomorzu), a z jego treści wynika, iż na przystani znajdującej się u podnóża grodu celnicy książęcy pobierali opłaty od statków i towarów. Pewne jest zatem istnienie w Gdańsku w poł. XII w. dużej przystani dla statków handlowych, przybywających ze Skandynawii, Rusi, Pomorza Zachodniego i zapewne ze wszystkich ówczesnych portów bałtyckich. Potwierdza to następny dokument z 1188 r., wystawiony klasztorowi Cystersów w Oliwie przez księcia Sambora I, władcę na grodzie gdańskim. Jest w nim wymieniony *castrum*

et pontis in Gdanzc (zamek i pomost w Gdańsku). Do tego pomostu przybijały statki, przy nim pobierane były opłaty portowe. Gród i osada przygodowa położone były na wyspie. Od wschodu oblewały ją wody Wisły, która wówczas płynęła bezpośrednio przy warowni i dopiero w następnych wiekach oddaliła się o ok. 800 m w stronę morza. Natomiast od południa, zachodu i północy opływały wyspę grodową ramiona Motławy, uchodzącej tutaj do Wisły. W bocznym, zachodnim odgałęzieniu rzeki odkryto po wojnie szeroki pomost i inne konstrukcje drewniane, świadczące, iż mieścił się tu główny basen portu książęcego z X–XIII w. Teren grodowy o powierzchni do ok. 2,7 ha zamieszkały był w XIII w. przez ponad 2000 osób. Otaczający go wał drewniano-ziemny, o szerokości 15 m i wysokości ok. 10 m, strzegł rozciągającego się u jego podnóża portu. Rozbudowujący się od X w. i wzmacniający stale swą obronność gród był początkowo siedzibą namiestników podległych pierwszym władcom polskim, a od końca XII w. książąt pomorskich, niezawisłych politycznie od 1227 r. Ostatni z nich Mściwuj II, panujący w l. 1266–94, przekazał swoje dziedzictwo przyszłemu królowi polskiemu Przemysławowi II. W 1308 r., za panowania Władysława Łokietka, gród gdański zdobyli zdradą i podstępem Krzyżacy. Na jego miejscu wybudowali ok. 1340 r. murowany zamek – siedzibę komturów.

Wielki port gdański okresu średniowiecza i czasów nowożytnych rozbudowywał się począwszy od 1 poł. XIV w. na Motławie, zajmując przede wszystkim tę część jej koryta, która ciągnie się między Głównym Miastem a wyspami – Spichlerze i Ołowianka, od obecnej Al. Leningradzkiej do ul. Podwale Staromiejskie. Najruchliwsza handlowo i nawigacyjnie jego część znajdowała się na przestrzeni od Bramy Zielonej do baszty Łabędź. Kupcy gdańscy zbudowali tutaj w ciągu wieków nabrzeże portowe, dzisiejsze Długie Pobrzeże. Po drugiej stronie natomiast, na wzmiankowanych wyspach stanęły wielkie, parukondygnacyjne spichrze, w których magazynowano różne towary, głównie zboże, spławiane przez całe wieki Wisłą z obszarów Polski. Przeładunek ułatwiały drewniane pomosty, ciągnące się przed spichrzami. Zachowały się szczegółowe dane o pracy tego portu, o rodzajach towarów i ich masie, przeładowywanej w poszczególnych stuleciach i dziesięcioleciach. Szczyt jego rozwoju wyznaczony wielkością obrotów towarowych przypada na 1 poł. XVII w. Samego zboża np.

przeładowano w 1618 r. ponad 128 tys. łasztów, czyli ok. 250 tys. ton. W XVII w. przeładowywano przeciętnie 30 tys. ton zboża w ciągu roku.

Znany jest dobrze z przekazów i ikonograficznych wygląd dawnego portu na Motławie, statków i spichrzów, kamieniczek stojących przy nabrzeżu, a nawet sylwetek ludzi przebywających w porcie.

Jak we wczesnym średniowieczu, tak i w następnych stuleciach – aż do końca XVIII w. – zapleczem gospodarczym portu gdańskiego były ziemie polskie. Stamtąd płynęły Wisłą płody rolne i leśne. Przejmował je w całości Gdańsk dzięki przywilejom uzyskanym w XV w. od króla Kazimierza Jagiellończyka i zatwierdzanym przez jego następców. Nabywane przez gdańskich kupców i odsprzedawane do krajów zamorskich bogaciły zarówno miasto, jak i jego mieszkańców. Stosunki handlowe utrzymywał Gdańsk z Litwą, Szwecją, Danią, Flandrią, Niderlandami, Francją, Anglią, Hiszpanią i Portugalią, a od końca XVI w. również z Włochami. Sprowadzane stamtąd różnorodne towary, m.in. sukna, wina, owoce południowe, wyroby rzemiosła artystycznego docierały przez Gdańsk do Polski, oczywiście z zyskiem dla gdańszczan. Port na Motławie był bazą, fundamentem nieprzebranego bogactwa i potęgi Gdańska w czasach jego przynależności do Rzeczypospolitej, w okresie od poł. XV do końca XVIII w.

*

Początki istnienia portu gdańskiego w pozamotławskich akwenach – najpierw w dzisiejszym Kanale Portowym, a następnie w korycie Leniwiki – sięgają lat osiemdziesiątych XVIII w., czyli okresu po pierwszym rozbiórce Polski. Wówczas to król pruski Fryderyk III, usiłując zmusić Gdańsk do dobrowolnego przejścia pod jego berło, kazał otworzyć w istniejącej już od ok. poł. XVIII w. osadzie Nowy Port komorę celną i ściągać w niej wręcz rozbójniczo do rzecz Prus od statków płynących z towarem do Gdańska.

W następnych dziesięcioleciach Motława spełniała wprawdzie nadal swe funkcje portowe, ale stawała się mniej przydatna wobec pojawiania się coraz większych statków, które nie mogły manewrować w płytkim i wąskim korycie tej rzeki. Oczywiście sprawą stawała się konieczność budowy portu w korycie Leniwiki. Nastąpiło to jednak dopiero po 1840 r., kiedy Wisła przerwała wał wydymowy



Fragment portu gdańskiego z około 1756 r. – magazyn Stara Pakownia nad Nową Motławą (ryt. M. Deisch wg rys. F. A. Lohrmanna)

pod wsią Górki, położoną ok. 8 km na wschód od Gdańska, i otworzyła sobie nowe ujście do morza. Dalsza część jej koryta oraz ujście i reda uwolnione zostały od piasków i mułów niesionych przez nurt wody. Utworzony martwy akwen nadawał się znakomicie do rozbudowy portu. Postępowała ona jednak powoli. Gdańsk utracił bowiem po rozbiorach dawne olbrzymie zaplecze gospodarcze, pocięte granicami politycznymi państw zaborczych i poprzegradzane kordonami celnymi. W tych warunkach nie mogło być mowy o rozwoju portu; przypadła mu jedynie podrzędna rola i mniejsze uprzywilejowanie w subsydiach na rozbudowę niż portowi królewickiemu, a szczególnie szczecińskiemu. Intensywniejsza rozbudowa portu gdańskiego nastąpiła dopiero w 2 poł. XIX w., po złagodzeniu taryf celnych na byłych ziemiach polskich oraz powstaniu w Gdańsku wielkich zakładów stoczniowych i bazy marynarki wojennej Niemiec.

Po wymuszeniu na Francji w 1870 r. olbrzymiej kontrybucji przeznaczono znacznie większe kwoty na rozbudowę i modernizację portu

gdańskiego. Wybudowano więc w 1879 r. dzisiejszy basen Władysława IV, pogłębiono akweny portowe, m.in. koryto Leniwki i tory wodne, urządzono nowe nabrzeża i naprawiono stare. W tym czasie ożywił się znacznie napływ masy towarowej z ziem polskich. Po 1880 r. zaczęto transportować także cukier, dostarczany głównie z zaboru rosyjskiego i z Prus Zachodnich, czyli z Pomorza Gdańskiego. W 1912 r. przywieziono do Gdańska i następnie wyeksportowano statkami do krajów zachodnich i północnych Europy, a także do Ameryki Północnej, 306 tys. ton tego produktu. Przywożono natomiast drogą morską do Gdańska węgiel, śledzie, naftę, żelazo, towary kolonialne, chemikalia, ryż i kierowano te towary do Królestwa Kongresowego i Prus Zachodnich. Po wybudowaniu w 2 poł. XIX w. linii kolejowych dowóz i wywóz masy towarowej do portu i z portu odbywał się głównie pociągami. Dlatego też pobudowano w porcie sieć torów kolejowych i urządzenia przeładunkowe.

2 poł. XIX w. przyniosła zmierzch floty żaglowej, wypieranej szybko przez statki parowe. O tych przemianach mówią następujące dane: gdy w l. 1861–65 z portu gdańskiego wychodziło rocznie ok. 186 parowców i 2542 żaglowce, to w l. 1906–10 opuszczało go ok. 2100 parowców i zaledwie ok. 270 żaglowców. Pierwsze parowce *Xiążę Xawery* i *Victory*, zbudowane w Anglii, pojawiły się w porcie gdańskim w 1827 r. *Xiążę Xawery*, pływający pod banderą rosyjską, odbył jedynie kilka rejsów na linii Gdańsk – Sopot – Hel, a następnie stał przez dwa lata beczynnie w porcie; protest bowiem szyprow gdańskich obawiających się konkurencji spowodował, że władze zabroniły mu dalszej żeglugi.

Znacznie intensywniejszy rozwój portu gdańskiego nastąpił po I wojnie światowej, w czasie istnienia Wolnego Miasta Gdańska (1920–1939). Na mocy postanowienia traktatu wersalskiego Polska uzyskała prawa do portu gdańskiego. Sprecyzować je miała umowa między Polską a Wolnym Miastem Gdańskiem. Ostatecznie pod naciskiem Anglii zrodziła się koncepcja powołania specjalnego organu do zarządzania portem. Zgodnie z narzuconą Polsce konwencją z 9 listopada 1920 r. (której twórcą była Rada Najwyższa mocarstw i która regulowała stosunki między Polską a Wolnym Miastem Gdańskiem) administrację portu i dróg wodnych oraz kolei związanych z portem powierzono Radzie Portu i Dróg Wodnych. Działalność swą rozpoczęła ona 1 czerwca 1921 r. Pod jej zarządem znalazł się port gdański i odcinki dróg wodnych o łącznej

powierzchni ponad 800 ha, a także koleje portowe i niektóre tereny przylegające do portu. Do Rady Portu i Dróg Wodnych wchodziło pięciu przedstawicieli (komisarzy) Polski i tyłuż Gdańska oraz prezydent Rady. Prezydenta mogły powoływać wspólnie Polska i Wolne Miasto Gdańsk. Wobec braku obopólnej zgody między nimi powoływała prezydenta Liga Narodów spośród obywateli szwajcarskich. Zarówno delegacja polska jak i gdańska posiadały w Radzie tylko po jednym głosie. Jeśli przy rozstrzyganiu spraw nie było między nimi zgody, wówczas decydował głos Prezydenta. Od tej decyzji mogły zarówno Polska, jak i Gdańsk odwoływać się do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, który urzędował w Gdańsku, i dalej do Ligi Narodów. Organem wykonawczym Rady była dyrekcja i podległe jej urzędy, językami urzędowymi zaś – na równych prawach: język polski i niemiecki. Rada Portu i Dróg Wodnych posiadała flagę (na której widniało godło Polski i herb Gdańska), pieczęć i policję portową. W 1934 r. policję zastąpiła straż portowa i wodna, składająca się z 20 polskich i 20 gdańskich funkcjonariuszy. Na ogół w Radzie zatrudnionych było znacznie więcej Niemców, ku wielkiemu niezadowoleniu ludności polskiej Wolnego Miasta Gdańska; np. w 1937 r. pracowało w Radzie tylko 41% urzędników polskich (114 osób) i 29% robotników (195 ma 683).

Po 1920 r. port gdański uzyskał ogromne zaplecze terytorialno-gospodarcze, którego znaczenie obrazują następujące dane. W 1912 r. np. weszło do portu 2910 statków, a w 1926 r. – 5967. Wywóz towarów w 1912 r. wyniósł 1 311 757 ton, w 1926 r. – 5 659 605 ton, w 1928 r. wzrósł do 6 738 273 ton. Dopiero w 1 poł. lat trzydziestych wywóz spadł znacznie, do ok. 5 mln ton rocznie, ale już w l. 1937–38 obroty w porcie gdańskim wzrosły ogółem do ponad 7 mln ton. Przejściowe zahamowanie wzrostu obrotów było wynikiem przejścia części masy towarowej płynącej z Polski oraz do Polski przez port gdański, którego budowę zaczęto wkrótce po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, z myślą o uzyskaniu całkowitej niezależności w rozwijaniu handlu zamorskiego. Przedsięwzięcie to było koniecznością wobec trudności i ograniczania praw Polski w porcie gdańskim. Wobec skarg Gdańska do Ligi Narodów i żądań, aby Polska w pełni wykorzystywała port gdański, doszło w 1936 r. do zawarcia umowy przewidującej równy podział ładunków na obydwie porty. W następnych jednak latach większy obrót zaznaczył się pomownie w porcie gdańskim.

stępnym latach obroty spadły poniżej 5 mln ton, ale od 1958 r. rozpoczęło się ożywienie handlu morskiego Polski, które przy stopniowym wzroście przyniosło w 1968 r. przeładunek 8,628 mln ton. W 1978 r. (dzięki wybudowaniu i uruchomieniu Portu Północnego) port gdański osiągnął 27,7 mln ton obrotu, co było rekordem w całym jego dotychczasowym istnieniu. Od początków lat osiemdziesiątych obroty spadły znacznie i np. w 1982 r. wynosiły ok. 13 mln ton, w następnym 18,288 mln ton. W 1985 r. przeładowano w porcie gdańskim ogółem 18 mln ton, w tym węgla w Porcie Północnym ok. 8,5 mln ton.

Tak wielkie, mimo wahań ilościowych, obroty w porcie gdańskim mogły być osiągnięte jedynie dzięki prowadzonej przez wiele lat jego rozbudowie i modernizacji. Pogłębienie basenów portowych umożliwiło wpływanie do portu coraz większym statkom pojawiającym się na wodach Bałtyku. Do najważniejszych inwestycji należało poszerzenie Kanału Portowego i powiększenie Zakrętu Pięciu Gwizdków, modernizacja niektórych nabrzeży, budowa betonowego nabrzeża na Westerplatte oraz nowych magazynów i placów składowych. Powierzchnia portu gdańskiego wynosi obecnie ok. 1000 ha, w tym blisko 270 ha zajmują akweny wodne; długość nabrzeży – prawie 30 km, w tym ponad 10 km nabrzeży przeładunkowych, uzbrojonych w ponad 100 urządzeń służących do przeładunku. Podane liczby nie dotyczą portu na Motławie, który jest obecnie głównie bazą statków wycieczkowych Żeglugi Gdańskiej, ani Portu Północnego, wybudowanego w latach siedemdziesiątych. Informacje o nim zamieszczono w jednym z następnych rozdziałów.

W czasie wycieczki po porcie gdańskim można oglądać statki różnych państw, zwykle od kilkunastu do kilkudziesięciu. W 1975 r. z usług portu skorzystały 3044 statki, w 1983 r. – 1863 statki. Można spotkać również różne statki pomocnicze. Port gdański dysponował w 1983 r. 23 barkami do przewozu drobnicy, 15 holownikami, 8 kutrami pilotowymi, 10 motorówkami i 4 statkami przeciwpożarowymi.

ZWIEDZANIE STATKIEM PORTU GDAŃSKIEGO

Port gdański zwiedza się statkami Żeglugi Gdańskiej, kursującymi w sezonie letnim od przystani przy Bramie Zielonej do końca Kanału Portowego, czyli do wyjścia z portu na redę. W czasie wycieczki wskazane jest posługiwanie się planem portu, gdyż ułatwia to orientację w terenie. Ze względu na szybkie przemieszczanie się statku można było w opisie trasy podać jedynie najważniejsze dane o mijanych częściach portu i obiektach znajdujących się po obydwu stronach przebywanej drogi wodnej. Pozostałe, bardziej wyczerpujące informacje zawierają osobne rozdziały, których tytuły wymieniono w spisie treści. Nie uwzględniono w tych opracowaniach cennych zabytków architektury gdańskiej, napotykanych i jedynie wzmiankowanych w czasie wycieczki Mottawą. Wiadomości o nich znajdują się w przewodnikach po Gdańsku.

Z rozdziałami omawiającymi szczegółowo wspomniane interesujące obiekty oraz z planem portu warto i należy zaznajomić się przed rejsem. Wycieczka po porcie bez odpowiedniego przygotowania lub wyjaśnień przewodnika PTTK daje dużo wrażeń wzrokowych przy minimalnych korzyściach poznawczych. Przygotowanie do zwiedzania jest szczególnie ważne dla wycieczek grupowych, zwłaszcza młodzieży szkolnej.

Turyści pragnący poznać gruntowniej historię portu gdańskiego, jego problematykę gospodarczą i techniczną muszą sięgnąć po obszerniejsze opracowania, m.in. podane w wykazie literatury. Znaleźć je można jedynie w bibliotekach, gdyż ich nakłady są w księgarniach wyczerpane.

Trasa rozpoczyna się obok przystani na Mottawie, w sąsiedztwie **Bramy Zielonej** (1) – okazałego pałacu kupieckiego z 1568 r., niedoszłej rezydencji królów polskich. Przez długi czas służyła kupcom i rzemieślnikom gdańskim jako ich reprezentacyjna siedziba. Od 1746 r. rezydowało w niej Towarzystwo Przyrodnicze, założone trzy lata wcześniej, popierane przez króla Stanisława Augusta oraz kilku polskich magnatów. W 1880–1945 mieściło się w tym gmachu muzeum, obecnie zaś, po powojennej odbudowie – **Pracowni Konserwacji Zabytków**.

Obok przystani Żeglugi Gdańskiej znajduje się kasa biletowa i punkt informacyjny, tel. 31-49-26. Nim zejdziemy sprzed Bramy Zielonej na przystań, udajmy się najpierw na znajdujący się obok most, nazywany niegdyś **Mostem Zielonym**. Prowadzi on na Wyspę Spichrzów, której nazwę po II wojnie światowej zmieniono na

Spichlerze. Patrząc z mostu w kierunku południowym, w górę Mottawy, widzimy po jej prawej stronie szereg zrekonstruowanych w latach osiemdziesiątych kamieniczek. Między nimi, przy wylocie ul. Ogarniej ma następny most mottawski, usadowiła się **Brama Krowia** (2), którą zrekonstruowano w 1972 r. i przeznaczono na siedzibę **Zarządu Wojewódzkiego PTTK**. Mieści się w niej również **Pracownia Krajoznawcza**, gdzie można uzyskać szczegółowe informacje turystyczne dotyczące Gdańska i Pomorza Gdańskiego. Na przeciwległym brzegu rysują się sylwetki spichrzów, odbudowanych przed kilkunastu laty i odbudowywanych obecnie. W głębi wyspy matomiast znajduje się hotel „Orbisu” — **Novotel** (3). Most — na którym stoimy — przechodzi w ul. Stągiewną, biegnącą w kierunku dwu gotyckich baszt, zwanych **Stągwiarni Miecznymi** (4). Mniejsza z nich pochodzi z XV w., większa z 1520 r. Wznoszą się one nad **Nową Mottawą**, płynącą w miejscu średniowiecznej strugi **Bersiny**, przekształconej następnie w fosę obronną, później zaś w kanał żeglowny. Poszerzony w 1 poł. XVII w. przejął wody Mottawy, której końcowy odcinek koryta odcięto od nurtu rzeki w związku z budową fortyfikacji bastionowych. Nurt ten skierowano do poszerzonego kanału, nazwanego z czasem **Nową Mottawą**. Między Starą i Nową Mottawą powstała Wyspa Spichrzów — przez stulecia pilnie strzeżona składnica kupieckich towarów.

Ul. Stągiewna przechodzi za Nową Mottawą w ul. Elbląską, a ta — w międzynarodową drogę E 77 Gdańsk — Warszawa — Lublin — Lwów. Jej odgałęzienia rozpoczynające się tuż za Gdańskiem prowadzą do plaży w Stogach i do Krynicy Morskiej, kąpieliska na Mierzei Wiślanej.

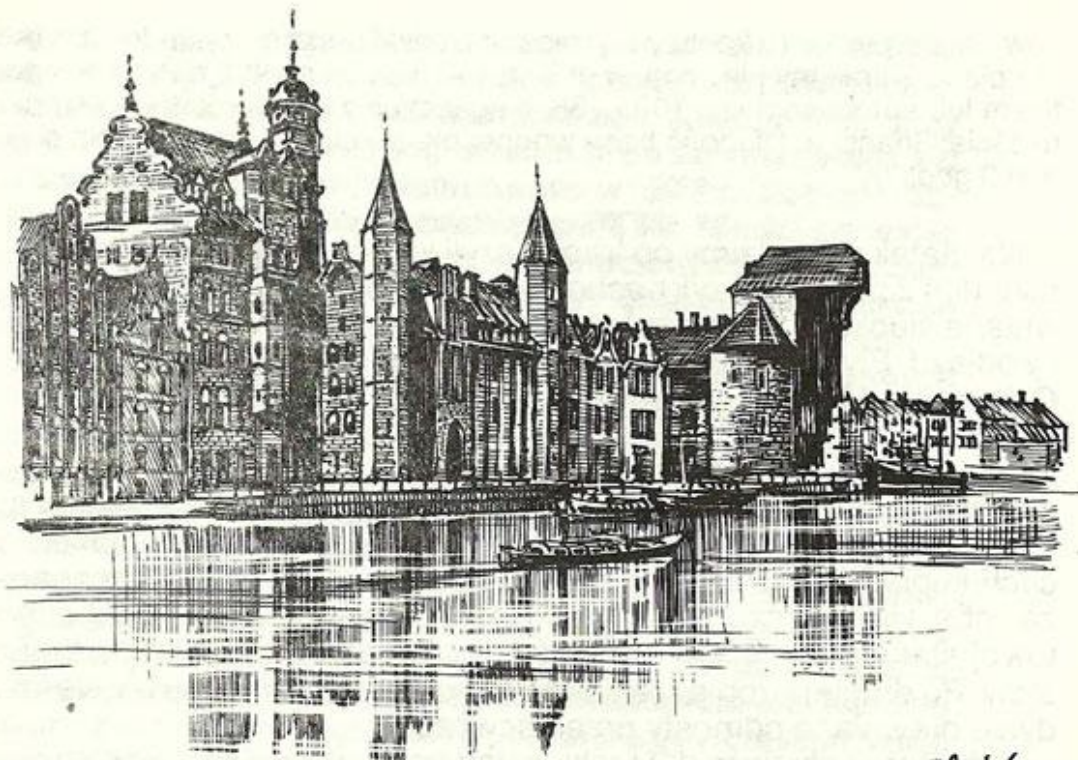
Schodzimy na przystań, by wejść na statek, który płynie najpierw przez historyczny port na Mottawie. Po opuszczeniu jej ujścia przedostaje się na wody Leniwki, nazywanej **Martwą Wiśłą**. Przeciwny w poprzek jej koryto dopływa do Kanału Kaszubskiego, po przepłynięciu którego znajduje się znowu **Martwa Wiśła** (patrz plan portu). Płynąc niżej kolejne nabrzeża oraz słynną Twierdzę Wiślujście, położoną naprzeciw Nowego Portu. Następnie przepływa przez Zakręt Pięciu Gwizdków i dostaje się do Kanału Portowego, ciągnącego się między półwyspem Westerplatte i Nowym Portem. Dopłynawszy do końcowego odcinka kanału statek zawraca na wysokości basenów — Westerplatte i Władysława IV, by wrócić do przystani urządzonej przy wschodniej części nabrzeża Obroń-

ców Westerplatte. Tu kończy się trasa wycieczki i turyści udają się na Westerplatte, pamiętny plac boju w dniach 1–7 września 1939 r. Powrót statkiem lub autobusem linii 106 i 158, biegnących z Westerplatte do śródmieścia Gdańska. Długość trasy wodnej ok. 8 km, czas zwiedzania ponad 3 godziny.

Na statek wchodzimy po trapie, czyli kładce z desek. Po zdjęciu cum (lin) z pollerów czyli pachołków (metalowe, kamienne lub drewniane słupki na nabrzeżu) odzywa się głos syreny, zapowiadający odjazd. Płyniemy najpierw wzdłuż części starego Gdańska (tzw. **Głównego Miasta**) i wyspy **Spichlerze**, a następnie **Ołowianki**. Deptak od strony Głównego Miasta nazywa się **Długie Pobrzeże**. Powstał w przeszłości z krótkich pomostów przeładowniczych urządzanych przed bramami nadwodnymi, skąd wylądowywane ze statków towary przenoszono do piwnic lub magazynów w kamienicach kupieckich. Z czasem przedłużono te platformy i połączono ze sobą, tworząc szeroki chodnik, który po ustaniu jego funkcji portowej stał się miejscem spacerów gdańszczyzan, a obecnie i turystów. Po drugiej stronie rzeki przed spichlerzami znajdowały się jedynie drewniane pomosty przeładownicze.

Gdy statek płynie w dół rzeki, oglądamy po lewej stronie szereg zrekonstruowanych po wojnie kamieniczek. Rozpiera się między nimi gotycka **Brama Chlebnicka** (5), pochodząca z ok. poł. XV w. Wzniesiono ją jeszcze przed zrzuceniem przed Gdańsk jarzma krzyżackiego w 1454 r. Świadectwem tego jest pierwotny **herb miasta**, widoczny na kamiennym kartuszu, wmurowanym nad ostrołukiem prześwitu bramnego. Widnieją tam tylko dwa krzyże bez korony, dodanej nad nimi przywilejem króla Kazimierza Jagiellończyka w 1457 r. Brama prowadzi z Długiego Pobrzeża na ul. Chlebnicką, istniejącą od 2 poł. XIV w.

Następnym godnym bacznej uwagi obiektem przy Długim Pobrzeżu jest **Dom Towarzystwa Przyrodniczego** (6), sześciokondygnacyjny, z wieżą i wydatnym wykuszem obok niej. W l. 1845–1945 rezydowało w tym budynku wzmiankowane już Towarzystwo Przyrodnicze, wielce zasłużone dla nauki. W 1866 r. w przebudowanym helmie wieżyczki Towarzystwo urządziło **obserwatorium astronomiczne**. Ten piękny renesansowy dom wznosił w l. 1597–99 Antoni van Obberghen. W czasie powojennej odbudowy kamienicy wieżyczka odzyskała swój piękny hełm w jego pierwotnej po-



Widok na Motławę, Dom Towarzystwa Przyrodniczego, Żuraw i kamieniczki przy Długim Pobrzeżu

staci. Odbudowano ją w 1953 r., a w dziewięć lat później budynek przejęło Muzeum Archeologiczne, do którego należą również trzy sąsiednie kamieniczki oraz stojąca po drugiej stronie **Brama Mariacka** (7), pochodząca z 2 poł. XV w. Przechodzi się przez nią na ul. Mariacką, słynną z unikatowego w skali europejskiej zespołu zabytkowego, jakim są przedproża z XV–XVIII w., budowane przed wejściami do kamieniczek.

Po prawej widzimy na wyspie wielokondygnacyjny spichrz „**Deo Gloria**” (8), zbudowany przed II wojną światową, jedyny ocalały w tej części nabrzeża.

Na lewym brzegu rzeki mijamy odbudowaną obecnie **Bramę Św. Ducha** (9), w której jedynie fundamenty i fragment ściany przetrwały od średniowiecza.

Zwracamy się w prawo, aby zobaczyć północny kraniec wyspy Spichlerze i wylot Nowej Motławy na główne koryto rzeki. Przy Nowej Motławie znajdowały się dawniej nabrzeża przeładunkowe i spichrze, przyjmujące głównie zboże. Obecnie mieści się na niej zimowisko barek rzecznych, z których wyładowuje się także tutaj towary. Tuż za wylotem Nowej Motławy znajduje się południowy kraniec wysepki Ołowianki.

Powracamy do obserwacji lewego brzegu. Piętrzy się na nim monumentalna i osobliwa w kształcie bryła budowli, wystającej swą drewnianą częścią nad wodę Motławy. Jest to znany gdański **Żuraw** (10), wzniesiony w l. 1442–44 na miejscu wcześniejszego z 1367 r., nazwanego w przekazie: *caranum*, tzn. dźwig. Żuraw jeszcze w XIX w. pełnił rolę dźwigu portowego do przeładunku towarów i ustawiania masztów na statkach żaglowych. W centrum przyziemia potężnej budowli widać otwór bramny, flankowany dwoma półokrągłymi basztami, prowadzący na ul. Szeroką. Baszty pełniły funkcję obronną. Godne obejrzenia jest urządzenie dźwigowe Żurawia. Obiekt ten zniszczony był w 80%. Po odbudowie oddano go na siedzibę Muzeum Morskiego, które później zajęło także stojący obok budynek byłej kotłowni, wzniesionej w 1957 r. i zaadaptowanej następnie na cele muzealne. Obecnie placówka ta, czynna od 1962 r., nosi nazwę **Centralnego Muzeum Morskiego**. Jego ekspozycje, opracowania książkowe, odczyty oraz badania naukowe poświęcone są dziejom Polski na morzu.

Po drugiej stronie rzeki, na południowym krańcu Ołowianki wznoszą się trzy wielkie **spichrze** (11), odbudowane ostatnio na potrzeby Centralnego Muzeum Morskiego. Będzie to główna jego siedziba z wielką ekspozycją dziejów morskich Polski, salą kinową, archiwum, biblioteką, pracowniami naukowymi i technicznymi. Spichrze noszą nazwy: „**Mieź**” (XIX w.), „**Panna**” (XVII w.), „**Oliwski**” (pocz. XV w.).

Do Muzeum należy również przycumowany do nabrzeża (czasowo przy ul. Wartkiej) statek „**Soldek**”, noszący nazwisko zasłużonego stocznioowca. Jest to pierwszy pełnomorski statek handlowy o napędzie parowym, rudowęglowiec, wyprodukowany w Stoczni Gdańskiej w l. 1947–49. Służbę na morzu zakończył 30 grudnia 1980 r. Po remoncie i adaptacji oraz urządzeniu w nim ekspozycji poświęconej Stoczni Gdańskiej udostępniony został turystom 31 lipca 1985 r.

Spójrzmy znów na lewy brzeg. Wznosi się na nim **Brama Świętojańska** (12) z końca XV w., odbudowana na biurowiec w 1978 r. Otwiera ona wejście na ul. Świętojańską. W pobliżu widać następną budowlę bramną, prowadzącą na ul. Straganiarską, od której uzyskała nazwę. **Brama Straganiarska** (13) pochodzi z 2 poł. XV w. Odbudowano ją w 1958 r. i zaadaptowano na mieszkania. Pierwotnie nazywano ją Bramą Rybacką. Nad ostrołukiem bramnym umieszczona jest kamienna **tablica z herbami Polski, Prus Królewskich i Gdańska**. Jest to najstarszy z zachowanych herbów Polski na zewnętrznym murze w Gdańsku. Podczas wojny Niemcy pomalowali go czarną farbą w celu upodobnienia do własnych herbów.

Naprzeciw Bramy Straganiarskiej widać na Ołowiance sylwetkę **Spichrza Królewskiego** (14) z renesansowymi szczytami, zbudowanego w l. 1606–08 (lub w 1621 r.) Składowano tam zboże przywożone z folwarków należących do królów polskich. Wzniósł go, wykorzystując mury starszego obiektu, Abraham van den Blocke (lub Jan Strakowski), budowniczy miejski. Dopiero w tym roku wywiązał się Gdańsk z przyjętego na siebie w 1457 r. zobowiązania wystawienia spichrza na plony z dóbr królewskich, jeśli nie liczyć liczego budynku przekazanego przez miasto po 1572 r.

Obok spichrza widać budowle gdańskiej **elektrowni**, wzniesionej w 1898 r. i później rozbudowanej. Czynna jest tu również elektrociepłownia, dostarczająca gorącą wodę do części Śródmieścia.

Na lewym brzegu Motławy minęliśmy niewielki placzyk – **Targ Rybny**, na którym od XIV w. do 1945 r. gdańskie przekupki sprzedawały świeże ryby. Jego zaplecze tworzą odbudowane po wojnie kamieniczki, a na północnym krańcu wznosi się baszta **Łabędź** (15), pierwotnie Rybacka. Dawniej stanowiła część fortyfikacji broniących zamku krzyżackiego. Po wypędzeniu zeń w 1454 r. przez gdańszczan załogi krzyżackiej basztę częściowo zburzono, ale wkrótce odbudowano w dzisiejszym kształcie jako basztę narożną w pasie murów obronnych Głównego Miasta.

W tym miejscu przebiega granica tej części starego Gdańska, a zaczyna następna o nazwie **Zamczysko**. Na terenie ograniczonym ulicami: Wartką, Sukienniczą, Dylinki i Rycerską – znajdował się od 2 poł. X w. do 1340 r. **gród drewniano-ziemny**, w którym rezydowali namiestnicy władców polskich, a następnie książęta pomorscy. W 1308 r. opanowali go zdradą Krzyżacy. Był siedzibą

komtura do 1340 r., tj. do czasu, kiedy na miejscu grodu zbudowali potężny zamek murowany, gniazdo przemocy i zbrodni dokonywanych na podległej ludności. Tutaj komtur Henryk von Plauen kazał zamordować dwu burmistrzów i rajcę gdańskiego, przybyłych 6 kwietnia 1411 r. z misją pokojową. W 1454 r. gdańszczanie zburzyli złowrogą warownię, a uzyskany materiał przeznaczyli na rozbudowę miasta. Jedynymi pozostałościami z twierdzy krzyżackiej są ukryte w ziemi fundamenty baszt, **fragment muru obronnego** oraz **baszty** warowni (16), widoczne na nabrzeżu przy ul. Wartkiej. Badania wykopaliskowe, prowadzone na Zamczysku od 1948 r. przez kilkanaście lat, odsłoniły dużą część zabudowy grodowej z czasów książąt pomorskich, m.in. wyłożone darnicami ulice, dolne partie domów i wiele tysięcy różnych przedmiotów, którymi posługiwała się słowiańska ludność osady.

Ostatni dom mijamy po lewej (nieco w głębi, przy ul. Grodzkiej 12) mieści w swych murach **Gdańskie Towarzystwo Naukowe** (17), a obok pod nr. 13 znajduje się **pracownia Instytutu Historii Kultury Materialnej PAN**, z którego zlecenia prowadzone były m.in. prace wykopaliskowe na Zamczysku. Naprzeciw, na Ołowiance widać malowniczy budynek i obok niewielki basen dla żaglówek. Jest to baza wodniacka Morskiego Robotniczego Klubu Sportowego.

Zbliżamy się do widocznego po lewej stronie mostka (18), prowadzącego z ul. Grodzkiej na ul. Stara Stocznia. Pod jego łukiem znajduje się **ujście Kanału Raduni** do Motławy. Znana z urody rzeka Radunia wypływa z głębi Pojezierza Kaszubskiego, opodal wsi Stężyca. Nazwa jej w postaci *Radunam* występuje w zapisach z 1209 r., a *in Raduna* – z 1235 r. Pod Pruszczem Gdańskim, prastarą osadą – obecnie miastem, leżącym ok. 11 km na południe od Gdańska – oddzielono przed poł. XIV w. część jej wód i poprowadzono do Gdańska specjalnie wybudowanym kanałem. Dawniej uchodził on wprost do Wisły, na północny zachód od obecnego ujścia, istniejącego od ok. 1640 r. W tym czasie poprowadzono końcowy odcinek kanału po linii fosy staromiejskiej i wcześniejszych łach, będących pozostałością po płynącej tędy w średniowieczu Wiśle, która oblewała od wschodu wał grodu książąt pomorskich. Tuż obok grodu przyjmowała wody Motławy, której nazwa wywodzi się z języka Prusów. Najstarszy zapis z 1280 r. wymienia ją w formie *Mutulowo*. Niemcy przerobili tę nazwę na Motlau,

spolszczoną przez naszych przodków, używających istniejącego do dziś miana.

Most nad ujściem Kanału Raduni prowadzi na teren zwany dawniej *Brabank* lub *Brabancja* (19). Czynne były na nim od pocz. XV w. warsztaty remontowe statków, a w XVIII i XIX w. – zakłady stoczniowe. Od 1804 r. znajdowała się tutaj stocznia J. Klawittera. Unowocześniona w 1827 r. rozpoczęła budowę drewnianych parostatków, a od 1855 r. – stalowych. I dziś czynne są w tym rejonie zakłady związane z przemysłem okrętowym, np. „Elmor”, produkujący maszyny i urządzenia elektryczne dla statków.

Po drugiej stronie rzeki rozciąga się obszar zwany **Polskim Hakiem**. Na terenie tym, oblanym wodami Motławy i Leniwki, w minionych wiekach flisacy rozbijali obozy i odpoczywali po trudach spławu Wisłą zboża i drewna z Polski do Gdańska. Wieczorami palili ogniska, przy których warzyli strawę, grali, śpiewali i tańczyli. Aby zobaczyć te popisy folklorystyczne spieszyli na Polski Hak gdańszczanie. Urzeczony malowniczością widowisk gdański malarz Wilhelm Stryowski (1834–1917) uwiecznił na kilku obrazach olejnych rodzajowe grupy flisaków wiślanych, zabawiających się lub odpoczywających wokół ogniska. Jeden z tych obrazów można zobaczyć w Muzeum Narodowym w Gdańsku.

Przy cyplu Polskiego Haka, w ujściu Motławy do Leniwki znajdował się szlaban, nazywany przez flisaków drągiem.

*Drągiem to zowią, kędy port zawarto,
Pod miasto przystęp swawolny zaparto,
Przeto ty czekaj, aż ci drąg odwiodą (...)
„Flis”*

pisał w swym poemacie w 1595 r. Sebastian Klonowic, poeta lubelski, który wraz z flisakami peregrynował Wisłą do Gdańska. Przy tym drągu pobierali gdańszczanie opłaty portowe i dopiero po wniesieniu tychże mogły galary, szkuty czy inne jednostki rzeczne wpłynąć do portu na Motławie. Obecnie na zapleczu Polskiego Haka znajdują się Zakłady Rybne (20). W sąsiedztwie ulokowała się Spółdzielnia „Jedność Rybacka”. Na lewym brzegu Motławy widoczny jest na tej wysokości niewielki czerwony **budynek Ekspozytury Kapitanatu Portu Gdańsk** (21).

Po opuszczeniu Motławy statek wpływa na rozległy akwen, powstały z koryta Leniwki, czyli według obowiązującej nomenklatury

Martwej Wisły. Łączy się z nim od południa ujściowy odcinek Motławy, który przepłynęliśmy, a od północy początek Kanału Kaszubskiego, ku któremu zmierzamy. Zabudowany różnymi obiektami teren przed nami to **wyspa Ostrów**, oblana z trzech stron wodami Martwej Wisły (zataczającej od miejsca, na którym jesteśmy, wielki łuk) oraz Kanału Kaszubskiego, który 2 km dalej łączy się niby cięciwa z drugim końcem łuku rzeki.

Płynąc przez wymieniony akwen kierujemy wzrok w prawo, w górę Martwej Wisły. Przed II wojną światową po obydwu stronach rzeki znajdowały się dwie małe stocznie, zlikwidowane w 1947 r. w związku z reorganizacją przemysłu stoczniowego. W górze rzeki mieściły się place drzewne i różne przedsiębiorstwa. W głębi widoczny jest **most Siennicki**, przez który jedzie się ze Śródmieścia na Przeróbkę, Westerplatte, do Stogów i Górek Zachodnich. Po lewej stronie widzimy jednostki bazy Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych, prowadzące również szkolenie nurków; po prawej znajduje się baza „Petrobaltiku”, przedsiębiorstwa poszukującego ropy w strefie przybrzeżnej Bałtyku.

Niezwykle interesujący widok roztacza się przed nami w dole Martwej Wisły. Widać tam wielki zakład stoczniowy z dziesiątkami różnego rodzaju dźwigów na nabrzeżach, liczne kadłuby statków budowanych lub zbudowanych i wyposażanych itp. Oglądamy największą polską stocznia – **Stocznia Gdańska im. Lenina (22)**. Zajmuje ona dużą połąć lądu, koryto Martwej Wisły i część wyspy Ostrów.

Statek – minąwszy koryto Martwej Wisły – wpływa na **Kanał Kaszubski**, przekopany w l. 1901–03 w celu skrócenia drogi statków płynących na linii: port na Motławie – morze. Jego koryto długości ok. 2 km, szerokości 130 m i głębokości do 10 m wykopano w miejscu wcześniejszej *Łachy Szkut* lub *Bosmańskiej*. Była to również droga wodna o głębokości ok. 1,3 m, czynna od końca XVII w. Pływały nią łodzie i szkuty, te ostatnie ciągnięte przez konie idące brzegiem. Wydobyta przy budowie istniejącego kanału ziemię w ilości ok. 1,5 mln m³ przemieszczono na wyspę, dzięki czemu w miejscu dawnych mokradeł powstał twardy grunt. Przypomnieć warto, iż na wyspie tej, noszącej do 1945 r. nazwę *Holm*, w czasie wojny Niemcy urządzili obóz jeniecki. Dziś mieści się na niej **Gdańska Stocznia Remontowa (23)**, zajmująca środkową część wyspy i dwa baseny – Ostrowica I i Ostrowica II. Oprócz przeprowadzania remon-

tu statków zakład ten buduje doki pływające, na które wprowadza się statki, gdy zachodzi potrzeba dokonania przeglądu i naprawy podwodnej części kadłubów. W 1976 r. zbudowano tutaj dok długości ok. 300 m o udźwigu 55 tys. dla szwedzkiej stoczni Goetaverken. W l. 1969–70 przebudowano statek „**Maasdam**” na polski statek pasażerski „**Stefan Batory**”. W stoczni tej przedłużono również kadłub statku o nośności 32 tys. Na terenie Gdańskiej Stoczni Remontowej czynna jest **Stocznia Remontowa „Radunia”**, wyspecjalizowana w konserwacji i malowaniu statków.

Ze Stocznia Gdańską sąsiaduje **Stocznia Północna (24)**, niewidoczna ze statku, znana z produkcji statków rybołówczych oraz specjalistycznych jednostek naukowo-badawczych, oceanograficznych i hydrograficznych.

Wpływając na Kanał Kaszubski widzimy po prawej stronie **Nabrzeże Bytomskie**, obecnie puste z powodu projektowanej zmiany jego przeznaczenia. Ta część terenu należy do gdańskiej dzielnicy o nazwie **Przeróbka**. Zatrzymywały się tutaj, na brzegu Leniwki, różnego rodzaju jednostki wiślane, transportujące zboże z głębi kraju. Zboże to wynoszono na brzeg i przerabiano, czyli suszono i oczyszczano z plew. W słownictwie flisaków czynności te zwały się „przerabka”, czyli przeróbka. Nazwano tak również obszar, na którym się owo przerabianie odbywało.

Płynąc dalej, mijamy **Nabrzeże Przemysłowe**, przy którym odbywa się przeladunek soli (350 tys. ton rocznie). Wzniesiono tu oryginalny, drewniany magazyn, służący do jej przechowywania. Dalej zbiorniki sody. Przy nabrzeżu tym znajduje się zakład produkcji olbrzymich (pojemność 1700 t, wymiary – 15 × 12,8 × 13 m) skrzyń (kesonów) betonowych do budowy Portu Północnego i portu w Gdyni. Nieco dalej przecinamy linię **promu kolejowego**, który od 1905 r. łączy Przeróbkę z wyspą Ostrów. Nabrzeże Przemysłowe przechodzi w **nabrzeże Chemików** z nowym betonowym obramowaniem brzegu. Głębokość kanału przy nim wynosi 11,5 m. W l. 1966–70 wzniesiono na rozległym terenie duże **Zakłady Nawozów Fosforowych – „Fosfory” (25)**. W miejscu tym czynna była od 1912 r. fabryka kwasu solnego i papiernia. „Fosfory” produkują m.in. cenny dla rolnictwa superfosfat potrójny. Na części terenu zajmowanego przez zakłady znajdował się silny szaniec, zbudowany w 1807 r. przez wojska francuskie oblegające Gdańsk, broniony przez Prusaków. Rozbudowano go w l. 1811–13. Powstał

ny **elewator zbożowy** (29), wzniesiony w l. 1937–38, przyjmował importowane zboże.

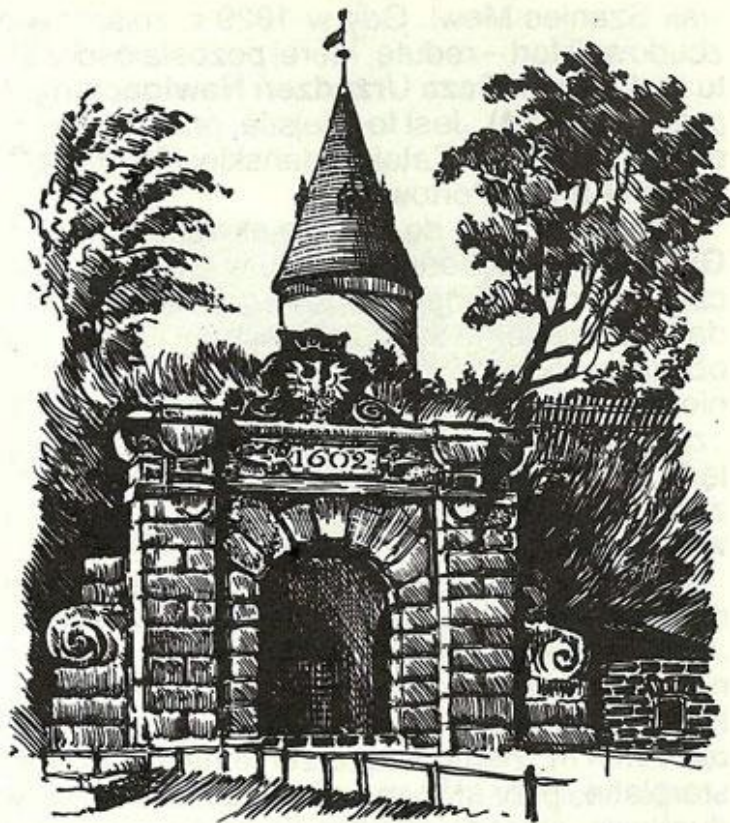
Odwracamy się ku prawemu brzegowi zafrapowani znajdującymi się tam obiektami. Zobaczymy tam bowiem wielki **Basen Górniczy**, zbudowany w l. 1927–28, w 1964 r. przemianowany na Basen Górniczy im. Aleksandra Zawadzkiego. Zajmuje on powierzchnię 12 ha, jego długość wynosi 800 m, a szerokość 150 m. Zbudowano go wyłącznie do przeładunku towarów masowych, głównie węgla i rudy. Po prawej jego stronie znajduje się **Nabrzeże Rudowe**, które wyposażono w dźwigi mostowe i chwytańkowe oraz automatyczną wagę. Po przeciwnej stronie, przy **Nabrzeżu Węglowym**, umieszczono wówczas najnowocześniejsze urządzenia do przeładunku węgla – wywrotnicę wagonową z przenośnikami taśmowymi, a także żurawie bramowe o udźwigu 7 ton. Obecnie przeładunek węgla dźwigami odbywa się tu również, ale głównie w Porcie Północnym.

Na lewym brzegu Martwej Wisły widnieją **dwa wielkie spichrze** (30) o łącznej pojemności 28 tys. ton, wzniesione przed I wojną światową jako magazyny na cukier eksportowany z Ukrainy przez port gdański do krajów zamorskich. Po wojnie wyposażono je w urządzenia do przeładunku zboża. Obecnie pełnią rolę magazynów ziół i jęczmienia browarnego.

Tuż za spichrzami znajduje się tzw. **Gardziel** (31), będąca ujściem małej strugi, odprowadzającej wodę z odległego o 1 km, wysychającego jeziora Zaspą. Jest ono pozostałością jednej z odnóg ujściowych Wisły.

W 1977 r. urządzono opodal przystań promową dla samochodów, w celu ułatwienia komunikacji między dzielnicą Gdańska – Nowym Portem, do którego dojeżdżamy, a Wisłoujściem, do 1945 r. osiedlem robotniczo-rybackim, w większej części zniszczonym podczas wojny, łącznie z XVIII-wiecznym kościołkiem, który stał w obrębie Twierdzy Wisłoujście.

Z tą częścią Gdańska sąsiaduje od północy niezwykle cenny zabytek portowego budownictwa fortyfikacyjnego, unikatowa w skali europejskiej **Twierdza Wisłoujście** z XV–XIX w. (32). Oglądamy ze statku bastiony Szańca Wschodniego i fortu carré, okrągłą wieżę – Latarnię z 1480 r. i basteję z 1562–63 r., zwaną Wieńcem (patrz: opis warowni). W fosach znajduje się przystań Polskiego Klubu Morskiego oraz Komisariatu Wodnego MO. Widoczna przed



Brama wejściowa do fortu carré w Twierdzy Wisłoujście (wg litografii J. K. Gumowskiego z 1928 r.)

zabytkiem ścianka zabezpiecza fundamenty twierdzy od podmywania przez fale.

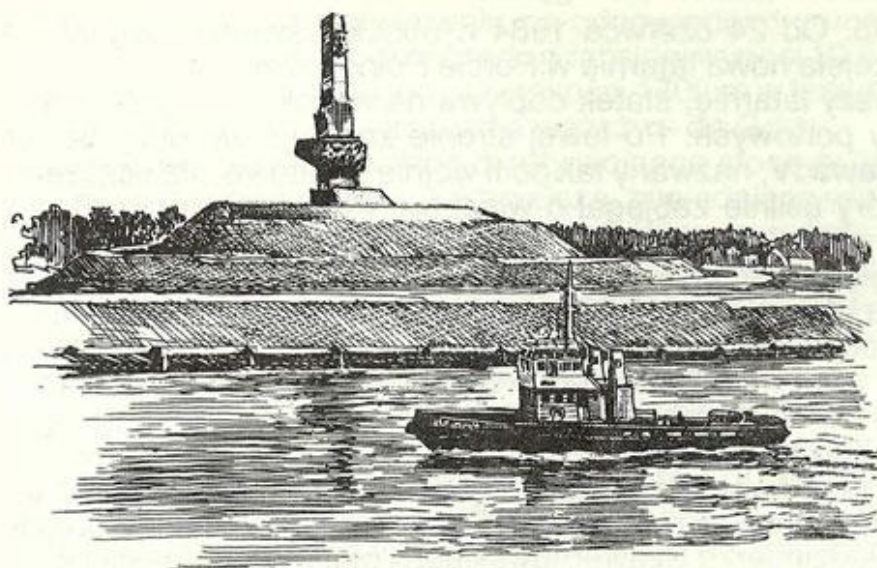
Opuściwszy rejon twierdzy płyniemy wzdłuż widocznego na prawo **nabrzeża Obrońców Poczty Polskiej**. Zbudowano je w l. 1970–71 i wyposażono w urządzenia do przeładunku siarki w stanie granulowanym, kruszonym i płynnym. Powstała tu bowiem baza „Siarkopolu” (33), przyjmująca ładunki nadchodzące spod Tarnobrzega i Sandomierza i ekspediowane następnie morzem do wielu krajów. „Siarkopol” jest niestety zabójczym niszczycielem środowiska. Przy końcu nabrzeża w l. 1811–13 Francuzi zbud-

wali Szaniec Mewi. Gdy w 1829 r. zniszczył go sztorm, Prusacy zbudowali fort – redutę, której pozostałości widać w miejscu zakrętu rzeki. Obok **Baza Urzędzeń Nawigacyjnych** z warsztatami naprawczymi (34). Jest to miejsce, przez które Leniwka uchodziła do ok. poł. XIX w. do Zatoki Gdańskiej (35; patrz: „Powstanie Westerplatte i Kanału Portowego”).

Statek dopływa do dużego akwenu, zwanego **Zakrętem Pięciu Gwizdków**, i dokonuje zwrotu w lewo, by dostać się do następnej części portu – Kanału Portowego. Manewr ten statki sygnalizowały dawniej pięcioma sygnałami syreny lub gwizdka; stąd nazwa tego obszaru wodnego. Miejsce to było do czasów powojennych znacznie węższe i płytsze, niebezpieczne dla płynących statków. Podczas zapoczątkowanej w 1958 r. modernizacji portu ścięto cypel lądu od strony Nowego Portu, co złagodziło ostrość zakrętu i zwiększyło bezpieczeństwo żeglugi. Obecnie mogą tędy przepływać statki długości do ok. 220 m.

Po pokonaniu zakrętu statek dostaje się do **Kanału Portowego** długości ok. 2 km, kończącego się wyjściem z portu na morze. Jego szerokość wynosiła pierwotnie 100 m; posiadał on tylko jedno uzbrojone nabrzeże od strony Nowego Portu. Po II wojnie światowej poszerzono kanał do 150 m i pogłębiono do 12 m, usuwając ok. 1 mln m³ ziemi. Poszerzenie nastąpiło kosztem półwyspu Westerplatte, przy którym wybudowano betonowe nabrzeże przeładunkowe, służące głównie do przeładunku drewna i postoju statków. Nadto urządzono **przystań dla statków spacerowych** Białej Floty (36). Wsiadają na nim turyści pragnący zwiedzić Westerplatte.

Płynąc Kanałem Portowym w kierunku morza widzimy na jego południowym brzegu jedno z najstarszych w porcie, zbudowane ok. poł. XIX w. na miejscu prymitywniejszego z końca XVIII w. – **Nabrzeże Oliwskie**. Służy ono do przeładunku drobnicy, m.in. warzyw i owoców. Tu mieszczą się centrale przedsiębiorstw – „Hortex” i „Rolimpex”. Za nabrzeżem rozciąga się dzielnica Gdańska – **Nowy Port**. Po przeciwnej stronie Kanału Portowego znajduje się **nabrzeże Obrońców Westerplatte**, zbudowane po poszerzeniu kanału. Prócz przeładunków odbywa się przy nim oczyszczanie statków ze szkodników, częstych gości w ładowniach. W głębi półwyspu, na wyniosłym kopcu ziemnym, wznosi się granitowy, pełen dostojeństwa **Pomnik Obrońców**



Pomnik Obrońców Wybrzeża na Westerplatte

Wybrzeża (37) wzniesiony w połowie lat sześćdziesiątych i odsłonięty 12 października 1966 r.

Przedłużeniem Nabrzeża Oliwskiego jest krótkie **nabrzeże Kpt. Tadeusza Ziolkowskiego**. Tego wybitnego oficera marynarki, szefa pilotów w porcie gdańskim, aresztowali Niemcy po wybuchu II wojny światowej i zamordowali 22 marca 1940 r. w Stutthofie, gdyż odmówił wprowadzenia do portu pancernika „Schleswig-Holstein”. W 1973 r. urządzono przy tym nabrzeżu **przystań promową** (38). Kursują stąd promy na liniach: Gdańsk – Helsinki i Gdańsk – Nynäshamn w Szwecji.

Nieco dalej widać przy nabrzeżu **latarnię morską** (39), obecnie nieczynną, i obok niej budynek **Kapitanatu Portu Gdańsk**, zbudowany po II wojnie światowej. Na wieży tego budynku znajduje się kabina dyżurnego oficera portu, regulującego ruch statków i odpowiedzialnego za ich bezpieczeństwo. Kapitanat wyposażony jest w różnego rodzaju aparaty ułatwiające obserwację portu, kierowanie ruchem statków itp. Należą do nich: radar, radiotelefony, doskonałe

lornety itp. Od 24 czerwca 1984 r. obsługę świetlno-sygnalową portu przejęła nowa latarnia w Porcie Północnym.

Minąwszy latarnię, statek dopływa na wysokość wejść do dwu basenów portowych. Po lewej stronie znajduje się duży **basen Władysława IV**, nazwany tak po II wojnie światowej dla uczczenia króla, który usilnie zabiegał o władztwo Polski na morzu. Basen ten, o powierzchni wodnej 7 ha, ma długość ok. 700 m, szerokość 100 m, głębokość przy nabrzeżu Marchlewskiego 10,5 m, a przy nabrzeżu Waryńskiego – 9,7 m. Przeladowuje się w nim drobnicę, m.in. owoce południowe. Basen ten wybudowano w 1879 r., a od 1896 do 1945 r. był obszarem wolnocłowym. Po przeciwnej stronie, przy końcu długiego nabrzeża Obrońców Westerplatte oglądamy **basen Westerplatte**, dawniej Amunicyjny. Przeladowywano w nim przed wojną materiały wojenne dla polskich sił zbrojnych. Wybudowano go kosztem Polski i Rady Portu w 1925 r., wg projektu inż. Włodzimierza Szawernowskiego i pod jego kierownictwem. Łączna długość nabrzeży wynosi 650 m, a głębokość – 9 m. Ponieważ basen był rzadko wykorzystywany, przeto rząd polski zgodził się na użytkowanie go przy normalnej obsłudze statków z wyjątkiem okresów, w których potrzebny był polskim władzom wojskowym. Sprawy te regulowała umowa z 4 sierpnia 1928 r., zawarta między rządem polskim a odpowiednimi władzami portowymi w Gdańsku.

Dalej na trasie widać poszerzone po II wojnie światowej z 80 do 135 m i pogłębione w l. 1964–66 **wejście do portu gdańskiego** (40). Jego ubezpieczenie od sztormów tworzą dwa **falochrony** (dłuższy wschodni). Na ich głowicach świecą od zmroku do świtu światła: zielone na wschodnim, czerwone na zachodnim. U nasady wschodniego falochronu, na lądzie znajduje się **naufon**, nadający sygnały dźwiękowe podczas mgły. Po drugiej stronie wznosi się budynek kwarantanny, w którym przeprowadzane jest badanie członków załóg i pasażerów statków czy wolni są od chorób zakaźnych.

Statki wprowadzają na ogół do portów piloci. Są to doświadczeni oficerowie marynarki, znający dokładnie przepisy nawigacyjne, a także gruntownie port, głębokości jego wód i możliwości manewrowania na nich statkami. Z chwilą wejścia na pokład (na redzie) spełniają funkcję doradców kapitanów przy manewrowaniu na terenie portu, przy wprowadzaniu i wyprowadzaniu statków na redę.

Przed wejściem do portu rozciąga się obszar wodny zwany **redą**. Na niej, po zakotwiczeniu na odpowiednim gruncie, statki oczekują na pilota. Głębokość redy gdańskiej wynosi 10,5 do 12 m. Prowadzi przez nią tor wodny szerokości 1700 m w kierunku cypla Mierzei Helskiej i drugi – znacznie węższy – do Gdyni.

Na redzie gdańskiej polskie okręty wojenne stoczyły 28 listopada 1628 r. zwycięską bitwę z liczniejszą, posiadającą większe i lepiej uzbrojone okręty armadą szwedzką. Bitwa ta wymieniana jest najczęściej jako „bitwa pod Oliwą”. Szczątki zatopionego wówczas samobójczo przez załogę szwedzkiego okrętu flagowego „**Solen**” odnaleziono w czasie badań podwodnych prowadzonych przez Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku. Liczne wydobyte przedmioty sprzed 350 lat, a przede wszystkim kilkanaście zabytkowych dział z tego okrętu, znajdzie się w ekspozycji po otwarciu sal wystawowych w spichrzach na Ołowiance. Kilka z nich zobaczyć można w ekspozycji czynnej w obecnej siedzibie Muzeum.

Płynąc przez port widzi się przy nabrzeżach liczne statki handlowe ładujące lub wyładowujące towar. Przynależność państwową statków ujawnia bandera, czyli flaga umieszczana w czasie postoju w porcie na drzewcu rufowym, w tylnej części statku. Na kadłubach statków wymalowana jest ich nazwa oraz nazwa portu macierzystego. W dni uroczyste można na polskich statkach zobaczyć galę flagową, czyli dekorację flagami kodu międzynarodowego, zawieszonymi od dziobu, przez szczyty masztów, do rufy.

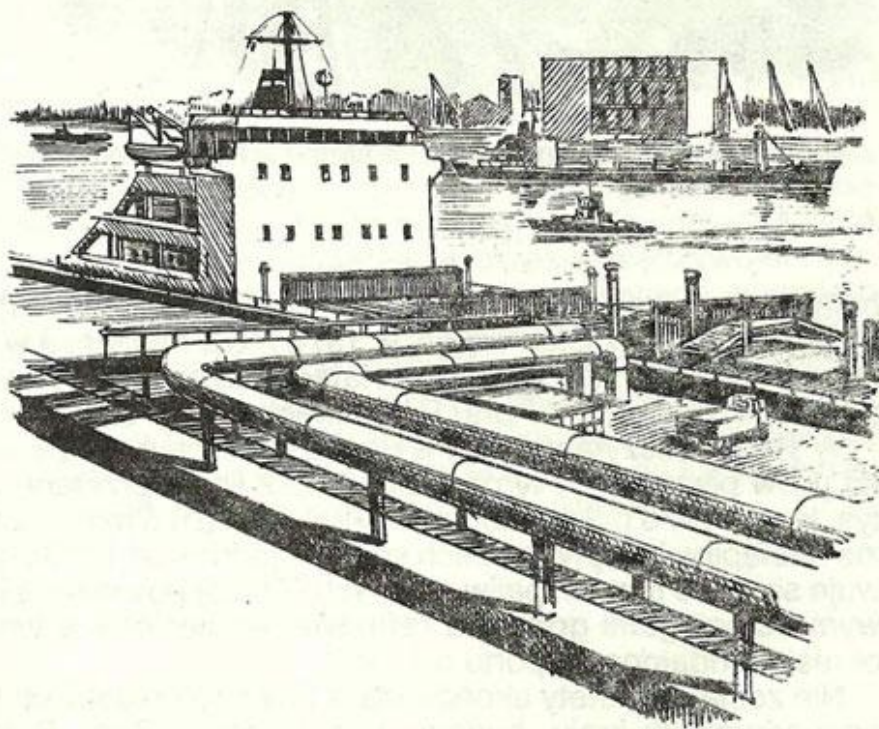
PORT PÓŁNOCNY

Już w początkach lat sześćdziesiątych wiadomo było portowcom oraz naczelnym władzom gospodarki morskiej, że istniejące porty i ich urządzenia nie podążają zadaniom wynikającym z coraz większego rozwoju handlu zamorskiego Polski Ludowej. Drugą przyczyną to powiększający się w handlu światowym tonaż statków. Jak już wspomniano – po rozbudowie portu gdańskiego i modernizacji jego wyposażenia, mógł on przyjmować statki o nośności do 35 tys. ton, a tymczasem zaczęły wpływać na Bałtyk stutysięczniki, a nawet większe kolosy morskie. Biorąc pod uwagę rozwój żeglugi w przyszłości, musiano przystąpić do przedsięwzięcia, które postawiłoby obsługę statków w porcie gdańskim na światowym poziomie. Już w początkach 1967 r. Biuro Projektów Budownictwa Morskiego i Instytut Morski przystąpiły do opracowywania założeń rozwoju portu gdańskiego w najbliższym dziesięcioleciu. Jako pierwszoplanowe wysunięto zadanie budowy nowego samodzielnego portu, który mógłby obsługiwać statki o nośności do 150 tys. ton i zanurzeniu do 15 m.

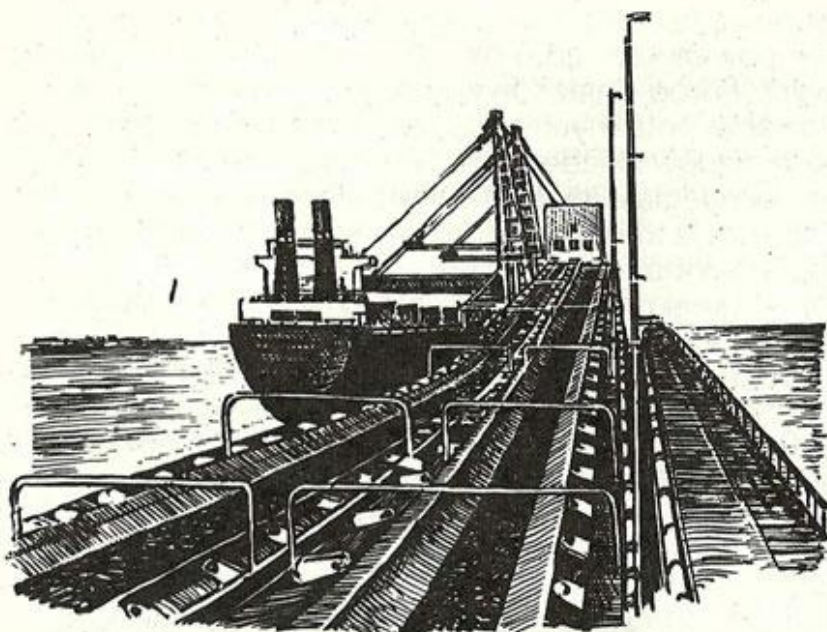
Przeprowadzone w 1969 r. badania dna morskiego ustaliły lokalizację nowego portu w wodach Zatoki Gdańskiej, opodal nasady półwyspu Westerplatte. Zatwierdziła ją w lutym 1970 r. Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, a 15 lipca tegoż roku rząd podjął uchwałę o budowie Rejonu Przeladunków Towarów Masowych w Gdańsku w l. 1970–75. Od 1973 r. zaczęto używać oficjalnej nazwy **Port Północny**. 17 sierpnia 1970 r. o godzinie 15 minut 20 pogłębiarka „Rozgwiazda”, prowadzona przez Romana Liedke, rozpoczęła wybieranie z dna morskiego pierwszych ton z 7 mln m³ materiału, wydobytego z podwodnego obszaru, na którym powstały akwenty wodne, potężne pirsy z nowoczesnymi i wydajnymi urządzeniami przeladunkowymi, tory wodne itp. Zwożone z głębi kraju bloki granitowe posłużyły do budowy falochronu, którą rozpoczęto 21 grudnia. W tym samym miesiącu ruszyła produkcja kesonów, czyli olbrzymich skrzyń betonowych o wadze 1600 ton, potrzebnych do budowy falochronów. Bazę budowy tych potężnych obiektów o wysokości 4 pięter zorganizowano przy Nabrzeżu Przemysłowym. Belki strunobetonowe o wadze 100 ton, produkowane od stycznia 1973 r., dźwigają przęsła pirsu węglowego. Rów-

nocześnie z budową falochronów, pogłębianiem dna morskiego, z którego urobek powiększył ląd o ok. 70 ha, prowadzono budowę torów kolejowych i dróg dojazdowych do portu, utwardzanie nabrzeży, montowanie potężnych urządzeń przeładunkowych oraz budowę wielkich placów składowych, na których można zmagazynować 500 tys. ton węgla. Powstawały też stopniowo takie budynki, jak kotłownia, stacja transformatorowa, warsztaty, wieża obserwacyjno-radarowa i inne.

9 lipca 1974 r. stanął przy Pirsie Węglowym im. XXX-lecia PRL pierwszy statek, którym był 50-tysięcznik „Uniwersytet Gdański”, w celu dokonania próbnego przeładunku. 18 lipca 1974 r. bazę węglową w Porcie Północnym oddano do użytku. Zakończono w dniu tym pierwszy etap budowy monumentalnego obiektu gospodarki morskiej, dzięki któremu port gdański wysunął się na czoło portów



Przeładunek ropy w bazie paliw płynnych Portu Północnego



Załadunek węgla taśmociągiem na statek w Porcie Północnym

bałtyckich. Już w 1974 r. przyjęto w nowym porcie 76 statków, które zabrały 1873 tys. ton węgla, w 1975 r. 6,5 mln ton, a w 1978 r. – ponad 9 mln ton. W następnych latach zaznaczył się spadek, ale od 1983 r. odchodzi z Portu Północnego ponad 8 mln ton.

W 1975 r. ruszyła również w Porcie Północnym baza przeładunku paliw płynnych; w tymże roku, od 22 lipca, przeładowano 704 tys. ton, w 1976 r. 3 mln ton, w 1979 r. ponad 6,5 mln ton. I w tej bazie nastąpił w kolejnych latach spadek, jednak od 1983 r. przeładowuje się ok. 3 mln ton paliw płynnych. Z bazą powiązana jest stalowymi rurociągami **gdańska rafineria**, wzniesiona w tym samym okresie, oddalona od portu o 11 km.

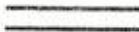















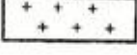

Nie została niestety ukończona, z powodu aktualnych trudności gospodarczych kraju, budowa bazy rudowej Portu Północnego. Jej wielki pirs długości 600 m, szeroki na ponad 30 m, przyjmuje wprawdzie statki ze zbożem, ale nie jest gotowy do wypełniania swego podstawowego zadania, jakim jest odbiór rud.

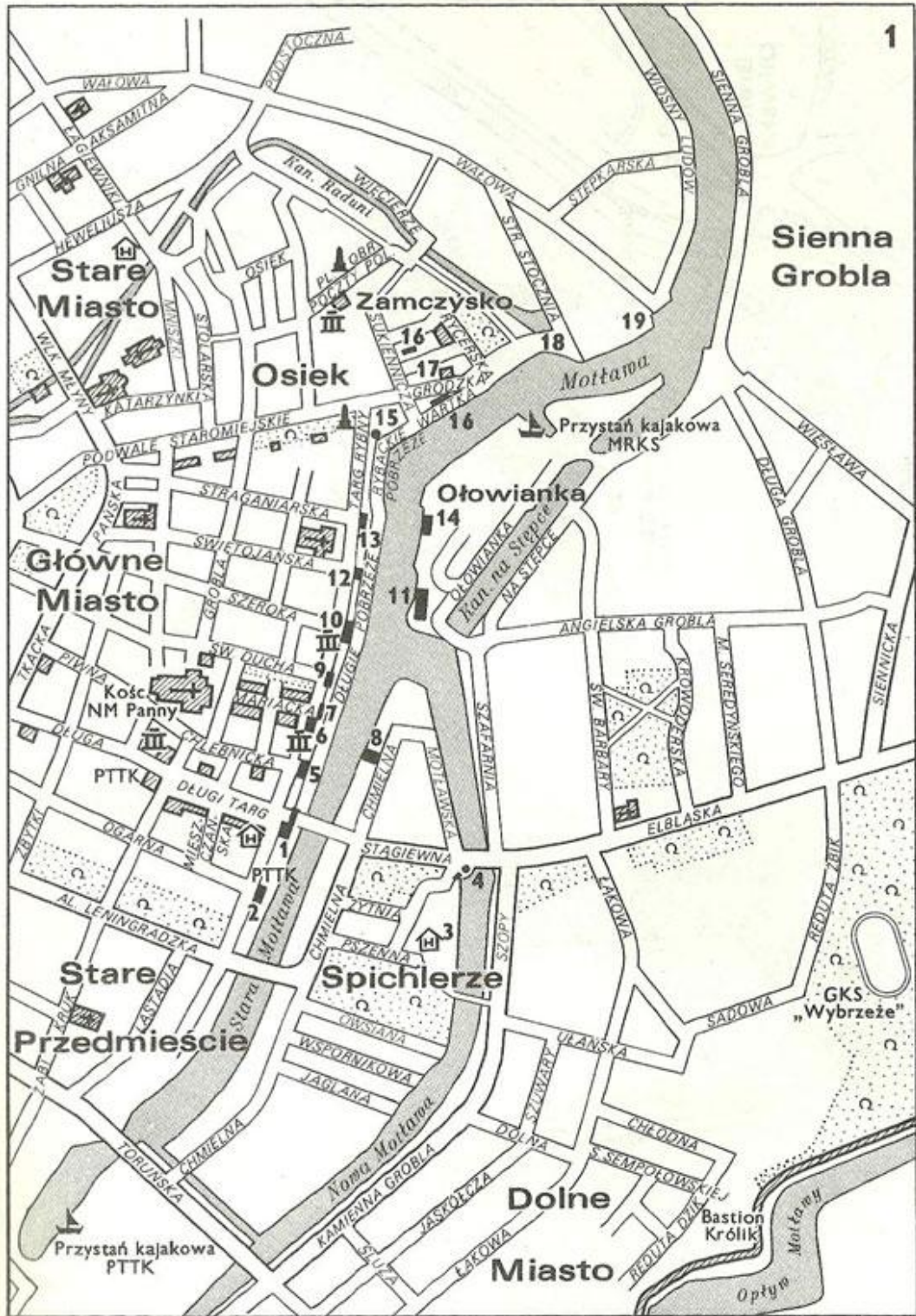
Z urządzeń i obiektów działających w Porcie Północnym wymienić warto odmrażalnię węgla, odmrażającą 30 wagonów w ciągu godziny, oczyszczalnię wód balastowych ze zbiornikami po 20 tys. ton, centralę telefoniczną na 2 tysiące numerów, budynek socjalny, budynek administracyjny Zarządu Portu. Ogromne wywrotnice wagonów w kształcie bębnow przejmują po dwa wagony z podstawiającego je pociągu węglowego i obracając się o 176 stopni zsypują znajdujące się w nich 120 ton węgla do lejów. Zmontowane pod lejami przegarniacze, sterowane automatycznie, wygarniają węgiel na taśmociąg, który z szybkością 4 m na sekundę przenosi go na plac składowy albo na pirs załadowniczy i na statek. Zamontowane na taśmociągach elektronowe wagi ważą sunący na taśmie ładunek. Z placu zwałowarko-ładowarki przenoszą węgiel z hałd na taśmy (z wydajnością 2000 ton na godzinę), a te dostarczają go na statek. Na placu składowym utrzymuje się rezerwę węgla, zabezpieczającą port przed przestojami. Przetrzymanywanie tak dużych ilości węgla na hałdach wysokości do 20 m grozi samozapaleniem. Towar jest w związku z tym pod stałym nadzorem. Warto dodać, iż tak ogromny zakład, jakim jest Port Północny, zatrudnia tylko ok. 360 osób.

Port Północny zbudowany na morzu i na lądzie odebranych morzu, przyjmujący największe statki, jakie wpływają na Bałtyk i będący całkowicie dziełem polskich twórców i realizatorów myśli technicznej, jest obok Gdyni powstałej w okresie międzywojennym i obok stworzonego po wojnie przemysłu stoczniowego dowodem, że Polska stała się w minionym 60-leciu państwem morskim. Mniemanie to utwierdzone jest posiadaniem przez Polskę szkolnictwa morskiego i licznej kadry marynarzy floty handlowej oraz rybaków morskich. Polskie statki docierają do kilkadziesiątu portów na świecie, specjalistyczne w celach badawczych – do lodowców arktycznych, wojenne zaś strzegą granic morskich kraju.

Objaśnienie znaków do planików

Skala planików Nr 1 1:15 000
Nr 2-6 1:20 000

	ulice główne, przelotowe
	ulice inne
	alejki, ścieżki
	koleje ze stacjami
 1-41	obiekty wymienione w przewodniku
	hotele
	przystanie żeglugi pasażerskiej i promowej
	przystanie kajakowe
	kościół zabytkowe
	inne zabytki architektury
	muzea
	pomniki
	latarnie morskie
	promy
	parki i zieleńce
	ogródki działkowe
	cmentarze
	wody



Sienna Grobla

WESTERPLATTE, STOGI
ELBLĄG, WARSZAWA

Stare Miasto

Zamczysko

Osiek

Ołowianka

Głównie Miasto

Stare Przedmieście

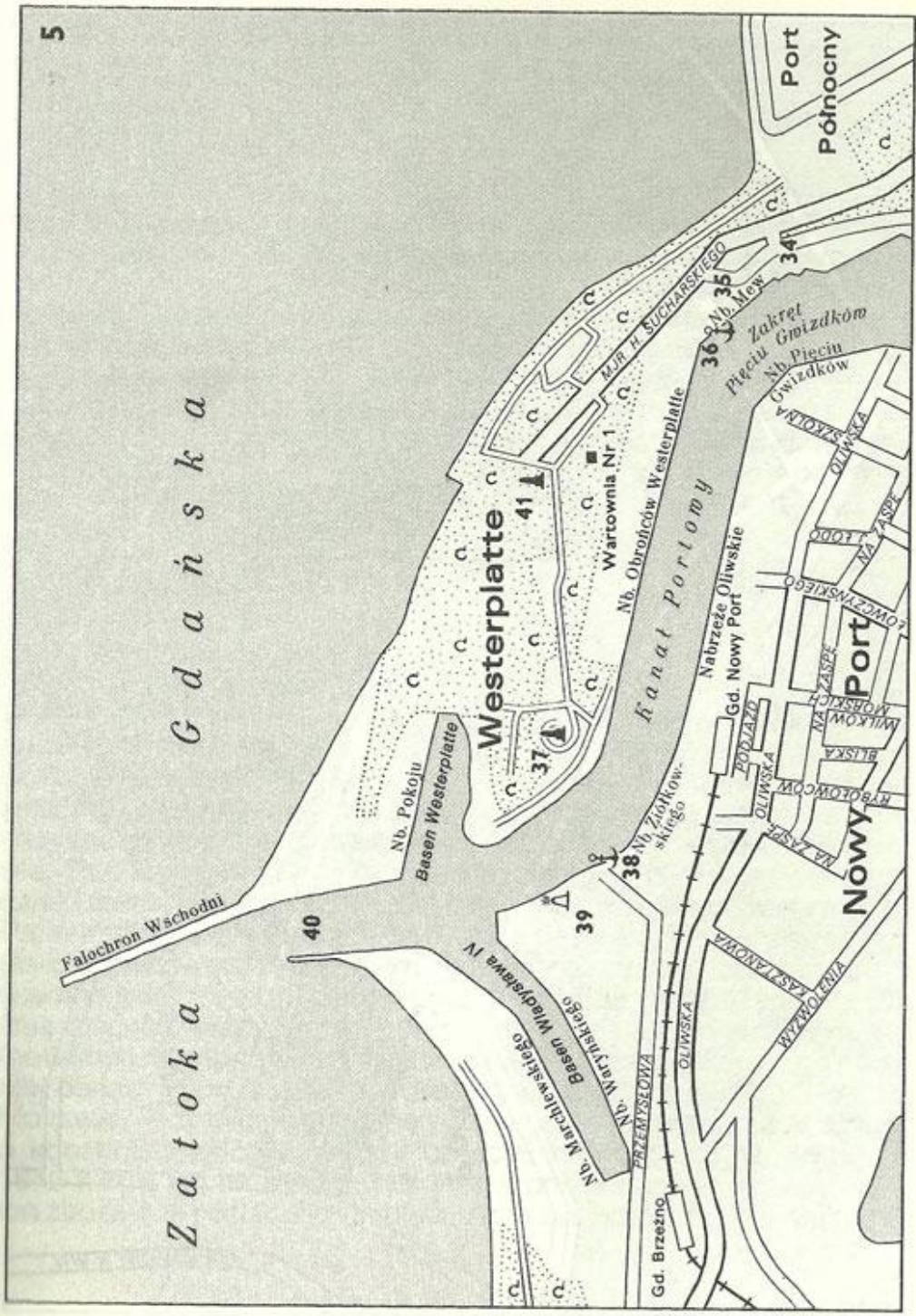
Spichlerze

Dolne Miasto

GKS "Wybrzeże"

Przystań kajakowa PTTK

Bastion Królik



5

G d a ń s k a

Z a t o k a

Westerplatte

Nowy Port

Port Północny

GDANSK GR. BRZEŻNO

GDANSK-CENTRUM

ogół wielce osobliwymi, np. Ognisty Wóz, Arka Noego, Czerwony Lew, Biały Rumak, Szara Gęś, Turek. Niecodzienny krajobraz architektoniczny malowniczej zabudowy spichrzowej znany jest ze starych rycin i przedwojennych fotografii.

Najgroźniejszym wrogiem Wyspy Spichrzów był ogień. Wielki pożar szalał na niej w 1515 r. W czasie oblężenia Gdańska w 1813 r. Rosjanie spalili spichrze (podpalając je pociskami), aby zniszczyć bazę wyżywieniową obleganych Francuzów i Polaków. Podczas działań wojennych w 1945 r. spłonęły niemal wszystkie spichrze. Do tej pory odbudowano tylko nieliczne (m.in. przy ul. Chmielnej) i przeznaczono je na magazyny kilku przedsiębiorstw. Na części wyspy wybudowano w 1976 r. gdański „Novotel”. Akademia Muzyczna im. Stanisława Moniuszki w Gdańsku odbudowuje na swoją siedzibę spichrze: Mały Goddeck, Duży Goddeck, Kotwicę i Biały Anioł. Siedziba Zakładu Ubezpieczeń Społecznych budowana jest na miejscu spichrzów: Biały Pies, Bociek, Holandia i Włocławek. Budowę obiektów rozpoczęły również inne przedsiębiorstwa i instytucje, a dyskutuje się na temat lokalizacji na Spichlerzach placówek gastronomicznych, handlowych, turystycznych, pracowni i sklepów rzemiosła artystycznego, kulturalnych itp. Realizacja tych planów potrwa wiele lat, a obraz urbanistyczno-architektoniczny tej części miasta ukształtowany zostanie według wytycznych władz konserwatorskich. Zaplanowano m.in. całkowitą rekonstrukcję gotyckiego spichrza Szara Gęś z XV w. i tzw. Starej Pakowni. Obydwa ukazuje reprodukowany obok rysunek Fryderyka Antoniego Lohrmanna, rytowany w 1765 r. przez Mateusza Deischa.

Ołowianka

Na prawym, wschodnim brzegu Motławy, naprzeciw gdańskiego zamku komturów krzyżackich rozciągał się w średniowieczu obszerny, zapewne podmokły teren. Już w XIV w. powstały na nim magazyny na zboże i inne towary, zawiadywane na zlecenie konwentu przez szafarza. Przekaz z 1404 r. nazywa ten obszar Szafarnią. W tym czasie był on już zapewne osuszony i otoczony dla bezpieczeństwa i ochrony nagromadzonych dóbr głęboką fosą. Domniemana granica wschodnia i południowa Szafarni przebiegała dzisiejszą ul. Dziewanowskiego i zachodnim odcinkiem Angiels-

kiej Grobli. Fosę, która znajdowała się na linii ul. Dziewanowskiego, zasypano dawniej, a dalszy, zachodni jej ciąg między Ołowianką i północnym przedłużeniem, tzw. Kępą – dopiero po 1945 r. Pozostał tylko fragment fosy od strony Motławy, wykorzystywany obecnie jako przystań żaglówek klubu sportowego. Istniał także kanał dzielący Ołowiankę na dwie części, lecz zasypano go w 2 poł. XIX w.

Teren zamku krzyżackiego łączył z Szafarnią prom, którego istnienie potwierdzone jest przekazem z 1417 r. i który czynny był jeszcze w 1880 r. Po wyrzuceniu przez gdańszczan w 1454 r. Krzyżaków z miasta, Szafarnia przeszła w posiadanie Gdańska. Znajdowały się na niej spichrze, z których jeden otrzymał klasztor Cystersów w Oliwie. W 1519 r. Szafarnia, podobnie jak sąsiednia wyspa Spichlerze, uzyskała ubezpieczenie od strony wschodniej w postaci wału i palisady. Przy północnym krańcu Kępy zbudowano nadto blokhauz, czyli rodzaj małej obronnej wartowni. Wyspa Ołowianka powstała w 1576 r., po wykopaniu istniejącego od strony wschodniej kanału, zwanego obecnie **Kanałem na Stępcie**. Wschodnią część wyspy miasto przeznaczyło w 1576 r. na skład drewna, w związku z czym nazwana została Cieślnią. Na części sąsiadującej z Motławą utworzono w 1597 r. skład ołowiu z wagą, tzw. Ołowiany Dwór, który nadał całej wyspie jej obecne miano. W XVI i XVII w. przybywało na niej spichrzów; w 1643 r. było ich siedem. W 1720 r. zlikwidowano blokhauz i przeniesiono go na dzisiejszy Polski Hak. Przypomnieć tu trzeba, iż do tego czasu Polskim Hakiem nazywano północny cypel Kępy. Następną zmianę przyniósł rok 1852, w którym na północnej części Cieślni umieszczono Smolny Dwór – skład smoły, znajdujący się wcześniej w południowej części Spichlerzy, czyli Wyspy Spichrzów. Ołowiany Dwór natomiast przeznaczono na składnicę drewna. Zmiana nastąpiła również na Kępie, gdzie w XVIII w. podjęła produkcję niewielka stocznia remontowa (znana z litografii F.E. Meyerheima, pochodzącej z 1832 r.). Kępę zaczęto nazywać Stępkarnią. Działalność stoczni ustała w 1869 r., gdyż Kępę przeznaczono na przepompownię ścieków. Miejsce Ołowianego Dworu i składnicy drewna zajęła w 1898 r. elektrownia, dzisiejsza elektrociepłownia.

1945 r. przyniósł zagładę większości zabudowań Ołowianki. Rychno jednak odbudowano elektrownię i Spichrz Królewski, a obecnie dobiega końca odbudowa trzech spichrzy na siedzibę Centralnego Muzeum Morskiego, które nie może pomieścić swych zbiorów.

rów w ciasnych salkach Żurawia. Ołowianka związana była zawsze z portem gdańskim i nadal bliskie są jej sprawy żeglugowo-portowo-morskie dzięki umieszczeniu na niej placówki muzealnej, informującej o sprawach tego rodzaju. Kanał na Stępcie spełnia funkcje portowe jako przystań barek wiślanych w porze zimowej, basenik zaś przy Ołowiance i okazała siedziba Morskiego Robotniczego Klubu Sportowego obok, świadczą o powiązaniu wysepki ze sportem żeglarskim.

S/s „Sołdek”

Tak nazywa się pierwszy pełnomorski statek, zbudowany po wojnie w Stoczni Gdańskiej. Skrót s/s wywodzi się z angielskiego *steam ship*, co oznacza statek napędzany tłokową lub turbinową maszyną parową. Stępkę, czyli kil (wzdłużne wiązanie szkieletu kadłuba statku na jego dnie) pod „Sołdka” położono 3 kwietnia 1948 r., zwodowano go 6 listopada w stanie surowym, a do eksploatacji przekazano Żegludze Morskiej w Szczecinie 21 października 1949 r. Podczas uroczystości wodowania rodzice chrzestni statku – Helena i Stanisław Sołdkowie nadali mu jego obecne imię. Stanisław Sołdek był przodującym traserem (pracownik rysujący w traserni poszczególne części statku w naturalnej wielkości) w Stoczni Gdańskiej. Później ukończył politechnikę i zdobył tytuł inżyniera budowy okrętów, a następnie objął stanowisko dyrektora Stoczni „Wisła” w Gdańsku – Górkach Zachodnich. Zmarł 15 czerwca 1970 r.

Statek „Sołdek” jest rudowęglowcem; był przeznaczony do przewozu rudy i węgla. Jego całkowita długość wynosi 87 m, szerokość 12,30 m, wysokość boczna do pokładu 7,10 m, zanurzenie 5,35 m, nośność 2540 ton, prędkość 11 węzłów (węzeł – jednostka miary szybkości na morzu; szybkość 1 węzła = 0,514 m/sek.). Jego maszynę typu „Lanz” o mocy 1300 KM wyprodukowały jako pierwszą tego typu Zakłady Urządzeń Technicznych „Zgoda” w Świętochłowicach, a skonstruowała ją grupa polskich inżynierów.

„Sołdek” zakończył pracę na morzu po przeszło 31 latach pływania. Groziło mu pocięcie na złom. W listopadzie 1983 r. zawiązał się Komitet Obywatelski Odbudowy Statku-Muzeum „Sołdek”. W Stoczni Gdańskiej im. Lenina przeprowadzono najpierw wstępne prace konserwacyjne. Następnie Gdańska Stocznia Remontowa

wykonała w ciągu dwu lat remont i adaptację wnętrza statku dla celów muzealnych. 17 lipca 1985 r. otwarto na „Soldku” wystawę obrazującą dorobek macierzystej stoczni w minionym 40-leciu, a 31 lipca udostępniono ją społeczeństwu.

Stocznia Gdańska im. Lenina

W Gdańsku czynne są: Stocznia Gdańska im. Lenina, Stocznia Północna im. Bohaterów Westerplatte, Gdańska Stocznia Remontowa, Stocznia Remontowa „Radunia”, Stocznia Jachtowa im. J. Conrada Korzeniowskiego w Stogach i Stocznia „Wisła” w Gdańsku-Górkach Zachodnich.

W czasie przejazdu przez port gdański będziemy oglądać przede wszystkim Stocznnię Gdańską im. Lenina.

Ze statku widać jedynie część terenu stoczni, imponującą jednak niezwykle urozmaiconym krajobrazem osobliwego zakładu przemysłowego, mieszczącego się na lądzie i wodzie. Rozbudowano go na lewym brzegu Martwej Wisły (Leniwki), poniżej ujścia rzeki Motławy, oraz na części wyspy Ostrów. Ważną także rolę pełni akwatorium rzeczne, do którego spływają po pochylniach wodowane kadłuby statków, i na którym realizowane jest ich wyposażanie.

Stocznia Gdańska jest najstarszym zakładem przemysłu stocznioowego w PRL. Teren, na którym się znajduje, wykorzystywany był do celów stocznioowych od 1844 r. Na zakupionych wówczas od miasta Gdańska 5 morgach gruntu założono Bazę Budowy Korwet. Po nabyciu wkrótce nowych terenów rozpoczęto w 1850 r. budowę pierwszej pochylni (betonowa, nachylona ku wodzie płaszczyzna, na której buduje się kadłuby statków) i następnie korwet (żaglowy okręt wojenny, później żaglowo-parowy). W tym czasie zaczęto nazywać ten zakład Stocznia Królewską. Od 1871 r. nosiła ona nazwę Stoczni Cesarskiej. Rozbudowana do wielkich rozmiarów produkowała i remontowała dla pruskiej, a następnie niemieckiej floty wojennej liczne okręty, różne ich typy, a od pocz. XX w. – także podwodne. Tuż za Stocznia Cesarską stanęła w 1889 r. Stocznia Schichaua, która rozpoczęła produkcję również od budowy okrętów wojennych. Ta stocznia także zajęła część wyspy Ostrów.

Po I wojnie światowej (od 1923 r.) Stocznia Cesarską zaczęto nazywać Stocznia Gdańską. Zarządzało nią międzynarodowe to-

warzystwo akcyjne, w którym Polska miała 20% udziału, tytuł własności w wysokości 20% majątku stałego. Stocznia rozwijała w skromnym zakresie budowę statków różnych typów dla armatorów zagranicznych. W 1920 r. wyprodukowała dla polskiej Marynarki Wojennej 4 kanonierki: „Pińsk”, „Warszawa”, „Horodyszcze” i „Mozyrz”, a później także statki rybackie i inne. Wyprodukowanych przed wojną drobnicowców już Polska nie zdążyła odebrać i zrabowali je Niemcy. W okresie międzywojennym większą produkcję niż Stocznia Gdańska rozwijała Stocznia Schichaua. Przed wybuchem wojny i podczas niej obydwie te stocznie pracowały głównie dla niemieckiej marynarki wojennej, budując torpedowce, okręty pomocnicze, zbiornikowce i głównie okręty podwodne, a tylko znikomą liczbę statków handlowych.

13 marca 1945 r. zorganizowano w Bydgoszczy Morską Grupę Operacyjną z inż. Władysławem Szedrowiczem na czele. Do Gdańska przybyła ona 2 kwietnia. Utworzona podgrupa miała zabezpieczyć straszliwie zniszczone i ograbione wcześniej przez Niemców zakłady stoczniove. Znajdowały się one początkowo pod zarządem radzieckich władz wojskowych. Od 4 czerwca urzędowała komisja odbiorcza. Zgodnie z umowami Polsce przypadło 30% urządzeń i maszyn ocalałych z pogromu, a Związkowi Radzieckiemu – 70%.

W Stoczni Gdańskiej, którą nazwano Stoczną nr 1, ocalało 70% budynków i zaledwie 30% wyposażenia technicznego. Ocalały pochylnie, ale nabrzeża były zdruzgotane bombami. Stocznia Schichaua (Stocznia nr 2) zachowała większość budynków, ale utraciła pochylnie, które zostały silnie uszkodzone. Dna basenów stoczniowych zawałone były wrakami i zatopionymi przez Niemców dźwigami oraz silnie uszkodzonymi dokami. Zniszczony był też częściowo most łączący Stoczną Gdańską z wyspą Ostrów.

Oficjalne przekazanie stoczni w Gdańsku władzom polskim nastąpiło 26 lipca 1945 r., ale wcześniej podjęta została ich odbudowa przez ekipy polskie. Rozpoczęto odgruzowywanie z hałd cegieł i żelastwa. Z dzisiejszej Stoczni Gdańskiej wywieziono 18 tys. ton gruzu i 5 tys. ton złomu. Działalność produkcyjną stocznia rozpoczęła od budowy parowozów dla kolejki wąskotorowej. Od września prowadzono remonty statków pełnomorskich i przystąpiono do budowy kutrów rybackich, najpierw drewnianych, a następnie o stalowych kadłubach. Odbywał się też montaż ciągników, samo-

chodów i parowozów nadsyłanych przez UNRRA. 13 września uruchomiono 800-tonową prasę. Do końca 1945 r. przeprowadzono remont 20 statków handlowych, w tym 10 zagranicznych, zmontowano ponad 1800 traktorów, 20 parowozów i 500 importowanych samochodów.

W tym czasie Stocznia nr 2 produkowała konstrukcje stalowe do odbudowy mostów kolejowych i remontowała różne maszyny. 19 października 1947 r. nastąpiło połączenie Stoczni nr 1 i nr 2 w jeden zakład o nazwie Stocznia Gdańska. Można ją uważać za kolebkę wielkiego polskiego przemysłu stoczniowego. W Stoczni Gdańskiej rozpoczęto – budową serii sześciu rudowęglowców dla polskiej floty handlowej – produkcję statków pełnomorskich. Pierwszy w tej serii był „Soldek”, statek prototypowy, którego budowę rozpoczęto 3 kwietnia 1948 r. Prócz mniejszych jednostek portowych i rybackich, holowników, barek, a przede wszystkim kutrów stalowych (w l. 1948–52 zbudowano ich 85 dla gdyńskiej „Arki”), zaczęto budować drobnicowce – jak oddana w 1951 r. do eksploatacji m/s „Nysa”, trawlerzy – jak s/s „Radunia”, węglowce – jak „Donbas” o pojemności 5000 ton, oddany w 1952 r. radzieckiemu armatorowi. W tymże roku opuścił stocznnię drobnicowiec „Nowa Huta” o nośności 3970 ton. Węglowców o nośności 5000 ton zbudowano ogółem 87. W 1955 r. rozpoczęto budowę serii dziesięcioletników, z których jako pierwszy ukończony został m/s „Marceli Nowotko”, oddany 31 października 1956 r. Polskim Liniom Oceanicznym. Statków tego typu zbudowała Stocznia Gdańska 29, dla polskich i zagranicznych armatorów, m.in. dla Związku Radzieckiego, Szwajcarii i Chin. Prócz małych statków rybackich skonstruowano serię baz-przetwórni o nośności 9300 ton; w 1960 r. zbudowano statek do przewozu drewna o nośności 6200 ton oraz zbiornikowiec – 18 190 ton, jako pierwszy z serii.

Wielką tragedię przeżyli stoczniowcy 13 grudnia 1961 r. W dniu tym wybuchł pożar na 24 dziesięcioletniku „Maria Konopnicka”, tuż przed oddaniem go do eksploatacji. W płomieniach zginęło 21 stoczniowców. Sławę międzynarodową przyniosła Stoczni Gdańskiej produkcja statków rybackich: baz-przetwórni i trawlerów-przetwórni. Były to uprzemysłowione jednostki, produkowane od 1961 r. Pierwsza baza-przetwórnia „Pioniersk” o nośności 10 tys. ton była statkiem-fabryką, kombinatem rybnym, obsługiwanym przez 250 osób, przystosowanym do wielomiesięcznej pracy

na łowiskach. Do 1967 r. przekazano Związkowi Radzieckiemu 14 takich statków. Później budowano ulepszone tego rodzaju jednostki.

W trakcie produkcji prowadzona była modernizacja i rozbudowa stoczni; powstała nowa wielka hala, umożliwiająca budowę większych jednostek, m.in. półpojemniowców do przewozu kontenerów (pojemników do przewożenia towarów) bądź towarów transportowanych luzem. Następne kontenerowce przyjmowały ładunek o wadze 23 400 ton, tj. 1400 kontenerów. W latach osiemdziesiątych weszły do produkcji szczególnie pracołonne, prototypowe chemikaliowce o specyficznej technologii oraz promy pasażersko-samochodowe dla szwedzkiego armatora.

Szczególnie ważną gałęzią produkcji Stoczni Gdańskiej jest budowa silników okrętowych, rozpoczęta w 1959 r. na licencji duńskiej firmy Burmeistera i Waina, produkującej od 1912 r. silniki zaliczane do najlepszych w świecie. Pierwszy silnik Gdańsk-1, wybudowany z części duńskich, ukończyła Stocznia Gdańska 23 marca 1961 r. Jego moc wynosiła 5450 KM. Późniejsze silniki budowano stopniowo z coraz większej ilości własnych części. Silniki ulepszano stale, przeznaczano je do drewnowców (35), baz rybackich (29 o mocy 6540 KM), chłodnicowców (o mocy 8400 KM). Setny silnik wyprodukowano w Stoczniowym Zakładzie Budowy Silników w 1980 r.

W minionym 40-leciu Stocznia Gdańska im. Lenina (nazwa ta nadana została w 1967 r. z okazji 50 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej) wyprodukowała 185 drobnicowców, 153 masowce, 120 trawlerów, 137 trawlerów-przetwórci, 68 baz rybackich, 104 silniki.

Mimo zahamowania produkcji po 1980 r. ze względu na trudności społeczne i ekonomiczne kraju oraz restrykcje zastosowane wobec Polski, Stocznia Gdańska im. Lenina jest nadal jednym z największych eksporterów w Polsce, zajmującym czwarte miejsce (na 3 pierwszych znajdują się przedsiębiorstwa przemysłu wydobywczego i surowcowego, a więc kopalnie węgla, siarki i miedzi).

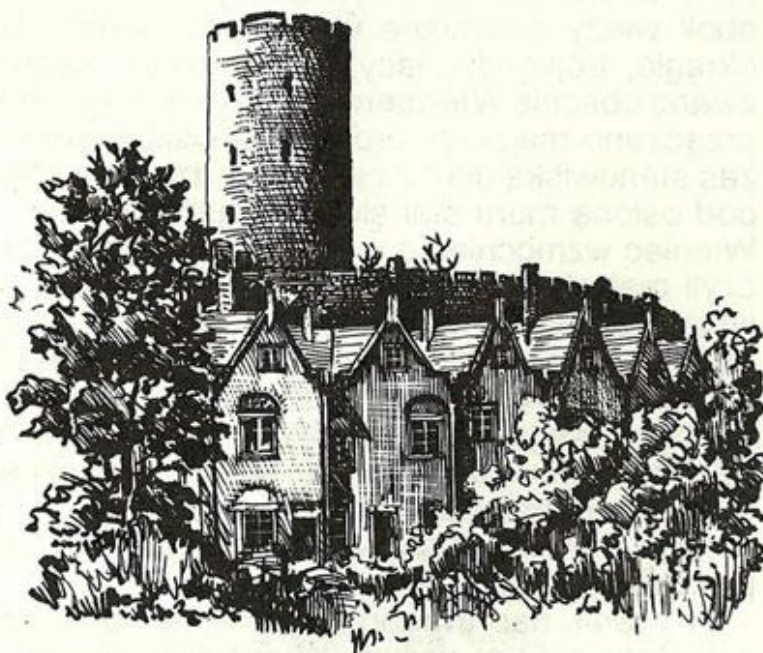
Stocznnię można zwiedzać w soboty po południu oraz niedziele i święta z zakładowymi przewodnikami. Zwiedzanie tylko grupami zgłoszonymi uprzednio w Zakładowym Biurze Obsługi Ruchu Turystycznego PTTK. Czas zwiedzania – ok. 3 godzin. Informacje o innych stoczniach podano przy opisie trasy.

Twierdza Wistoujście

Warownia ta jest obecnie trwałą ruiną, ale mimo to drogocennym klejnotem morskiej architektury militarnej, należącym do najwyższej, światowej klasy zabytków, wpisanym do rejestru ONZ. W swej najstarszej części liczy przeszło pięć wieków, a każdy następny pozostawił trwały ślad w postaci nowych budowli, wzmacniających obronność tej nadmorskiej fortecy. Jest ona jedynym tego rodzaju obiektem zabytkowym w Polsce i jednym z nielicznych w świecie. Dla naszego narodu jest prócz tego monumentem historycznym, związanym z wydarzeniami wojennymi, z walkami o ziemie pomorskie, a także z martyrologią patriotów polskich więzionych w jej murach lub internowanych przez pruskiego zaborcę.

Ze względu na tak wielkie i niepowtarzalne wartości, Twierdza Wistoujście – podobnie jak pobliski półwysep Westerplatte – zasługuje na obszerniejsze omówienie i żywe zainteresowanie turysty.

A oto dzieje tego miejsca i zabytku. Przy dawnym, znanym z przekazów ikonograficznych ujściu lewego ramienia Wisły-Leniw-

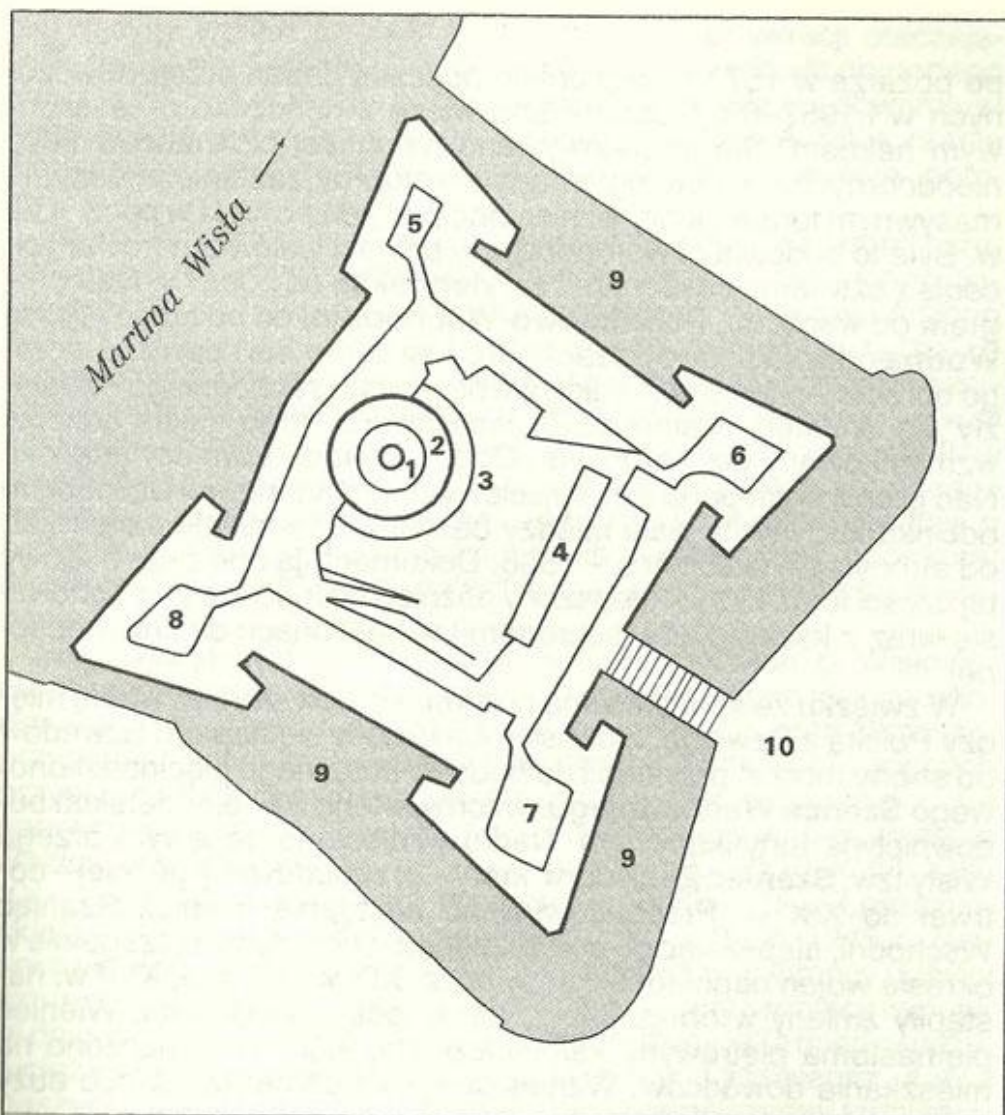


Latarnia, Wieniec i kamieniczki z XVII w. Twierdzy Wistoujście

ki do Zatoki Gdańskiej istniała w XIV w. placówka obronna z obsadą żołnierską, dowodzoną przez Krzyżaka z gdańskiego konwentu, noszącego miano Mündemeistra. O utrzymywaniu w tym punkcie dozoru zbrojnego we wcześniejszych czasach panowania w Gdańsku książąt pomorskich snuć można jedynie przypuszczenia, dla których przesłanką jest wiedza o ruchliwości żeglugowej w tym miejscu i – w związku z tym – o konieczności zapewnienia statkom płynącym z morza do portu bezpieczeństwa przez ustanowienie zbrojnej strażnicy i światła nawigacyjnego.

Udokumentowane jest natomiast przekazem pisanim z 1462 r. utrzymywanie przez Gdańsk przy ujściu Wisły drewnianej wartowni, którą w trzy lata później zniszczyły w czasie wichury potężne fale morskie. Wydarzenie to postawiło miasto przed koniecznością wybudowania trwalszego obiektu obronnego, spełniającego również rolę latarni morskiej. Fortalicję tego rodzaju, dla której utrwaliła się później nazwa **Latarnia**, zbudowano w 1482 r. Była to okrągła, murowana wieża, wznosząca się w trzech kondygnacjach na wysokość 12 (lub 18–20) m. Od jej stóp poprowadzono w morze falochron, osłaniający od północno-wschodnich i wschodnich uderzeń fal wejście do koryta Wisły. W l. 1518–21 skonstruowano obok wieży drewniane umocnienia, które zastąpiono w 1562 r. okrągłą, trójkondygnacyjną forteczką z cegły, o średnicy 31 m, zwaną obecnie **Wieńcem**. W przyziemnej kondygnacji tej warowni urządzono magazyn prochu i pocisków artyleryjskich, na piętrze zaś stanowiska dla 12 cięższych dział. Na najwyższym poziomie, pod osłoną muru stało 15 lżejszych armat. W 1573 r. uzyskał Wieńiec wzmocnienie w postaci palisady i czterech blokhauzów, czyli małych obronnych budowli z bierwion, otoczonych rowem i wałem ziemnym. W tej postaci Twierdza Wisłoujście przeszła w 1577 r. oblężenie oddziałów króla Stefana Batorego, trwające od 4 czerwca do 3 września. Umieszczona na lewym brzegu Wisły bateria – składająca się z 12 dział – wystrzeliła wówczas na twierdzę 6745 pocisków, uszkadzając silnie górne części Latarni i Wieńca, a nadto zrujnowała blokhauzy. Mimo tych szkód załoga zdołała obronić warownię przed szturmującymi oddziałami, dowodzonymi przez Ernesta Wejhera.

W 1584 r. naprawiono uszkodzone partie Wieńca, a wieżę podwyższono o 11 m, wykorzystując dwie ocalałe gotyckie kondygnacje. Nie usuniętą wówczas, a tylko przykrytą warstwę spalenizny



TWIERDZA WISŁOUJŚCIE

Fort carré

- | | |
|-------------------------|-------------------------------|
| 1 Latarnia | 6 Bastion Ostroróg |
| 2 Wieniec | 7 Bastion Południowo-Wschodni |
| 3 Kamieniczki z XVII w. | 8 Bastion Furta Wodna |
| 4 Koszary | 9 Fosa |
| 5 Bastion Artyleryjski | 10 Dojście do fortu |

po pożarze w 1577 r., odsłonięto podczas badań przeprowadzonych w l. 1967–68. Odbudowaną wieżę zwieńczono renesansowym hełmem. Nie odbudowywano natomiast blokhauzów (jako nieodpornych na silny ogień artyleryjski), by zastąpić je dużym i masywnym fortem, który wzniesiono pod koniec XVI i w pocz. XVII w. Była to budowla czworoboczna w postaci wałów omurowanych cegłą z czterema bastionami: **Artyleryjskim** od północy, **Ostrorogiem** od wschodu, **Południowo-Wschodnim** od południa i **Furtą Wodną** od południowego zachodu. Jest to tzw. **fort carré**, w którego obrębie – prawie pośrodku, ale bliżej wału zachodniego – znalazły się **Wieniec** i **Latarnia**. Za współtwórcę tego dzieła uchodzi wzmiankowany już Antoni van Obberghen, budowniczy gdański. Nad granitowym portalem wejściowym, w południowo-wschodnim odcinku kurtyny (tj. wału między bastionami) widnieje data 1602, od strony zaś dziedzińca – 1596. Dokumentują one czas budowy tej części fortu, który – ulepszony później i wzmocniony – zachował się wraz z kazamatami (schronami) w bastionach do chwili obecnej.

W związku ze spodziewaną pod koniec 1 ćw. XVII w. wojną między Polską a Szwecją, Gdańsk (obawiający się napadu Szwedów od strony morza) przystąpił do budowy potężnego pięciobastionowego **Szańca Wschodniego**, wzorowanego na holenderskim budownictwie fortyfikacyjnym. Nadto wzniesiono na lewym brzegu Wisły tzw. **Szaniec Zachodni**, który – przebudowany później – dotrwał do XIX w. Przebudowywano następnie również Szaniec Wschodni, ulepszając go pod względem obronnym, szczególnie w okresie wojen napoleońskich, w pocz. XIX w. W 1 poł. XVII w. nastąpiły zmiany w obrębie fortu carré, gdzie obudowano **Wieniec** piętnastoma piętrowymi kamieniczkami, które przeznaczono na mieszkania dowódców. Wzniesiono również na dziedzińcu duży budynek koszarowy dla żołnierzy.

Szaniec Wschodni dochodził kręgiem swych bastionów od północy i od południa do koryta Wisły. Jego północne bastiony: **Pucki** i **Ostroróg** wzniesiono na terenie, który w okresie budowy fortu carré zalany był wodą morską. Nanosy Wisły zasypały stopniowo ten obszar, umożliwiając rozbudowę twierdzy w tym kierunku. Jak uprzednio fort carré, tak i Szaniec Wschodni otoczony został fosą, wypełnioną wodą wiślaną. Dodać trzeba, iż Twierdzę Wisłoujście, a także Szaniec Zachodni powiązano w XVII w. ciągami umocnień,

biegnącymi wzdłuż Leniwki aż do łańcucha fortyfikacji otaczających ówczesny Gdańsk. Całość tego potężnego dzieła obronnego była nie do zdobycia. Nie pokusił się o zdobywanie tak obwarowanego miasta ani wybitny wódz, jakim był Gustaw Adolf w czasie pierwszej wojny szwedzkiej, ani też Karol Gustaw w okresie „potopu”.

Po pożarze, który w 1709 r. strawił hełm i wnętrze Latarni, przystąpiono po pewnym czasie do odbudowy obiektu, pełniącego ciągle jeszcze (do 1758 r.) funkcję latarni morskiej. Prace zakończono w 1721 r. i wówczas umieszczono nad wejściem do wieży tablicę z obszernym, utrzymanym w barokowej manierze łacińskim napisem. Jego początek w tłumaczeniu brzmi następująco: *Gwoli szczęściu i pomyślności za rządów króla Polaków Kazimierza IV w r. 1482 senat i lud gdański (...) tę oto wieżę, niby czuwającą nocami gwiazdę wzniosł i umocnieniami opasał (...)*. Dalej napis mówi o pożarze i odbudowie. Na zakończenie umieszczono apostrofę: *Módl się Ziemi Pruska by twierdza ta w blasku swym trwała wiecznie*.

Prócz wartości architektoniczno-militarnych Twierdza Wisłoujście prezentuje polskiemu turyście szczególnie bogate historyczno-emocjonalne przeżycia. Jest bowiem obiektem pamiątkowym, przypominającym wiele ważnych wydarzeń dziejowych, godnych przypomnienia. Bywali w niej polscy królowie interesujący się sprawami władztwa Polski na morzu, programem *dominium maris Baltici*, toczyły się pod jej murami krwawe walki w XVI, XVIII, XIX i XX w., za Zygmunta Augusta, w obronie króla Stanisława Leszczyńskiego, podczas wojen napoleońskich, w 1939 i w 1945 r. Najkrwawszy bój toczył się w 1577 r., kiedy mazurscy wybrańcy i Litwini szturmowali twierdzę i zdobyli jeden szaniec, gdy broniący warowni dowódca gdański Jan z Kolonii padł ugodzony kulą między oczy, a ciężko ranny został komendant Latarni – von Schwenitz. *Ale i z naszych ledwie połowica została* – zapisał współczesny kronikarz. Nie zdobyto twierdzy bronionej zajadłe przez najemników szkockich, także na skutek zdrady sześciu chorągwi niemieckich, które usiłowały przejść na stronę oblężonych. Ciężko jednak opłaciły zdradę, gdyż obrońcy nie zorientowawszy się w intencjach dezertersów przyjęli ich takim ogniem, że tylko 30 wyszło z niego żywych.

Była też twierdza złowrogim pruskim więzieniem, w którym zamykano wielokrotnie polskich patriotów za ich działania wolnościowe.

we. Należał do nich Karol Marcinkowski (działacz w Wielkopolsce, uczestnik powstania listopadowego) z trzynastoma towarzyszami. W 1831 r. osadzono w Wisłoujściu oficerów z powstania listopadowego, internowanych po przybyciu z Królestwa na teren Prus. W 1863 r. dostali się do twierdzy wybitni polscy dziennikarze i publicyści spod zaboru pruskiego za publikowanie patriotycznych wypowiedzi na łamach swoich pism. Byli to: Ignacy Danielewski, Józef Chociszewski, Walenty Stefański, Symforian Tomicki, Aleksy Prusowski. W 1918 r. więziony był tutaj trzy dni brygadier Józef Piłsudski.

Najbardziej dramatyczny okres dla samej twierdzy rozpoczął się w 1945 r., kiedy pociski wręcz rozwały Latarnię i zniszczyły górne kondygnacje Wieńca, a także kamieniczki oraz koszary. Wichura w 1953 r., a następnie niszczyielskie poczynania wandalii dopełniły dzieła dewastacji. Dopiero w l. 1955–64 gdańskie władze konserwatorskie odbudowały ogromnym nakładem kosztów i pracy Latarnię, Wieniec, kamieniczki, a także koszary. Trud ten jednak został w wysokim stopniu zmarnowany, gdyż nie znaleziono właściwego dla tak cennego zabytku opiekuna. Stały się nim przez czyjeś fatalne decyzje Warmińskie Zakłady Przemysłu Owocowo-Warzywnego „Dagoma”, przechowujące tu m.in. puste opakowania po pulpie owocowej, a w zimnych kazamatach fortu carré – półfabrykaty swoich wyrobów itp. Turystom wstęp do wnętrza warowni jest najsurowiej zabroniony, co nie przeszkodziło okolicznym złodziejaszkom obrabować i zdewastować odbudowane z tak olbrzymim wysiłkiem zabytkowe budynki. Jeszcze groźniejszymi niszczycielami murów twierdzy są dwa pobliskie zakłady przemysłowe – „Fosfory” i przede wszystkim rozbudowany obok „Siarkopol”. Od żrących wyziewów siarczanych kruszą się powierzchnie ścian ceglanych, a rynny i inne blaszane detale zamieniają się w sita. Prawny opiekun zabytku – Muzeum Historii Miasta Gdańska – nie jest w stanie przeprowadzić remontu i adaptacji obiektu do celów muzealnych. Zaznaczyć jednak należy, iż twierdza mieści się w kręgu zainteresowania władz konserwatorskich i mającej wartość zabytku części społeczeństwa.

Powstanie Westerplatte oraz Kanału Portowego

Okolo poł. XVII w. gdańszczanie, bacznie obserwujący sytuację wodną w rejonie ujścia Wisły, stwierdzili iż z morza zaczynają się wylaniać piaszczyste mielizny, niebezpieczne dla żeglugi. Pod koniec XVII w. utworzyła się na północny zachód od ujścia duża wyspa, którą ze względu na jej położenie zaczęto nazywać *West Plaate*, czyli płytą zachodnią. Owa płyta zapoczątkowała istnienie dzisiejszego półwyspu Westerplatte. Chcąc utrwalić piaski wysepki zalesiono ją i umocniono południowy brzeg, a także położony naprzeciw (w obecnej dzielnicy Nowy Port) skraj lądu. Gęsto zalesioną wyspę Westerplatte ukazuje sztych, pochodzący z 1 poł. XVIII w. Między wyspą a lądem powstało koryto rzeczne, którym zaczęły żeglować statki, omijając coraz bardziej zapiaszczane i grożące utknięciem na mieliżnach ujście Wisły. Aby uczynić nowy ciek bardziej przydatnym do żeglugi pogłębiono go w 1674 r., a w 1686 r. wybudowano służę przy połączeniu koryta Wisły z powstałą odnogą, czyli w rejonie dzisiejszego Zakrętu Pięciu Gwizdków. Śluza ta uniemożliwiała wpływ do nowego toru wodnego nanosów Wisły i spływanie go, a także zapiaszczanie nowej redy. Dzięki tym wszystkim poczynaniom przyrody i człowieka powstał obecny, długi na ok. 2 km Kanał Portowy. Od pocz. XVIII w. już niemal wszystkie statki płynęły do portu na Motławie tą drogą wodną. Nowe wejście z morza nazwano Wejściem Zachodnim, dla odróżnienia od dotychczasowego Wejścia Północnego. Po jakimś czasie zabezpieczono je falochronami.

Osady wiślane rozprzestrzeniały się również po wschodniej stronie ujścia Wisły. I tam powstała stopniowo piaszczysta ławica, którą nazwano *Ost Plaate*, czyli płytą wschodnią. Ławica ta połączyła się z czasem z lądem sąsiadującym z Twierdzą Wisłoujście, która w następstwie znalazła się w dużym oddaleniu od morza, w przybliżeniu takim jak obecnie, tj. 400 do 500 m od linii brzegowej. Dotychczasowe ujście Wisły zostało zamulone, a ok. 1845 r. zaczęto je zasypywać. W wyniku tej działalności Wyspa Zachodnia (Westerplatte) znalazła się po wschodniej stronie nowego koryta wodnego, czyli dzisiejszego ujścia Martwej Wisły, Wschodnia zaś przestała istnieć, stając się częścią lądu. Niemiecka nazwa półwyspu Westerplatte weszła, ze względów historycznych i emocjonal-

nych, na zawsze do słownictwa Polaków. Zdecydowały o tym wydarzenia, jakie rozgrywały się na tym skrawku polskiej ziemi w okresie od 14 marca 1924 r. do 7 września 1939 r.

Nowy Port

Płynący częścią Martwej Wisły i Kanalem Portowym statek mija po lewej stronie dużą, liczącą ponad dwa stulecia połąć Gdańska o nazwie Nowy Port. Jak już wspomniano w poprzednim rozdziale, nabrzeże tego obszaru umocniono po powstaniu wyspy Westerplatte, nowe zaś koryto żeglowne między nią a lądem przekształcono w 1724 r. w regularny kanał portowy. Gdańszczanie zorientowali się, iż teren nad kanałem będzie niebawem przydatny na potrzeby portu, wydzierżawili go więc w 1647 r. od klasztoru oliwskiego, właściciela tych obszarów od 1279 r., i zaczęli stopniowo zagospodarowywać i zasiedlać. Po pierwszym rozbiórce Polski król pruski Fryderyk II, zwany przez gdańszczan „wampirem”, zagarnął posiadłości klasztorne i dążąc do zduszenia handlu zamorskiego Gdańska, który rozpaczliwie bronił się przed przejściem pod panowanie pruskie, polecił założyć nad kanałem port. Stanął w nim niebawem dźwig, magazyny, rafineria soli, urząd celny itp. Opodal nabrzeża powstało osiedle mieszkaniowe ze szkołą i istniejącą już wcześniej karczmą-zajazdem. Osadę nazwano podobnie jak sąsiadujący z nią kanał – *Neufahrwasser*. Po zagrabieniu w 1793 r. przez Prusaków miasta Gdańska, Nowy Port rozwijał się nadal ze względu na korzystne położenie blisko morza. Z końca XVIII w. pochodzą jego najstarsze arterie uliczne, jak ul. Oliwska i Śluzowa (dziś ul. Zamknięta, biegnąca na południe od śluzy na kanale), rynek (dziś pl. Wolności) i inne. Zachowało się nadto kilka budynków z ok. 1800 r., np. przy ul. Starowiślniej 2, w którym czynna była jedna z dwu karczem o nazwie „Balastowa”. Za czasów pruskich zbudowano w Nowym Porcie i na Westerplatte szereg redut, w celu zabezpieczenia przed atakiem nieprzyjacielskim od strony morza. (Większość tych obiektów rozebrano w XIX i XX w.) W 1867 r. Nowy Port uzyskał połączenie kolejowe ze śródmieściem Gdańska, a w 1891 r. wielką, nie istniejącą już cukrownię. Połączenie tramwajowe z Gdańskiem powstało w 1900 r., w którym wybudowano również linię tramwajową przez sąsiednią miejscowość kąpieliskową Brzeźno do Wrzeszcza. W 1841 r. w rozwijającej się szybko osadzie

zbudowano kościół ewangelicki. Nowy, neogotycki stanął na tym miejscu w 1905 r. Prócz cukrowni Nowy Port otrzymał w 1884 r. gorzelnię, a w 1903 r. – fabrykę melasy. W 1858 r. wybudowano również kościół katolicki. Ten zabytkowy obiekt wznosi się przy zbiegu ulic – Łowczyńskiego i Oliwskiej. Skromną zabudowę Nowego Portu w postaci domków robotniczych, a następnie monottonych czynszówek wzbogaciło dopiero po ostatniej wojnie budownictwo blokowe. Wzniesiono nadto okazały **Morski Dom Kultury**. Największy wysiłek włożono w rozbudowę bazy promowej, o której była mowa przy opisie trasy wodnej. Po wojnie Nowy Port ze śródmieściem Gdańska połączyła również (w 1952 r.) kolej elektryczna, a z Oliwą – linia tramwajowa i linie autobusowe. Starą, wąską drogę kołową rozszerzono i zmodernizowano w latach osiemdziesiątych.

Nieco obszerniejsze, choć bardzo skrótowe uwagi poświęcone Nowemu Portowi wynikają z potrzeby zainteresowania turysty dzielnicą o ponad dwustuletniej przeszłości i tradycjach portowo-morskich. Szczególnie ciekawy jest widok Twierdzy Wisłoujście z ul. Starowiślnej.

Westerplatte

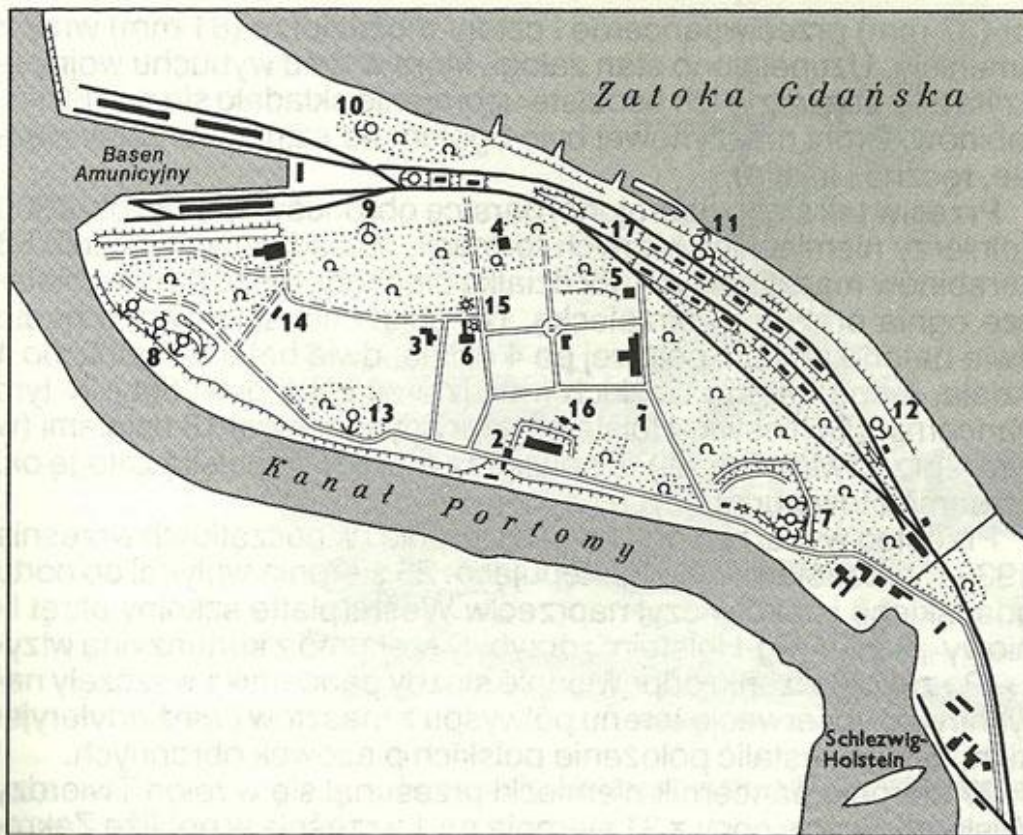
Pierwszymi zbrojnymi, którzy po wylądowaniu okrętów stanęli na wyspie Westerplatte, byli Francuzi. Przybyli oni drogą morską pod dowództwem hr. de Plélo pod oblężony przez napastnicze wojska rosyjskie Gdańsk, by wspólnie z nim bronić praw króla Stanisława Leszczyńskiego do korony polskiej. Władca ten, wybrany we wrześniu 1733 r. przez ogół szlacheckich deputowanych i niektórych magnatów, musiał pod naciskiem Rosjan – wspierających kontrkandydata Augusta III Sasa – opuścić stolicę i szukać pomocy w popierającym go Gdańsku. Następstwem tego było oblężenie nadmotławskiego grodu przez armię rosyjską. Gdańszczanie i Leszczyński oczekiwali pomocy ze Szwecji i od króla francuskiego, a także od zwolenników Leszczyńskiego w kraju. Polskie oddziały nie dotarły do Gdańska, ze Szwecji przyłynął w kwietniu 1734 r. jeden okręt z wojskiem i amunicją, a 23 maja – trzy okręty francuskie z 2300 ludźmi. Plélo usiłował przebić się z nimi przez linie oblężnicze do Gdańska, ale utracił 500 żołnierzy i sam zginął. Pozostali schronili się na Westerplatte. Gdy zabrakło im żywności, a

także w związku z nękającymi ich chorobami, stracili chęć do walki i poddali się Rosjanom 24 czerwca 1734 r.

Na tych terenach w 1807 r. walczyli Francuzi i Polacy oblegający Gdańsk, w którym zamknęli się Prusacy. Zginął tam wówczas płk. Antoni Parys, szef jednego z batalionów polskich. Przypomina tę postać tablica umieszczona w Wisłoujściu.

Wiekopomną sławę zdobyło sobie Westerplatte we wrześniu 1939 r., kiedy wielokrotnie liczniejszy wróg nie zdołał przedrzeć się przez polskie linie obronne i postawić stopy na bronionym terytorium. Ten skrawek nadmorskiej ziemi, rozciągający się między Kanałem Portowym a Zatoką Gdańską, przeszedł na podstawie postanowienia Ligi Narodów z 14 marca 1924 r. pod administrację Polski jako baza przeładunkowa broni i amunicji, nabywanych od zagranicznych kontrahentów. Uchwałą Ligi z 9 grudnia 1925 r. Polska uzyskała prawo utrzymywania na półwyspie oddziału wartowniczego w sile 2 oficerów, 20 podoficerów i 66 szeregowców. W l. 1933–34, gdy polskiej placówce na Westerplatte zaczęło grozić niebezpieczeństwo napadu bojówek nazistowskich, władze polskie przystąpiły do zabezpieczania bazy. Wybudowano wówczas 4 **wartownie**, niewielkie budynki obronne, podpiwniczone, o konstrukcji żelbetowej, ze ścianami grubymi na 35 cm. W piwnicach posiadających okienka strzelnicze umieszczono 2–3 ckm i 1–2 rkm oraz po 50 granatów. Otrzymały one łączność telefoniczną. W 1936 r. zbudowano masywne **koszary** w kształcie litery T, co stworzyło osłonę dziedzińca przy ogniu od strony Nowego Portu. W piwnicy zorganizowano kolejną wartownię, a w dwu betonowych pomieszczeniach o ścianach grubości 40–60 cm znalazła się radiostacja i elektrownia bojowa oraz magazyn amunicji. Również i w budynku podoficerskim powstała wartownia, wyposażona podobnie jak poprzednie. Od strony Kanału Portowego i nasady półwyspu wzniesiono mur z cegły w celu uniemożliwienia wglądu na teren bazy. Bezpośrednio przed wybuchem wojny w punktach spodziewanego zagrożenia urządzono 7 **placówek** w postaci schronu dla załogi i amunicji, rowu strzeleckiego typu bojowego i stanowisk ogniowych (położenie i nazwy tych placówek ukazuje załączony planik Westerplatte, wg stanu z 1939 r.). Umocnienia te uzupełniono płotami i przeszkodami z drutu kolczastego.

Jako środki obrony przewieziono na Westerplatte – w wagonach linii kolejowej doprowadzonej do bazy – działło (75 mm), dwa dział-



WESTERPLATTE

Umocnienia i punkty ogniowe w dniu 1 IX 1939 r.

- | | | | |
|---|---|----|--------------------------|
| 1 | Wartownia I | 9 | Placówka „Elekrownia” |
| 2 | Wartownia II | 10 | Placówka „Łazienki” |
| 3 | Wartownia III | 11 | Placówka „Fort” |
| 4 | Wartownia IV | 12 | Placówka „Wał” |
| 5 | Wartownia V | 13 | Placówka sierżanta Deika |
| 6 | Koszary z kabiną bojową
(Wartownia VI) | 14 | Działo 75 mm |
| 7 | Placówka „Prom” | 15 | Moździerze |
| 8 | Placówka „Przystań” | 16 | Działo ppanc. 37 mm |
| | | 17 | Działo ppanc. 37 mm |

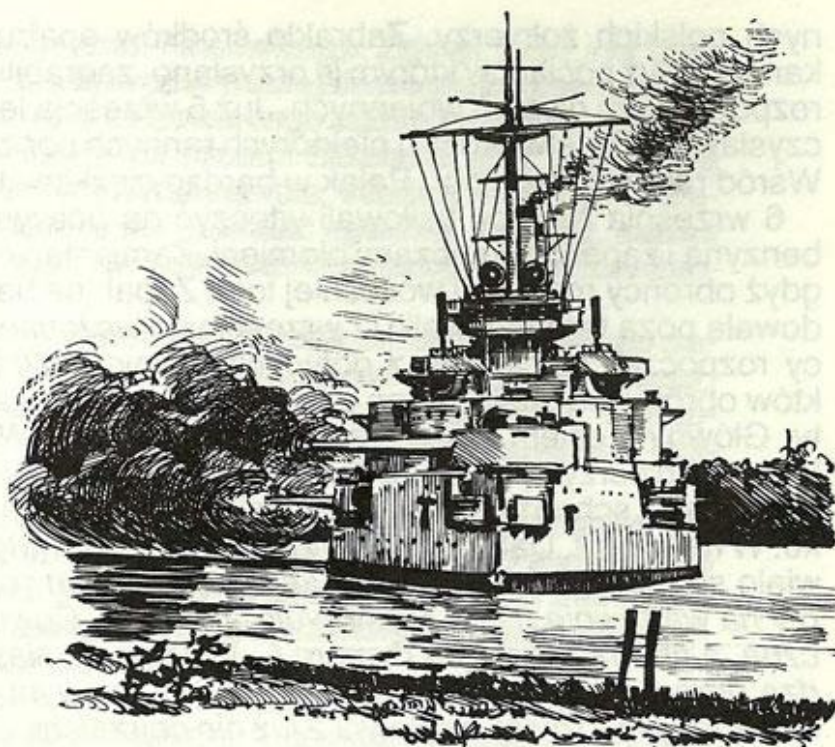
(Mapka i opis wg planiku z dzieła pt. „Westerplatte”, MON, Warszawa 1965)

ka (37 mm) przeciwpancerne i cztery moździerze (81 mm) wraz z amunicją. Uzupełniono stan załogi, która w dniu wybuchu wojny liczyła 210 żołnierzy. Ich osobiste uzbrojenie składało się ze 160 karabinów. Broni maszynowej było ogółem 43 sztuki (karabiny ciężkie, ręczne i lekkie).

Przeciw tak słabo uzbrojonej garstce obrońców stanęło ok. 2300 żołnierzy niemieckich różnych formacji, posiadających łącznie 68 karabinów maszynowych, 22 działka piechoty, moździerze i miotacze ognia oraz broń strzelecką. Do oblężenia skierowano nadto dwie baterie artylerii polowej po 4 działka, dwie baterie haubic po 4 działka, jedną baterię ciężkich moździerzy i jednostki floty, w tym pancernik „Schleswig-Holstein”, który dysponował 18 działkami (w tym 4 przeciwlotniczymi). Z powietrza atakowało polską załogę ok. 60 samolotów nurkujących.

Przebieg wydarzeń pod koniec sierpnia i w początkach września 1939 r. przedstawiał się następująco: 25 sierpnia wpłynął do portu gdańskiego i zakotwiczył naprzeciw Westerplatte szkolny okręt liniowy „Schleswig-Holstein”, przybyły rzekomo z kurtuazyjną wizytą. Po zakotwiczeniu odpowiednie służby pancernika wszczęły natychmiast obserwację terenu półwyspu z masztów i wież artyleryjskich, usiłując ustalić położenie polskich placówek obronnych.

27 sierpnia pancernik niemiecki przesunął się w rejon Twierdzy Wisłoujście, a w nocy z 31 sierpnia na 1 września w pobliże Zakrętu Pięciu Gwizdków, wybierając odpowiednie miejsce do ostrzelania półwyspu. 1 września o godzinie 4 minut 45 rozległ się wystrzał z pistoletu, a po chwili salwa potężnych dział okrętu pancernego. Po trwającym 6 minut huraganowym ogniu, który według Niemców powinien był zmieść obrońców z powierzchni ziemi, ruszyły do szturm oddziały napastników, sądząc że przemaszerują przez półwysep nie natrafiając na poważniejszy opór. Przez wysadzony odcinek muru i bramę ruszyły naprzód oddziały szturmowe i natychmiast utknęły na przeszkodach z pni i drutu kolczastego. W tym momencie spadł na nie deszcz pocisków z broni maszynowej. Zdziesiątkowani i porażeni trwogą napastnicy umykali w popłochu. Z polskich obrońców padł jako pierwszy st. sierż. Wojciech Najsarek, zawiadowca stacji kolejowej. Pierwszy szturm odparła wysunięta ku wschodowi placówka „Prom”, w której ogień ciężkich karabinów maszynowych prowadził plut. Władysław Baran, i placówka kpr. Szamlewskiego. Plut. Baran zanoto-



„Schleswig-Holstein” ostrzeliwuje Westerplatte

wał: *Los oddziału (niemieckiego, przyp. F.M.) zamkniętego z jednej strony moją zaporą ogniową, z drugiej zaś ogniem kolegi Szamlewskiego, został przesądzony. Podawaliśmy sobie uciekających w popłochu Niemców dosłownie z rąk do rąk, niszcząc do ostatniego celnym ogniem broni maszynowej (...).*

Bohaterska obrona w najtrudniejszych warunkach, przy atakach piechoty, ogniu dział z okrętu „Schleswig-Holstein” oraz jednostek stojących na morzu, pod gradem bomb rzuconych z samolotów, w grozie pożarów budynków portowych i drzew podpalanych przez miotacze płomieni trwała do godziny 10 minut 15. 2 września spadły dwie bomby na wartownię 5. Budynek runął, a pod zwalami cegieł i betonu zginęła cała załoga wraz z dowódcą plut. Adolfem Petzeltem. Dwie bomby trafiły również w koszary, zniszczeniu uległy 4 moździerze. Niestychanie ciężki był los ran-

nych polskich żołnierzy. Zabrakło środków opatrunkowych i lekarstw, gdyż pociąg, w którym je przysłano, zagrabili Niemcy przed rozpoczęciem działań wojennych. Już 5 września lekarz, kpt. Mieczysław Słaby, stwierdził u niektórych rannych początki gangreny. Wśród rannych leżał por. Pająk w bardzo ciężkim stanie.

6 września Niemcy usiłowali wtoczyć na półwysep cysternę z benzyną i zapalić miotaczami płomieni. Zamiar ten nie powiódł się, gdyż obrońcy rozkręcili wcześniej tory. Zapalona benzyna eksplodowała poza terenem walki. 7 września od wczesnego rana Niemcy rozpoczęli najcięższe z dotychczasowych ostrzeliwanie punktów obrony, co nastąpiło po uprzednim odparciu szturm piechoty. Głównym celem ognia stała się wartownia 2. Wybuchy pocisków moździerzy spowodowały zawalenie sklepienia. Załoga ocalała jednak, schroniwszy się wcześniej w piwnicznej części budynku. W relacji kpt. Dąbrowskiego zniszczenie tej wartowni przedstawiało się następująco: *Niemcy kładą zmasowany ogień moździerzy na wartownię 2 (...). Obserwuję „dwójkę”. Chwilami jest widoczna, a chwilami zakryta dymem (...). Nagle zamiast wartowni widzę ogromny obłok dymu i kurzu o czerwonym odcieniu. Gdy obłok ten się rozwiął, wartowni 2 już nie dojrzałem. Zawaliła się jak domek z kart (...).*

Po tym wydarzeniu mjr Sucharski zarządził przerwanie ognia. Brudni, straszliwie umęczeni i wyczerpani do ostateczności obrońcy ze łzami w oczach słuchali podziękowania dowódcy za bohaterską postawę przez cały czas walki i rozkazu o kapitulacji. Po tym pożegnaniu mjr Sucharski udał się do sztabu niemieckiego, by omówić warunki kapitulacji. Po jego powrocie oddział opuścił Westerplatte. Moment ten opisał por. Leon Pająk następująco: *Całość w jednej zwartej grupie odchodzi. Wzrokiem żegnają godło Polski – Orła Białego, który dziwnym zbiegiem okoliczności pozostał nietknięty, mimo że ściana zewnętrzna koszar wyglądała jak sito. Ten fakt zdawał się przemawiać do odchodzących: „Jeszcze Polska nie zginęła”.*

Orzeł ten przetrwał wojnę, a odnaleziony wśród gruzów wszedł jako symbol i pamiątka do zbiorów Muzealnych Marynarki Wojennej w Gdyni.

Po zakończeniu walki pochowano poległych w miejscu zniszczonej wartowni 5. Na płycie wyryto po wojnie nazwiska piętnastu poległych polskich obrońców Westerplatte i zamordowanego po

walce telegrafisty Kazimierza Rasińskiego. Zginął, gdyż nie zgodził się na ujawnienie szyfrów powierzonych mu przez dowództwo. Równie haniebne jak mord bezbronnego żołnierza było zachowanie się tłumów niemieckich na ulicach Gdańska, gdy ukazali się wiozieni do niewoli obrońcy Westerplatte. Według relacji kpr. Władysława Damonia: *Niemiecka ludność cywilna, kobiety, nawet dzieci rzucały kamieniami, a żołnierze niemieccy musieli nas bronić kolbami.*

Uporzędkowanie grobu poległych i otoczenia nastąpiło po zakończeniu wojny. Na grobie ustawiono skromny betonowy krzyż, umiędzy w 1963 r., lecz przywrócony we wrześniu 1981 r. 11 września 1971 r. złożono obok prochymjr. Henryka Sucharskiego, który zmarł 30 sierpnia 1946 r. w Neapolu.

W 1963 r. ustawiono tu również czolg 11 Brygady Pancernej im. Bohaterów Westerplatte, która w 1945 r. walczyła o wyzwolenie Gdańska i Wybrzeża Gdańskiego. W sąsiedztwie płyty złożono w urnach ziemię z pól bitewnych i miejsc, na których Niemcy dokonywali masowych mordów ludności polskiej.

Opodal monumentów wznosi się pośród drzew bezcenna pamiątka z czasu walki — Wartownia nr 11 ocalała szczęśliwie w 1939 r., uratowana od zamierzonej rozbiórki w 1967 r. Wzniesiono ją w 1934 r. z cegły i konstrukcji żelazo-betonowej. Górne pomieszczenie miało wygląd zwykłej wartowni z pryzmami, stołem dla dowódcy wart, aparatem telefonicznym oraz odbiornikiem radiowym. Nadto znajdowała się w nim lekka broń, granaty i amunicja do karabinów, rakietnica i rakiety. Przez skryte wejście schodziło się w dół, do kabiny bojowej z ciężkimi karabinami maszynowymi, dla których wykonano okienka umożliwiające ostrzeliwanie nieprzyjaciela. Sztandarte te były zamaskowane rzekomymi urządzeniami wentylacyjnymi wartowni.

Wartownia nr 11 usytuowana była w odległości prawie 500 m od bramy w murze wschodnim i 160 m od Kanalu Portowego. Na przedpolu miała placówkę „Prom” i placówkę kpr. Szamilewskiego. Wkrótce po rozpoczęciu walki do wartowni przyniesiono z placówki „Prom” ciężko rannego porucznika Pajęka, jej komendanta. Samoloty wroga usiłowały zniszczyć wartownię. W czasie wybuchu jednej z bomb podmuch wyrwał dach, a pociski z bomb pokładowej bily po dachu wartowni niczym grad po szybach — relacjonował plut. Buter. W ciągłej walce, w stanie śmier-

telnego zmęczenia, przy braku wody i ciepłej stawy załoga do-
trwała do momentu kapitulacji. W ostatnich godzinach walki post-
rzał w grdykę otrzymał marynarz Ciwil. Nazwisko jego widnieje na
płytcie nagrobnej.

Westerplatte obowiązane było zgodnie z rozkazem bronić się
przez 12 godzin. Broniło się 7 dni, straciło w czasie walki 15 żołnie-
rzy, zlikwidowało co najmniej 300 napastników niemieckich.

W 22 lata po wojnie Wartowni nr 1 zagroziło niebezpieczeństwo
likwidacji w związku z poszerzeniem terytorium portu. Zdawało się
iż bezcenny pomnik polskiego bohaterstwa zostanie stracony bez-
powrotnie. Przeciwstawiła się tej decyzji opinia społeczeństwa, a
grupa działaczy z Komisji Opieki nad Zabytkami PTTK w Gdańsku
wypracowała tok działania mającego uratować pamiątkowy zaby-
tek. Zwrócono się do Politechniki Gdańskiej z prośbą o dokonanie
obliczeń i zaprojektowanie przesunięcia budynku. Stroną techni-
czną tego przedsięwzięcia i organizacją całości prac zajął się inż.
Aleksander Ślusarz. Pomocy udzieliły władze miasta Gdańska
wojsko, Stocznia Gdańska, kolejarze i inni. Po skrupulatnych przy-
gotowaniach, 7 marca 1967 r. przesunięto ciężką, liczącą ok. 40
ton budowlę na nowe miejsce. Opasana stalowymi szynami, bez
najmniejszego szwanku zniosła przesunięcie na obecne miejsce
położone w odległości 78 m od pierwotnego. Unikatowa, niepowta-
rzalna pamiątka narodowa została uratowana.

Dopiero 5 grudnia 1973 r. wydane zostało przez wojewodę gdań-
skiego zezwolenie na remont i adaptację Wartowni nr 1 dla celów
ekspozycyjnych. Pod patronatem „Głosu Wybrzeża” i przy usil-
nych staraniach Stanisławy Górnikiewicz i inż. Sabiny Korejwo-
 przy pomocy kilku przedsiębiorstw przemysłowych, marynarzy
Komendy Portu Wojennego w Gdyni, członków koła ZBoWiD przy
Gdańskiej Stoczni Remontowej i innych, w tym także młodzieży
niektórych szkół gdańskich, w maju 1974 r. ukończono pracę. Or-
ganizujący to zadanie Społeczny Zespół Odbudowy postarał się
skromne początkowo, później wzbogacone wyposażenie wnętrza
i 29 czerwca 1974 r., w obecności ok. 50 Westerplaczczyków, nastę-
piło uroczyste otwarcie **Izby Pamięci Narodowej w Wartowni nr 1**.
Obiekt wzięty pod opiekę przez obrońców Westerplatte zwi-
dzany jest od tego momentu przez dziesiątki tysięcy turystów, w
ciężki młodzieżowe i mieszkańców Pomorza Gdańskiego.

W 1963 r. ogłoszono konkurs na opracowanie urbanistyczno-

Julian Dworakowski
 Obr. Westerplatte
 Wartownia nr. 2,

F. Bartoszak
 Obr. Westerplatte
 ob-za rej. 3IX 1985 r

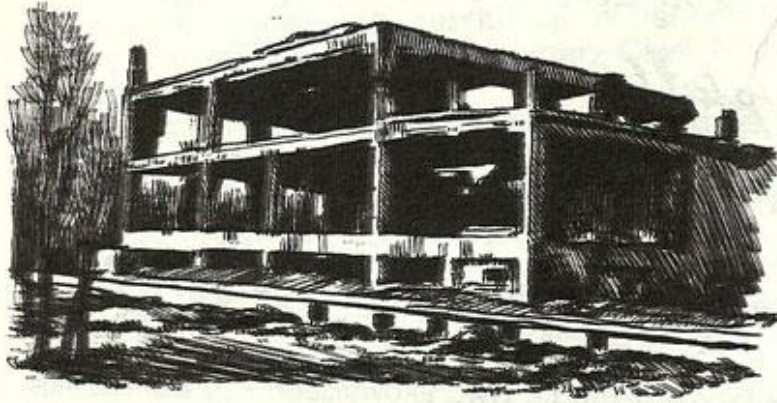
Podpisy obrońców Westerplatte (J. Dworakowskiego i F. Bartoszaka), pełniących obecnie dyżur w Wartowni nr 1

chitektoniczne oraz plastyczne terenu i pomnika na Westerplatte. Z 63 nadesłanych projektów jury wybrało pracę gdańskich twórców – doc. Franciszka Duszenki i doc. Adama Haupta, z którymi współpracował Henryk Kitkowski. Koordynatorem i kierownikiem prac z ramienia miasta był inż. Zdzisław Kwaśny.

Prace rozpoczęto w listopadzie 1964 r. Fundament granitowego kolosa ma kształt koła o średnicy 12 m, grubości 1,2 m. Na nim stoi cylindryczny cokół żelbetowy ze ścianami grubości 0,5 m. Wokół usypano kopiec wysokości 22,5 m. Wysokość pomnika wynosi 25 m. Zbudowany jest z 236 granitowych bloków i płyt o wadze od 2,5 do 12 ton. Pochodzą one z kamieniołomów w Strzegomiu, tych samych, które dostarczyły granit na kolumnę króla Zygmunta III w Warszawie.

Napisy i kompozycje rzeźbiarskie pomnika przypominają bój o Westerplatte, obronę Poczty Polskiej, Gdyni, Helu i Oksywia oraz bohaterskie czyny polskich marynarzy na morzach i oceanach świata podczas II wojny światowej. **Uroczyste odsłonięcie Pomnika Obrońców Wybrzeża odbyło się 9 października 1966 r.** w obecności większości żyjących Westerplaczczyków. Na redzie i w Kanale Portowym stanęły w pełnej gali okręty Marynarki Wojennej, a u stóp kopca – zwarte kolumny wojskowe.

Od mogiły poległych do pomnika prowadzi szeroka droga dla pieszych, przy niej – szczątki fundamentów willi podoficerskiej



Ruiny koszar na Westerplatte

(wartownia 3) i ruiny koszar (wartownia – kabina bojowa 6). Przed pomnikiem rozciąga się duży plac zebrania, mogący pomieścić ok. 20 tys. osób. Z kopca rozciąga się widok na teren Westerplatte, Kanał Portowy, Nowy Port i redę gdańskiego portu.

Latarnie morskie w Gdańsku

Latarnia morska jest – według encyklopedii – budowlą wzniesioną na brzegu morskim albo na skałach w pobliżu brzegu, służącą za drogowskaz okrętom. Jest to definicja ogólnikowa, pomijająca kwestię specyficznego wyglądu wieży, ważnego w dzień, a także charakterystyki światła w nocy. Jako stały punkt namiarowy służy oficerowi nawigacyjnemu do określenia pozycji własnej statku pływającego wzdłuż wybrzeża lub zamierzającego skierować się do portu.

O świetle, które zapłonęło przed portem gdańskim na specjalnie zbudowanej wieży w Wisłoujściu w 1482 r., przypominał napis łaciński na kamiennej tablicy, umieszczonej w 1721 r. nad wejściem do latarni. Jego początek sformułowano następująco: *Dla szczęścia i pomysłności, w czasie wladania króla Polaków Kazimierza IV w roku 1482 senat i lud gdański (...) wieżę tę, jakby gwiazdę czuwającą nocami wzniosł i umocnieniami otoczył (...)*. Służbę swą zakończyła latarnia z Wisłoujścia w 1758 r. Później służyła statkom nowa bliźa (bliźa mazywają latarnię morską Kaszubi) z dwoma

światłami, usytuowana przy wejściu do portu. Palono w niej najpierw węgiel kamienny, a od 1817 r. świece woskowe, w dwa lata później zastąpione światłem gazowym. Od 1860 r. jako materiał palny służył olej rzepakowy; od 1870 r. używano lampy naftowej. Latarnia znajdowała się w miejscu oddalonym od obecnej o ok. 450 m na południowy wschód. Pracowała na niej jedna kobieta, mająca do obsłużenia 7 lamp, każdą z jednym knotem i parabolicznym zwierciadłem wklęsłym o średnicy 53 cm. Spalano rocznie 1157 kg nafty. W 1888 r. zastosowano światło elektryczne.

Istniejącą w Nowym Porcie latarnię zbudowano w 1894 r. Jej światło umieszczone jest na wysokości 30,3 m i widzialne z odległości 13 mil morskich, czyli z ok. 24 km. W przeddzień wybuchu wojny, w 1939 r., Niemcy umieścili w górnym okienku wieży ciężki karabin maszynowy i po rozpoczęciu walki zaczęli ostrzeliwać Westerplatte. Na rozkaz mjr. Sucharskiego kpr. Eugeniusz Grabowski już drugim strzałem działka trafił w mur pod okienkiem. Według jego relacji: *Pod okienkiem latarni wyrwa. Okno się powiększyło, karabin gdzieś się zapadł, pył z cegły, dym i detonacje wydobywają się z otworu (...).* Niebezpieczny punkt strzelecki został zlikwidowany.

Latarnia Nowego Portu, jedna z łanicuch latarni na polskim wybrzeżu, przetrwała szczęśliwie działania wojenne w 1939 r. i po 1945 r. pełniła służbę do 1984 r. Obecnie funkcje jej przejęła nowa latarnia morska w Porcie Północnym.