

REJS GALEONEM

Wstęp

W tym przewodniku opisujemy atrakcje rejsu przez obszary gdańskiego portu. A jest ich całkiem sporo, po drodze zobaczyć można ogromnych rozmiarów statki, doki Gdańskiej Stoczni Remontowej, portową infrastrukturę, unikatową twierdzę morską... Trudno wszystko w skrócie wymienić. Podczas rejsu nie sposób uciec od nawiązań do Solidarności i II wojny światowej. A te wydarzenia miały przecież wpływ na losy Europy czy nawet całego świata. Warto się wreszcie skusić na rejs również po to, by rozprawić się z czarną wizją stoczniowo-portowego sektora polskiej gospodarki, kreowaną przez silnie manipulacyjne polskie media.



Polskie stocznie i porty nie zmieniły się w pustynie, nadal działają, cieszą się uznaniem kontrahentów, nie oznacza to oczywiście, że wszystko działa idealnie...

Przy okazji rejsu pojawia się zasadnicze pytanie, płynąć stylizowanym galeonem (Lew lub Czarna Perła) czy też statkiem tzw. Białej Floty. Wybór zostawiamy oczywiście turystom, aczkolwiek podkreślamy zdecydowanie bardziej rynkową orientację firmy obsługującej galeony.

Rejs warto połączyć ze zwiedzaniem terenu Westerplatte – miejsca, w którym symbolicznie rozpoczęła się II wojna światowa...

Port na Motławie



Rejs rozpoczyna się z bardzo charakterystycznego gdańskiego zakątka, z przystani przy Zielonej Bramie. Ten obszar przez kilka stuleci był największym portem w basenie Morza Bałtyckiego, jako taki stanowił źródło gdańskiej potęgi i bogactwa. W pierwszym odcinku rejsu statek płynie przez wody Motławy. Rzeka to niepozorna, długa na zaledwie 64 km. Była za to szczególnie ważna, na niej oparto działanie średniowiecznego i późniejszego

zresztą też zespołu portowego.

Warto zwrócić uwagę na mijane kolejno gotyckie bramy – to tzw. bramy wodne, zamykające ulice biegnące z głębi miasta ku Motławie. Jak widać średniowieczny Gdańsk zwrócił się

REJS GALEONEM

„twarzą ku rzece”, bowiem związane z tym miejscem portowe działania stanowiły o fundamencie gdańskiej gospodarki. Jedną z bram jest szczególnie, tzw. Krantor, w dosłownym tłumaczeniu „brama żurawiowa”. Obiekt znany jest jako Żuraw. To największy dźwig portowy średniowiecznej Europy, z perspektywy rzeki wygląda jeszcze bardziej dostojnie i majestatycznie. Tak więc okolica tętniła niegdyś barwnym, wielojęzycznym i egzotycznym portowym życiem. Dzisiaj coraz częściej podkreśla się znikome wykorzystanie motławskiego potencjału, a próby zmiany tej sytuacji są mało przekonujące.



Lewa strona (czyli strona bakburty) prezentuje się zdecydowanie bardziej efektownie, ale na stronę prawą (strona sterburty) też warto popatrzeć. Kłuje wręcz w oczy widok zniszczonej Wyspy Spichrzów. Kiedyś gęsto zabudowana zbożowymi magazynami, dzisiaj z wyglądu przypomina amazońską dżunglę przetykaną kikutami ruin. Wielokrotnie zapowiadano odbudowę tego świetnie przecież zlokalizowanego skrawka Gdańska, z tych planów jednak nic nie wyszło. Dodać też warto, że wielu turystom (zwłaszcza zagranicznym) te ruiny się podobają. Mają coś w sobie, a także przypominają trudne lata wojennej zawieruchy. Pamiętać o tych czasach trzeba, choćby dla uniknięcia powtórki takiej tragicznej lekcji.

Za Wyspą Spichrzów tzw. obrotnica, czyli miejsce gdzie zawracały statki w dawnym motławskim porcie. Jest to też złączenie nurtów Starej i Nowej Motławy. Wracamy na lewą



stronę. Za Żurawiem widoczna dalsza część nadrzecznego traktu spacerowego, określanego już jako Rybackie Pobrzeże. Łatwo zauważyć nowe budynki Centralnego Muzeum Morskiego oraz dwie kolejne bramy wodne. Ostatnia z nich (brama Straganiarska) jest szczególnie, przez pięć lat mieszkał w niej wiecznie roztargniony artysta – Zbigniew Cybulski, jak wiadomo

legenda polskiego kina.

REJS GALEONEM

Po stronie prawej wyspa Ołowianka. Kolejny stosunkowo mało znany fragment Gdańska, o bardzo ciekawej przy tym historii. Trzy wielkie spichlerze (Panna, Miedź, Oliwski to budynki Centralnego Muzeum Morskiego. Muzealne obiekty i ekspozycje w bardzo ciekawy sposób opisują gdańsko-morską tematykę, warto wybrać się tam z osobną wizytą.



Nieco dalej archaiczny w kształcie statek „Sołdek”, to pierwsza pełnomorska jednostka zbudowana w powojennej Polsce. Nazwa upamiętnia stoczniowca

Stanisława Sołdka, który jako przodownik pracy stał się ulubieńcem ówczesnej władzy. To statek szczególnie zasłużony, jako rudowęglowiec przewiózł ok. 3,5 mln ton ładunków w trakcie prawie 1500 rejsów. Trzykrotnie tonął i za każdym razem dzięki szczęściu i ofiarności załogi wychodził cało z tak poważnych opresji. Od prawie trzydziestu lat zasłużona jednostka pełni funkcje muzealne.

Za statkiem ciekawy budynek, ustawiony dłuższym bokiem do rzeki Motławy. To tzw. dawny Spichlerz Królewski, czyli magazyn na zboże z monarszych majątków. Dzisiaj w obiekcie działa trzygwiazdkowy hotel o nazwie bardzo adekwatnej do historii budynku. Za hotelem efektownie prezentujący się obiekt, który stawiany jest za wzór udanych działań



rewitalizacyjnych, to dawny zespół elektrociepłowni, obecnie siedziba Polskiej Filharmonii Bałtyckiej. Jak widać o każdym obiekcie da się powiedzieć coś ciekawego, chociaż nadszedł teraz czas na architektoniczne rozczarowanie. Bo tak właśnie określa się bryłę hotelu Hilton, która w przytłaczający, lecz niewiele wnoszący sposób, zdominowała otoczenie zakrętu Motławy. Przestrzeń mijanego po

lewej stronie Targu Rybnego zasługiwała na bardziej przemysłane formy.

Za hotelowym budynkiem, łatwy do przeoczenia fragment ceglanoego muru. To jedyna pozostałość potężnego niegdyś zamku krzyżackiego, rozebranego przez gdańszczan prawie natychmiast po obaleniu zakonnego zwierzchnictwa. Nieco dalej malowniczo wkomponowany w otoczenie most, a pod nim ujście Kanału Raduni. Zbudowany w wieku XIV kanał uchodzi dzisiaj za najstarszą tego typu hydrokonstrukcję na ziemiach polskich. A

REJS GALEONEM

powstał dzięki Krzyżakom, których rządy wniosły w rozwój miasta wiele dobrego. Zachowanym w Gdańsku krzyżackim śladom poświęcimy osobny przewodnik.

Za ujściem kanału rozpoczyna się swego rodzaju ziemia niczyja, niby jeszcze miasto, ale już prawie stocznia... Krajobraz okolicy ulegnie niedługo znaczącej zmianie, a to za sprawą budowanego Muzeum II Wojny Światowej. W trakcie prac budowlanych nie obyło się bez komplikacji, mimo oczywistej bliskości Wisły i Motławy, zaskoczeniem (!) stała się podmokłość gruntów.

W tej okolicy w roku 1975 rozegrał się dramat, zatonął kursujący przez rzekę prom, życie straciło 18 osób. Katastrofę upamiętniała wkomponowana w pobliski głąz płyta, została jednak zerwana przez obojętnych wobec dramatu złomiarzy. Powoli dopływamy do końca (lub początku jeśli ktoś tak woli) motławskiego portu. Po stronie prawej zdewastowany budynek z charakterystycznym podcieniem, historycznie bardzo ciekawy, bo w tym budynku działała dyrekcja Stoczni Klawittera. Po stronie lewej obiekt ceglany, to dawny kapitanat motławskiego portu.



Statek zbliża się do rozległego „wodnego skrzyżowania”. To ujście Motławy do Wisły, nieco dalej rozpoczyna się tzw. Kanał Kaszubski, następny etap wodnej wycieczki.

Polski Hak

Ujście Motławy do rzeki Wisły nazywane jest Polskim Hakiem. Słowo „hak” w dawnej gwarze oznaczało mieliznę. Ten teren był celem podróży tysięcy flisaków, którzy z obszaru całej Polski spławiali do Gdańska towary. Stanowili niezwykle barwną i charakterystyczną grupę, musieli też dobrze utkwic w pamięci gdańskiego mieszczaństwa, skoro od nich wywodzi się nazwa tego kluczowego miejsca.



Po prawej stronie tereny słabo zagospodarowane, przez wiele lat działały tutaj zakłady przetwórstwa ryb, lecz niewiele po nich zostało. Widoczna też

REJS GALEONEM

szeroko rozlana wstęga Wisły z potężnymi obiektami mostowymi. Bliższy z nich to Most Siennicki, a ten dalszy to most im. Jana Pawła II, często potocznie określane jako most wantowy. To największa w Polsce przeprawa mostowa oparta na jednym pylonie. Most jest krytykowany ze względu na zbyt niskie zawieszenie nad lustrem wody, faktycznie wysokość prześwitu wynosi zaledwie 8 m, co zamyka dostępność Wisły dla wyższych statków.

Okolice mostu to już tzw. Przeróbka, miejsce, gdzie niegdyś sortowano i klasyfikowano spławiane do miasta towary. I jeszcze trochę o Wiśle, w tym odcinku nazywana jest Martwą Wisłą, a to ze względu na odcięcie śluzami od głównego nurtu najdłuższej polskiej rzeki. Ciekawostka, Wisła wprowadza wody do Morza Bałtyckiego przez cztery główne ujściowe ramiona, pierwszym z nich jest Nogat.



Po stronie lewej tereny Stoczni Gdańskiej. Rola tego miejsca w najnowszych dziejach Polski jest doskonale znana, ale dla podkreślenia przypomina: gdańska stocznia jest uważana za kolebkę „Solidarności”, miejsce rozpoczęcia politycznych przemian, które w dalszej konsekwencji dotknęły połowę europejskiego kontynentu. To również miejsce o sporych zasługach dla światowej gospodarki, w ciągu kilkudziesięciu powojennych lat zbudowano tutaj ponad tysiąc dobrej jakości statków. W latach sześćdziesiątych ubiegłego stulecia zakład uchodził za piątą co do wielkości stocznię na świecie! Po wielu rynkowych zawirowaniach stocznia stanowi tylko ułamek dawnej potęgi, ale podkreślamy: nadal działa i buduje statki. Przestrzegamy też tutaj przed rozwijaniem różnych spiskowych wątków i teorii dotyczących



upadku solidarnościowej kolebki. Stocznia paradoksalnie zapłaciła za rozpoczęte tu zmiany, upadek komunizmu przyniósł utratę rynku radzieckiego, a to przecież ZSRR był głównym odbiorcą stoczniowej produkcji. Do tego twarde zasady rynkowej gry, zabójcza konkurencja ze strony stoczni chińskich, destrukcyjna rola związków

zawodowych, nieudolny zarząd (np. polityk-etnolog w roli prezesa ☺) – taka kombinacja czynników rozbiłaby najpotężniejszą światową korporację! Stocznia wycofała się z części zajmowanych wcześniej obszarów, produkcja została przeniesiona na pobliską Wyspę

REJS GALEONEM

Ostrów. Właścicielem stoczni jest obecnie kapitał ukraiński powiązany z koncernem metalurgicznym ISD z Donbasu.

Statek płynie prosto do przekopanego na początku XX wieku kanału. Przekop ułatwił wewnętrzną komunikację, gdyż płynąca w kierunku północno-zachodnim Wisła zatacza ogromny łuk. Po lewej stronie widoczna wielka żółta konstrukcja. To należąca do firmy Malteurop przetwórnia słoðu, ważnego komponentu procesu warzenia piwa.



Kanał Kaszubski

Kanał Kaszubski przekopano na początku XX stulecia (1901-1904). Obecną nazwę wprowadzono dopiero po II wojnie światowej, wcześniej miejsce określano jako Kanał Cesarski (Kaiserhafen). Jak wyżej wspomniano, kanał znacząco skrócił drogę do morza i bardzo usprawnił komunikację w portowo-stoczniowych akwenach. Przybyło też wygodnych nabrzeży, krótko mówiąc, ta inwestycja przyniosła wielki rozwój gdańskiego portu. Na starych mapach i planach widać płynącą tędy wcześniej odnogę Wisły, tzw. Bosmańską Łachę. Była jednak wąska, płytka i przez to nieżeglowna. Wiślane ramię poszerzono i pogłębiono, przy tych szeroko zakrojonych pracach wykorzystano doświadczenia zdobyte podczas budowy Przekopu Wisły (1890-1895).

Formalnie obszar gdańskiego portu sięga Motławy (aż do Zielonego Mostu), jednak dopiero w Kanale Kaszubskim zobaczyć można oceaniczne jednostki. Jest na co popatrzeć, stalowe kolosy przytłaczają rozmiarami, a patrząc na nie z perspektywy wycieczkowego statku można poczuć kruchość i wąłość turystycznej jednostki.



Wynurzone statki ujawniają ciekawe elementy konstrukcji, np. stery strumieniowe, gruszki dziobowe czy też wychylone z wody potężne śruby. Warto zwrócić uwagę na charakterystyczne znaki wolnej burty, tzw. znaki Plimsolla. Wymalowane linie oznaczają maksymalny dopuszczalny poziom zanurzenia, w zależności od warunków i pór roku. W XIX wieku na

sile przybrał proceder ubezpieczeniowych nadużyć, statki w kiepskim stanie technicznym celowo przeciążano ładunkiem, w przypadku zatonięcia jednostki uzyskiwano sowite

REJS GALEONEM

odszkodowania. Za chciwość armatorów często życiem płacili marynarze. Statki przeładowywano też nieumyślnie. Temat dopuszczalnego załadunku został ucywilizowany dzięki zaangażowaniu brytyjskiego parlamentarzysty Samuela Plimsolla (1875 r.), stąd taka nazwa tej burtowej symboliki.

Port Gdański składa się z dwóch zasadniczych części, portu wewnętrznego opartego o wody wiślane oraz zewnętrznego, zbudowanego na obszarze Zatoki Gdańskiej Portu Północnego. Trasa statku wycieczkowego prowadzi przez port wewnętrzny, mogą tu zawijać statki o długości do 225 m i zanurzeniu do 10,20 m. Przeładunkowa zdolność obu portowych części oceniana jest na ok. 60 mln ton, wykorzystuje się jednak tylko ok. 30% tych możliwości. Płynąc wodami Kanału Kaszubskiego mijamy kolejne portowe nabrzeża.



Po stronie wschodniej (prawej, od sterburty): Bytomskie, Przemysłowe i Chemików. Po stronie zachodniej: Zdobywców Kołobrzegu. Przy Nabrzeżu Chemików widać magazyn soli, zbudowany bez użycia stalowych złączy. Nieco dalej dźwigi do rozładunku fosforanów i wreszcie kompleks Gdańskich Zakładów Fosforowych. To największy producent nawozów



sztucznych w północnej części Polski. Po przeciwnej stronie wspomniane Nabrzeże Zdobywców Kołobrzegu z bardzo dobrze rozwiniętym zapleczem remontowym. Przeprowadza się tutaj naprawy statków. Warto też zwrócić uwagę na przyczółki przeznaczone dla promów kolejowych.

Statek zbliża się do końca Kanału Kaszubskiego, za chwilę następnym etapem wycieczki, czyli tzw. wielką obrotnicą.

Wielka obrotnica

Obrotnica to miejsce, w którym zawracają statki. U styku Kanału Kaszubskiego i Wisły manewrować mogą zespoły holownicze o długości do 300 metrów. To bardzo ciekawy obszar, dobrze stąd widać konstrukcje wykorzystywane przez Gdańską Stocznnię Remontową, nowy stadion PGE Arena oraz budynek poczty – zabytek z czasów Wolnego Miasta Gdańska.

REJS GALEONEM

Gdańska Stocznia Remontowa – ten zakład bardzo dobrze radzi sobie w niełatwej rynkowej rzeczywistości. Co więcej, stocznia w fachowej prasie opisywana jest jako jedna z najlepszych stoczni remontowych na świecie. To też dowód na to, że nie wolno do jednego worka wrzucać całego polskiego przemysłu stoczniowego. „Remontówka” radzi sobie dzięki dobrej jakości wykonywanych prac, nie bez znaczenia jest też zróżnicowany profil proponowanych usług. Naprawia się tutaj nie tylko statki, również platformy wiertnicze. Popatrzmy na imponujących rozmiarów suche doki – to największe tego typu urządzenia na Bałtyku, mogą pomieścić statki o nośności 85 000 i 135 000 DWT. Statki wpływają do tych wypełnionych wodą basenów, po zamknięciu wrót woda jest wypompowywana, w ten sposób zyskuje się dostęp do całego kadłuba remontowanej jednostki. Jak pisano wyżej, stocznia jest obłożona zamówieniami, zatem na pewno w trakcie rejsu będzie można zobaczyć zadokowane statki. Rocznie remontuje się tutaj około dwustu przeróżnych typów statków.



Dobrze z tego miejsca widać nowoczesną bryłę stadionu PGE Arena. Obiekt jak wiadomo zbudowany na potrzeby Euro 2012. Architektonicznie wyjątkowo udany, uchodzi za najładniejszy piłkarski stadion w Polsce. Nie obyło się przy budowie bez problemów, choćby z prawidłowym funkcjonowaniem systemu przeciwpożarowego. A podczas meczu Lechia – Lech (październik 2011 r.) niespodziewanie włączyły się zraszacze. Niedociągnięcia, mamy nadzieję, zostały definitywnie usunięte, niech stadion przez lata służy miastu i spragnionym sportowych wrażeń kibicom. Z drugiej strony, utrzymanie obiektu generuje wysokie koszty i chyba nierealne jest osiągnięcie rentowności stadionu..



Uwagę zwraca też budynek o kształtach nawiązujących do architektury polskich dworców szlacheckich. Zbudowany w okresie Wolnego Miasta służył do obsługi polskiej poczty morskiej – działała tu placówka Gdańsk 3. Tu uwaga, często w odniesieniu do początku II wojny światowej potocznie używa się sformułowania „Poczta Gdańska”. To błąd, nie ustrzegli się tej pomyłki nawet twórcy Pomnika Obrońców Wybrzeża z Westerplatte.

REJS GALEONEM

Statek wpływa w końcowy fragment nurtu Martwej Wisły. W bliskiej okolicy realizowane są szeroko zakrojone inwestycje drogowe, które wreszcie porządnie połączą największy polski port z krajowym układem komunikacyjnym. W ramach tych kosztownych inwestycji realizowane jest zdumiewające przedsięwzięcie – budowa tunelu pod rzeką Wisłą. Przejazd wydrąży specjalne urządzenie TBM (Tunnel Boring Machine), potocznie nazywane kretem. W otoczeniu ważące ponad 2000 ton maszynierii panować będzie na tyle wysokie ciśnienie, że obsługa będzie poddawana zabiegom dekompresji. Nowy układ drogowy z pewnością poprawi atrakcyjność gdańskiego portu, ale zdecydowanych i bardzo przemysłanych działań wymagają też inne obszary, np. regulacji prawnych czy też funkcjonowania służb celnych. Następnym ciekawym miejscem będzie Basen Górniczy.



Basen Górniczy

Basen wykopano w roku 1927 jako wspólną inwestycję Polski i Wolnego Miasta Gdańska. Ze względu na częste strajki angielskich górników pojawiło się zapotrzebowanie na polski węgiel. Sytuację postanowiono wykorzystać, stąd realizacja niełatwej przecież inwestycji. Wspólna budowa basenu nie wniosła przełomu w stosunki polsko-gdańskie – szkoda, bo polskie ziemie stanowiły dla miasta naturalne zaplecze. Górę wzięły polityka i uprzedzenia, pamiętajmy, że po stronie polskiej też nie zawsze postępowano właściwie. O relacjach Polski z Wolnym Miastem napisano wiele książek i nie powiedziano jeszcze pewnie ostatniego słowa. Generalnie stronie polskiej dostęp do portowej infrastruktury utrudniano, w



odpowiedzi przyśpieszono prace przy budowie gdyńskiego portu. Rozwinięta Gdynia oznaczała z kolei załamanie gdańskich obrotów portowych. Strona gdańska w bezzasadny sposób oprotestowała sytuację na arenie międzynarodowej i tak właśnie te międzywojenne lata płynęły...

W Basenie Górniczym funkcjonują trzy nabrzeża: Węglowe, Rudowe i Administracyjne. Widoczny w oddali budynek służy właśnie administracyjnym celom. Oprócz węgla przeładowuje się tutaj rudy, drewno, chemikalia, produkty ropopochodne oraz wyroby hutnicze. Nieco dalej rozpoczyna się Nabrzeże Obrońców Poczty Polskiej, od wielu lat działa

REJS GALEONEM

tu baza przeładunków siarki, obsługująca logistyczne potrzeby zlokalizowanego w pobliżu Siarkopolu. Dodajmy – to przedsiębiorstwo przez wiele lat było największym trucicielem w okolicy, przymuszone do ochrony środowiska zmieniło technologie na bardziej przyjazne otoczeniu. Uwagę nadal koncentrujemy na stronie prawej, za chwilę unikat na europejską skalę, Twierdza Wisłoujście.

Twierdza Wisłoujście

Jak wskazuje nazwa miejsca, w tej okolicy znajdowało się ujście najdłuższej polskiej rzeki. Stąd też ogromne kiedyś znaczenie opisywanego obszaru, w sensie zarówno nawigacyjnym jak też obronnym.

Panowanie nad wiślanym ujściem oznaczało kontrolę działania gdańskiego portu. Pod koniec wieku XIV zbudowano tu solidną wieżę, która przez prawie 400 późniejszych lat pełniła funkcję morskiej latarni. Od wieku XVI teren systematycznie fortyfikowano:



zbudowano tzw. Wieniec, czyli opartą na planie koła obronną konstrukcję, wyposażoną w kilkanaście cięższych i lżejszych dział. Takie rozwiązanie kilkadziesiąt lat później nie zapewniało już bezpieczeństwa, dlatego pod nadzorem mistrza Obberghena wzniesiono tzw. fort carre. Na tym nie koniec, na początku XVII wieku dodano pięciobastionową linię umocnień. Na przeciwległym brzegu Wisły wzniesiono Szaniec Zachodni. Tak powstała twierdza, której zdobycie w boju przekraczało możliwości wszystkich oblegających miasto armii.

Forteca skutecznie opierała się wojskom polskiemu (wojna Gdańska z królem Batorym),



szwedzkim i rosyjskim – przegrała natomiast walkę z najbardziej w tym towarzystwie cierpliwymi siłami natury. Dzięki lądowórczym działaniom Wisły przy ujściu powstały wysepki, nurt uległ wypłyceciu, ujście rzeki ostatecznie zasypało – tak powstał półwysep Westerplatte, a twierdza utraciła militarne znaczenie. Dobrze za to sprawdzała się w roli więzienia. W roku 1831 przetrzymywano w niej polskich powstańców, a

w roku 1898 z wilgocią więziennych cel zapoznał się gdański poeta Trojan, skazany na karę więzienia za obrazę cesarskiego majestatu. Widok z pokładu statku jest znakomity –

REJS GALEONEM

odnowiona, uratowana przed niechybną zagładą twierdza prezentuje się naprawdę bardzo efektownie. A jeszcze kilkanaście lat temu mało kto wierzył w ocalenie bezcennego obiektu, tak wielkie były zniszczenia spowodowane sąsiedztwem uciążliwych zakładów – Siarkopolu i Fosforów.

W fortecznych fosach od wielu lat funkcjonuje przystań żeglarska (Port Jachtowy PKM). Obiektem administruje Muzeum Historyczne Miasta Gdańska. Warto skusić się na zwiedzanie tej starej fortecy.

Nieco dalej widoczne obronne zabudowania tzw. Mewiego Szańca. Ta niewielka forteczka z drugiej połowy XIX w. miała przejąć militarne zadania

Twierdzy Wisłoujście. Nie przejęła, bo przegrała z bardzo dynamicznym rozwojem wojskowej techniki i szybko stała się przestarzała. To miejsce o sporym znaczeniu dla epopei obrony Westerplatte – stąd wyprowadzono ataki w kierunku polskiej placówki i tutaj też w dniu 7 IX przyjęto kapitulację polskiej załogi.



A po drugiej stronie Wisły widoczne dwa charakterystyczne, bliźniaczo podobne spichlerze, to tzw. Rusenhof (Dwór Rosyjski), zbudowany na początku XX w. z inicjatywy rządu rosyjskiego. Wzniesione zostały jako magazyny dla ukraińskich płodów rolnych, jak widać, z magazynowych zadań dobrze się wywiązują również obecnie. Statek wpływa w tzw. Zakręt Pięciu Gwizdków, miejsce symbolicznie zapisane w wojennej historii Polski, o tym w następnym etapie.

Zakręt Pięciu Gwizdków

Za Mewim Szańcem Wisła wchodzi w ostry zakręt i chwilę potem uchodzi do Kanału Portowego. Po prawej stronie – półwysep Westerplatte, jak już wyżej wspomniano,



uformowany dzięki cierpliwej pracy najdłuższej polskiej rzeki. Skąd nazwa „Zakręt Pięciu Gwizdków”? Z racji ukształtowania to miejsce było szczególnie niebezpieczne – zbliżające się do zakrętu statki musiały sygnalizować swoją obecność pięcioma ostrymi gwizdami.

REJS GALEONEM

1 września 1939 r. w poprzek kanału ustawiono szkolny pancernik „Schleswig-Holstein” – wystrzelona o godz. 4.48 salwa w symboliczny sposób obwieściła światu koniec kruchego pokoju. Bombardowanie działającej na Westerplatte polskiej placówki nie spełniło niemieckich oczekiwań. Wiele miotanych z odległości zaledwie 600 m pocisków (płaski kąć ostrzału) ugrzęzło w miękkim gruncie, sporo przeleciało nad wąskim pasem półwyspu i eksplodowało w wodach Zatoki Gdańskiej. Huk wybuchów zaalarmował polską załogę, co pozwoliło na zdecydowane odparcie pierwszego niemieckiego szturmu. Tak zaczęła się tygodniowa epopeja obrony, a Zakręt Pięciu Gwizdków zajmuje w tej historii bardzo ważne miejsce...



Ciekawie potoczyły się powojenne losy złowrogiego pancernika. Podniesiony z dna gdyńskiego portu, przeholowany pod wybrzeże Estonii przez wiele lat służył radzieckiej marynarce wojennej jako cel ćwiczebny.

Po stronie prawej cumuje zazwyczaj statek „Zodiak”, zadaniem tej jednostki jest utrzymanie w należyтым stanie oznakowania wodnej nawigacji. Za niebieską jednostką przystań statków wycieczkowych, tu właśnie na chwilę cumują pirackie galeony i statki Białej Floty. Można zejść z pokładu i rozpocząć zwiedzanie Westerplatte, symbolicznego miejsca rozpoczęcia II wojny światowej. Można też na pokładzie jednostki zostać, po chwili statek popłynie w stronę Zatoki Gdańskiej.

Wzdłuż półwyspu Westerplatte

To już ostatni etap rejsu, statek płynie wodami Kanału Portowego. Po stronie prawej Terminal



Promowy Westerplatte, dobry przykład drogiej i jednocześnie kiepsko przemyślanej inwestycji. Różne są przyczyny słabego wykorzystania terminalu: rozwój tanich linii lotniczych i związany z tym spadek zainteresowania usługami promowymi, przyczyną był też na pewno fatalny dojazd do tego miejsca. Tu sytuacja się pewnie poprawi, budowana jest właśnie tzw. Trasa Sucharskiego, czyli porządne połączenie portu z

REJS GALEONEM

budowaną również Południową Obwodnicą Gdańska. Szkoda, że tak długo przyszło czekać na kluczowe i oczywiste inwestycje, utraconego czasu już się nie odzyska.

Na wysokości promowej bazy zaczyna się historyczny obszar PWST „Westerplatte” – ten zakątek Gdańska został dokładnie opisany w osobnym przewodniku, tu przedstawiamy tylko najważniejsze informacje. Polskiej placówki w dniu rozpoczęcia wojny broniło nieco ponad dwustu żołnierzy, po stronie przeciwnej wielokrotna przewaga niemiecka, wsparta dodatkowo lotnictwem oraz lądową i morską artylerią. Plany polskiej obrony zakładały 12-godzinny opór, po tym czasie nadejść miała odsiecz Armii „Pomorze”. W przypadku braku odsieczy, dowódca otrzymał prawo podjęcia decyzji o kapitulacji. Sytuacja jak wiadomo rozwinęła się zupełnie inaczej – o odsieczy nie było mowy, a Polacy zamiast godzin dwunastu bronili się długi tydzień... Westerplatte szybko urosło do rangi ważnego symbolu, za taki uznawane jest również dzisiaj.



Z pokładu statku bardzo dobrze widać gigantyczny Pomnik Obrońców Wybrzeża, w wielu przewodnikach i opracowaniach błędnie określany jako Pomnik Obrońców Westerplatte. Tej pomyłki nie ustrzegli się też redaktorzy monumentalnej Encyklopedii Gdańska. Miłośnicy ortodoksyjnie czystej historii (jest ich niemało) najchętniej wysadziliby monument w powietrze, gdyż w pomnikowej treści znaleźć można wyrazy uwielbienia wobec Armii Czerwonej. Naszym zdaniem pomnik jest też symbolem trudnej, zagmatwanej powojennej historii i jako taki powinien być zachowany. Przydałaby się natomiast jakaś rzetelna tablica informacyjna, korygująca zawarte w pomniku przekłamania.



Za pomnikiem znajduje się Basen Amunicyjny. Widoczne przy przeładunkowym akwenie zabudowania powstały w okresie Wolnego Miasta i były również wykorzystywane przez polskich żołnierzy. Statek wykonuje zwrot przez lewą burtę, przez chwilę zobaczyć można szeroko rozlane wody Zatoki Gdańskiej. W oddali widoczna zabudowa

Gdyni. A naprzeciw Westerplatte – dzielnica Nowy Port. To miejsce o historii sięgającej

REJS GALEONEM

XVIII wieku, gdy z polecenia zaborczych władz pruskich zbudowano tu konkurencyjny wobec Gdańska ośrodek portowy. Dobrze widać Nabrzeże Ziółkowskiego z przedwojennym budynkiem Kapitanatu Portu. Tadeusz Ziółkowski – komandor pilotów portu gdańskiego, w dniu 25 sierpnia 1939 r. zażądał przecumowania pancernika „Schleswig-Holstein”, niewłaściwie zakotwiczonego w wąskim Kanale Portowym. Niemcy mu tego nie zapomnieli, kapitan Ziółkowski został zamordowany w obozie koncentracyjnym KL Stutthof.

Warto nieco więcej uwagi poświęcić pobliskiej latarni morskiej, uważanej za najładniejszy tego typu obiekt na polskim Wybrzeżu. Na dachu tzw. kula czasu, która po otrzymaniu sygnału z berlińskiego laboratorium opadała punktualnie w południe. Obecna kula to rekonstrukcja, na całym świecie działa zaledwie siedem takich zegarów.



W tym miejscu cumują na zmianę dwa promy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej – „Scandinavia” i „Baltivia”. Jednostki obsługują połączenia Gdańsk - Nynäshamn. Ciekawie prezentuje się też zabudowa Nowego Portu, widać dwa zabytkowe kościoły (św. Jadwigi Śląskiej, Niepokalanego Serca Maryi) oraz przedwojenny spichlerz Anker. Interesującym obiektem jest też kolorowy falowiec, zbudowany w latach 70-tych XX w. wyznaczył granicę rozwoju portu. Statek wraca do centrum Gdańska identyczną trasą – dziękujemy za uwagę!!

Westerplatte

Znaczenie Westerplatte jest znane, wąski półwysep uznawany jest za symboliczne miejsce rozpoczęcia II wojny światowej. Po zejściu z galeonu należy dojść do przeprowadzonej przez środek półwyspu drogi, następnie skręcić w lewo. Z przystani galeony odpływają co godzinę, można wrócić następnym, a najlepiej jeszcze kolejnym rejsem. Dwie godziny to optymalny czas na spokojne, pozbawione pośpiechu, zwiedzanie półwyspu.