

POLSKIE TOWARZYSTWO TURYSTYCZNO-KRAJOZNAWCZE I KOŁO PRZEWODNIKÓW PTTK im. F. MAMUSZKI W 2017 ROKU

Rok 2017 był niezmiernie ważny w PTTK, sumował on cały ruch sprawozdawczo-wyborczy w kołach, klubach, oddziałach i jednostkach regionalnych PTTK. We wrześniu odbył się tradycyjnie w Warszawie XX Walny Zjazd Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego. Wybrano nowe władze PTTK na lata 2017-2021. Prezesem Zarządu Głównego został dr hab. Jacek Potocki (z Jeleniej Góry), prezesem Głównej Komisji Rewizyjnej dr Dariusz Kuzelewski (Białystok) i prezesem Głównego Sądu Koleżeńskiego sędzia Wojciech Tomalak (Kalisz).

Dzisiaj PTTK w Polsce skupia w 300 terenowych oddziałach 70 tysięcy członków w tym ok. 20 % to dzieci i młodzież. W PTTK w 100 kołach i 83 klubach przewodnickich zrzeszonych jest 6.658 przewodników, w tym: 1.086 miejskich, 2.863 terenowych i 2.709 górskich. Ponadto 2.484 pilotów. Instruktorów przewodnictwa PTTK jest 852.

W województwie pomorskim funkcjonuje 10 oddziałów PTTK z ok. 3,5 tysięczną rzeszą członków. Oddziały zlokalizowane są: w Słupsku (Regionalny), trzy w Gdańsku (Regionalny im. dr. Mariana Czyżewskiego, Gdański im. dr. Jerzego Szukalskiego i Studencki), trzy w Gdyni (Marynarki Wojennej, Morski i Stoczni Gdynia S.A.), w Sopocie im. dr. Aleksandra Majkowskiego, w Malborku Oddział Przewodnicki im. Stefana Dubyny i w Kwidzynie.

Zarząd Główny PTTK, zgodnie z wieloletnią tradycją ustalania hasła programowego na dany rok, podjął uchwałę, że w stulecie odzyskania niepodległości w 1918 roku – rok 2018 w Polskim Towarzystwie Turystyczno-Krajoznawczym będzie przebiegał pod hasłem „**Szlakami Niepodległości**”.

Główne zadania realizujące tę myśl prowadzi i koordynuje Biuro Zarządu Głównego PTTK w Warszawie, a liczne koła, kluby i Oddziały PTTK w całym kraju włączyły się z organizacją swoich imprez. Nasze Koło, współpracujące w ramach Pomorskiej Federacji Przewodnickiej PTTK ze środowiskiem przewodnickim województwa pomorskiego, uczestniczy w niezwykle ciekawym programie prowadzonym we współpracy z Urzędem Marszałkowskim zaplanowanym na lata 2018-2020 (m.in. wykłady, szlak kulturowy, wycieczki, publikacje).

XXVIII kadencja (2016-2020) Koła Przewodników Miejskich i Terenowych PTTK im. Franciszka Mamuszki powoli dobiega do półmetka. Zarząd Koła działa w następującym składzie: Stanisław Sikora – prezes, Andrzej Nawrocki – wiceprezes ds. szkoleniowych, Dorota Jesionek – wiceprezes ds. programowych, Dorota Raczyńska – wiceprezes ds. edukacji pozaszkolnej, Janina Jaśkiewicz – sekretarz i członkowie Zarządu: Katarzyna Piotrowska-Rodziwicz, Filip Popek i Genowefa Zasada. W skład Komisji Rewizyjnej Koła wchodzi następujący przewodniczący: Danuta Wasilewska – przewodnicząca, Krzysztof Kruszyński – wiceprzewodniczący, Małgorzata Rzepnikowska – sekretarz i członkowie Komisji: Gabriela Kosicka i Jacek Treder.

Koło Przewodników w dniu 31 grudnia 2017 roku liczyło 114 członków z opłaconymi składkami PTTK. Instruktorów przewodnictwa PTTK jest 14 i jeden instruktor Światowej Organizacji Stowarzyszeń Przewodników Turystycznych (WFTGA).

Jest to najstarsze i największe koło przewodników PTTK w województwie pomorskim. Posiada swój sztandar, odznakę Koła tzw. „blachę” przewodnicką i swój Facebook. Naszym hymnem jest znany „*Hymn do Bałtyku*”, którego słowa napisał Stanisław Rybka-Marius, a muzykę skomponował Feliks Nowowiejski. Prezesem Honorowym Koła jest Koleżanka Krystyna Stankiewicz, absolwentka

kursu przewodnickiego z 1951 roku. Opiekunem duchowym Koła jest ksiądz proboszcz Władysław Pałys. Koło ma swoją siedzibę w należącej do PTTK Oddziału Gdańskiego im. dr. Jerzego Szukalskiego, pochodzącej z 1560 roku, renesansowej kamienicy nazywanej Domem Connertów-Schumannów zlokalizowanej przy ul. Długiej 45 w Gdańsku przy jednym z najpiękniejszych placów europejskich – Długim Targu.

Koło w swojej działalności pro publico bono jest bardzo aktywne. Warto tu przypomnieć stałe imprezy i przedsięwzięcia organizowane na zewnątrz Koła, adresowane dla szerokiego odbiorcy w ciągu każdego roku:

- Międzynarodowy Dzień Przewodnika organizowany w lutym polegający na oprowadzaniu mieszkańców i turystów po wybranych muzeach, wystawach, kościołach w Gdańsku, Gdyni i Żukowie, przejazd tramwajem *Franciszek Mamuszka* z narracją przewodnicką,
 - oprowadzanie w marcu młodzieży szkół gdańskich po mieście,
 - kultywowanie pamięci o wydarzeniach w 1411 roku wraz z kościołem NMP,
 - porządkowanie koszar na Westerplatte i podlewanie „naszej” brzozy,
 - udział pocztu sztandarowego w uroczystościach państwowych związanych z podpisaniem *Porozumień sierpniowych* i rocznicy wybuchu II wojny światowej na Westerplatte,
 - oprowadzanie po Westerplatte w ramach wspólnego działania z Muzeum Gdańska,
 - udział w dniach otwartych Nowego Ratusza na zaproszenie Rady Miasta Gdańska (druga sobota września),
 - organizowanie konkursu dla młodzieży „Historia i architektura Gdańska” w formie cyklu spotkań w ciągu roku,
 - prelekcje krajoznawcze w szkołach gdańskich,
- i dla członków Koła:

- spotkanie noworoczne Koła w drugi czwartek stycznia (sprawozdanie z działalności Zarządu, plany na nowy rok i tradycyjne uroczyste przyjmowanie nowych kandydatów do Koła),
- kolędowanie, czyli wspólne śpiewanie kolęd (w styczniu),
- dwukrotne świąteczne spotkania z seniorami Koła,
- msza św. za zmarłych przewodników (w listopadzie),
- „opłatek przewodnicki” z biskupem gdańskim,
- otwarcie i zakończenie sezonu (szkoleniowe wyjazdy autokarowe),
- prowadzenie Facebook-a Koła,
- comiesięczne wysyłanie komunikatów,
- intensywne szkolenia stacjonarne (drugi czwartek miesiąca) i „wyjściowe” (ostatnia lub przedostatnia sobota w miesiącu),
- dyżur sekretariatu Koła (każda środa w godz. 10.00.-17.00.),
- od 2017 roku wydawanie *Informatora szkoleniowego*,
- udział przewodników w Paradzie Niepodległości (11 listopada),
- spotkania z Prezydentem Gdańska.

To nie wszystkie wydarzenia, które aranżuje Koło. Jest ich jeszcze więcej, doraźnych, okolicznościowych. Wszystkie odbywają się dzięki zaangażowaniu naszej braci przewodnickiej. Przewodnicy z naszego Koła są również aktywni podczas imprez ogólnopolskich takich jak: Fora przewodnickie, Pielgrzymki do Częstochowy, Nizinne i Górskie Rajdy Przewodnickie, Konkursy Krasomówcze Przewodników, sympozja i konferencje krajoznawcze.

Członkowie naszego Koła piastują różne funkcje w strukturach centralnych PTTK: Kol. Stanisław Sikora jest członkiem Zarządu Głównego PTTK, Kol. Marcin Szummy – członkiem Komisji Przewodnickiej ZG PTTK, Kol. Katarzyna Sikora – członkiem Komisji Opieki nad Zabytkami ZG PTTK, a Kol. Barbara Ząbczyk-Chmielewska jest wiceprzewodniczącą Krajowego

Samorządu Przewodników PTTK i jednocześnie przewodniczącą Wojewódzkiego Samorządu Przewodników-Pomorskiej Federacji Przewodniczej PTTK.

Działająca przy Zarządzie Koła Przewodników Komisja Szkoleniowa w składzie: Kol. Andrzej Nawrocki (przewodniczący) oraz członkowie Kol. Kol.: Joanna Foryś-Schulz, Małgorzata Geringer d'Oedenberg, Anna Piotrowska, Katarzyna Piotrowska-Rodziewicz, Filip Popek, Dorota Raczyńska, Katarzyna Rukat i Tomasz Zieliński, w 2017 roku opracowała na moją prośbę *Informator szkoleniowy dla przewodników turystycznych PTTK woj. pomorskiego*. Spotkał się on z bardzo dobrym przyjęciem ze strony braci przewodniczej i jest wielce pomocny w naszej codziennej pracy, dlatego zdecydowaliśmy się wydać w 2018 roku kolejny numer *Informatora*. Zawiera on m.in. praktyczne informacje o funkcjonowaniu muzeów w Trójmieście oraz ciekawe artykuły z tematyki zagadnień morskich, rocznicowych, historii sztuki, fotografii, historii, biografii, Marynarki Wojennej.

Serdecznie dziękuję za ten wysiłek intelektualny całemu zespołowi autorów, którego pracą koordynował Kol. Andrzej Nawrocki i Kol. Małgorzacie Geringer d'Oedenberg za redakcję *Informatora*.

Gorąco namawiamy Koleżanki i Kolegów Przewodników do wspólnego tworzenia następnej edycji na 2019 rok. Prosimy o uwagi, propozycje tematów i wreszcie teksty.

Zapraszamy do lektury i życzymy kolejnego udanego sezonu!

Prezes Koła Przewodników

Stanisław Sikora

66 LAT KOŁA PRZEWODNIKÓW PTTK IM. F. MAMUSZKI

Początek Koła Przewodników Miejskich i Terenowych PTTK im. Franciszka Mamuszki to 5 listopada 1951 roku, kiedy przy Zarządzie Okręgu PTTK w Gdańsku powstała *Sekcja Przewodników* przekształcona 9 czerwca następnego roku w Koło. 18 listopada 2017 roku obchodziliśmy hucznie jego 66-lecie. Tradycyjnie przemaszerowaliśmy ulicą Długą i Długim Targiem ze sztandarem Koła i transparentem, oraz z orkiestrą dętą Morskiego Oddziału Straży Granicznej na czele. Pod Fontanną Neptuna wysłuchaliśmy specjalnie przygotowanego dla nas minikoncertu i na koniec zrobiliśmy pamiątkowe zdjęcie. Ta nietypowa rocznica (66!) zgromadziła ponad stu przewodników gdańskich wraz z naszymi Gośćmi. Uroczysta sesja jubileuszowa odbyła się w Wielkiej Sali Wety Ratusza Głównego Miasta w Gdańsku. Wśród Gości byli Członkowie Honorowi Koła (prof. Andrzej Januszajtis wraz z małżonką i dyrektor Adam Koperkiewicz), seniorzy Koła, byli prezesi (Kol. Kol. Edward Kandyba, Krystyna Stankiewicz, Adam Pelc) oraz nasi koledzy i przyjaciele przewodnicy z kół przewodnickich PTTK z Gdyni, Pucka, Lęborka, Tczewa, Gniewu, Słupska i Wejherowa. Atmosfera spotkania była bardzo dobra, gratulacjom nie było końca. Otrzymaliśmy listy gratulacyjne m.in. od Jego Ekscelencji biskupa sufragana dr. Zbigniewa Zielińskiego, wicemarszałka Senatu RP Bogdana Borusewicza, marszałka województwa pomorskiego Mieczysława Struka i prezesa Zarządu Głównego PTTK prof. dr. hab. Jacka Potockiego. Ciepłe i bardzo miłe słowa pod naszym adresem wygłosiła pani Marta Chełkowska – prezes Pomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej i jednocześnie Dyrektor Departamentu Turystyki Urzędu Marszałkowskiego województwa pomorskiego. Głównym punktem programu (zamiast referatu

prezesa) był sfinansowany przez Oddział Gdański film o gdańskich przewodnikach nakręcony przez nasze koleżanki Aleksandrę Szwarc i Katarzynę Piotrowską-Rodziewicz. Przez 90 minut z zapartym tchem oglądaliśmy film ...o nas i naszym mieście. To było bardzo mocne przeżycie. W przerwie odbył się występ renomowanego sopockiego chóru „MUNDUS CANTAT” z klasycznym repertuarem. Artyści zakończyli go wspólnym z uczestnikami Jubileuszu wykonaniem jednej z popularnych pieśni ludowych. Bardzo mocnym i wzruszającym akcentem obchodów była prezentacja portretu patrona naszego Koła Franciszka Mamuszki. Portret specjalnie na tę uroczystość namalowała gdańska artystka Ksenia Bagniewska, a jego fundatorami byli nasi przewodnicy Kol. Gabriela Kosicka i Kol. Jerzy Jenta, (niestety nieobecni, ale usprawiedliwieni, bo w tym czasie przebywali w Australii). Oficjalna część spotkania zakończyła się wspólną lampką szampana i toastem wzniesionym przez prezesa Koła za pomyślność przewodników gdańskich PTTK. Świętowanie kontynuowaliśmy podczas balu w restauracji „Cała Naprzód”. Były rozmowy, tańce, bardzo dobre menu, toasty i przednia zabawa przy muzyce do 2 w nocy. Cieszyliśmy się spotkaniem, wspominaliśmy dawne dobre czasy i kreśliliśmy plany na przyszłość związane m.in. z „okrągłym” jubileuszem – 70-leciem Koła w 2021 roku oraz potrzebą wydania monografii Koła.

Tak oto obchodziliśmy 66 rocznicę powstania Koła Przewodników.

Vivat przewodnicki stan! Vivat gdańscy przewodnicy PTTK!

100 LAT MARYNARKI WOJENNEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zarys historii 1918 – 1939 r.

„Z dniem 28 listopada 1918 roku rozkazuję utworzyć marynarkę polską, mianując jednocześnie pułkownika marynarki Bogumiła Nowotnego szefem Sekcji Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych.”

Polska marynarka wojenna została utworzona specjalnym dekretem naczelnika państwa Józefa Piłsudskiego 28 listopada 1918. To właśnie ten dzień uznawany jest za początek istnienia współczesnej floty naszego państwa. Należy przy tym pamiętać, że w polskiej historii istniały już formacje, które można uznać za załóżki sił morskich. Chodzi tu m.in. o *Komisję morską* (1568), czyli pierwszy w polskich dziejach organ admiralicji powstałej na mocy uchwały sejmu, za czasów króla Zygmunta II Augusta, czy nawiązującą do niej *Komisję Okrętów Królewskich* (1625) za panowania Zygmunta III Wazy. To w czasie jej działania, 28 listopada 1627 roku miała miejsce pamiętna bitwa pod Oliwą, w której polskie okręty odniosły zwycięstwo nad morskimi siłami Szwecji. Niestety nie wiemy, czy Marszałek Piłsudski zdawał sobie sprawę, że wydaje dekret o utworzeniu marynarki w 291 rocznicę zwycięskiej bitwy na redzie gdańskiej.

Pierwszymi zadaniami, które stały przed **Bogumiłem Nowotnym jako szefem** Sekcji Marynarki, było organizowanie struktur i kadry dla nowo powstałych sił morskich. O ile sama kadra nie była problemem, bo grono oficerów i marynarzy napływało z flot dawnych zaborców (72% z zaboru rosyjskiego, 6% z zaboru niemieckiego i 22% z zaboru austriackiego), o tyle całą resztę trzeba było tworzyć od podstaw. Polska w 1918 roku nie posiadała żadnego okrętu, a co więcej nie posiadała dostępu do morza, dlatego pierwszy port wojenny został ulokowany w Modlinie. To właśnie w tym mieście

sformowano z okrętów przejętych od zaborców Flotyllę Wiślaną, a także oddziały lądowe złożone z marynarzy, tj. Batalion Morski, a następnie Pułk Morski, które walczyły w wojnie polsko-bolszewickiej. Uczestniczyły one również w zaślubinach Polski z morzem 10 lutego 1920r. Po buncie marynarzy, wywołanym złymi warunkami zakwaterowania w Twierdzy Modlin, Bogumił Nowotny zrezygnował ze stanowiska w marcu 1919 roku, a jego następcą na stanowisku w **Departamencie dla Spraw Morskich** został generał podporucznik marynarki **Kazimierz Porębski** – doświadczony oficer rosyjskiej marynarki wojennej, w której służył podczas wojny rosyjsko-japońskiej i I Wojny Światowej. To on zainicjował utworzenie Polskiej Marynarki Handlowej i uczelni kształcących kadry przyszłych wilków morskich: cywilnej w Tczewie i wojennej w Toruniu. Był także autorem pierwszych planów budowy floty wojennej. Zakładał, że w ciągu 9 lat pod polską banderą powinny się znaleźć: 2 okręty liniowe, 6 krążowników, 28 kontrtorpedowców, tyle samo trałowców i 42 okręty podwodne. Dla kraju, który właśnie odzyskał niepodległość, plan ten okazał się całkowicie nierealny. Kolejny plan – tym razem 3 letni – zakładał posiadanie 1 lekkiego krążownika, 4 kontrtorpedowców, 2 okrętów podwodnych i co najmniej 10 kutrów torpedowych. Niestety i ten plan okazał się zbyt ambitny. Kazimierz Porębski został zwolniony ze stanowiska, w związku z tzw. „afery minową” (wiceadmirał miał być współodpowiedzialny za zakup w Estonii przestarzałych min morskich, co uznano za niegospodarność). W toku śledztwa ustalono, że odpowiedzialnym za tę transakcję był szef Samodzielnego Referatu Broni Podwodnej komandor podporucznik Jan Bartoszewicz-Stachowski, któremu udowodniono przyjęcie łapówki. W 1928 roku sąd wojskowy umorzył postępowanie karne wobec wiceadmirała. Porębski do służby już nie wrócił. Wkrótce potem ciężko zachorował i zmarł w 1933 roku.

Kolejnym i ostatnim szefem **Kierownictwa Marynarki Wojennej** (do 1 stycznia 1922 – Departament dla Spraw Morskich) przy Ministerstwie Spraw Wojskowych został komandor **Jerzy Świrski**, który do tego czasu pełnił obowiązki dowódcy floty. Postać kontrowersyjna i bardzo tajemnicza, nie tylko dla jemu współczesnych, ale także dla historyków. Z jednej strony był wspaniałym organizatorem – szybko uporządkował struktury wojskowe po „aferze minowej”, usunął z floty nieefektywnych oficerów. To za jego czasów wprowadzono do służby nowoczesne okręty, przeniesiono port wojenny z Pucka do Gdyni, a także wybudowano port w Helu. Z drugiej strony jego podwładni uważali go za człowieka apodyktycznego i zamkniętego w sobie. Zarzucano mu także, że przyjęta koncepcja rozbudowy floty przygotowuje ją na konfrontacje z ZSRR, nie biorąc pod uwagę innych możliwych zagrożeń. Okręty takie jak ORP Grom czy Orzeł były przeznaczone do operowania na dużych akwenach morskich, gdzie w razie wybuchu wojny pomiędzy Polską a ZSRR miały przerywać radzieckie szlaki komunikacyjne i handlowe. Należy przy tym pamiętać, że gdy sytuacja geopolityczna się zmieniła i zagrożeniem stały się nazistowskie Niemcy, zdecydował się na ewakuację najcenniejszych polskich okrętów nawodnych do Anglii (tzw. plan Peking). Już w trakcie II Wojny Światowej doszło do wielu zgrzytów pomiędzy Świrskim a polskimi oficerami. Nigdy nie zapomniano mu tego, że opuścił Polskę z całą rodziną i dobytkiem już 6 września, co traktowano jako tchórzostwo. Czarę goryczy przelała samobójcza śmierć komandora Bogusława Krawczyka, dowódcy ORP Wilk, który był skonfliktowany z Świrskim. Zaczęło się od tego, że gdy dwa okręty podwodne (ORP Orzeł i Wilk) zdołały zbiec z Bałtyku i schronić się w Anglii, to na oficjalnych uroczystościach zorganizowanych na cześć bohaterskich załóg ich dowódcy nie podali ręki szefowi KMW. Wiceadmirał Świrski (awansowany 19 stycznia 1941) nie potrafił przełknąć tej zniewagi. Oskarżył komandora

Krawczyka o niepowodzenie misji odzyskania okrętów internowanych w Szwecji, a także narzucał mu współpracę z ludźmi, którym nie ufał. Były to prawdopodobne przyczyny desperackiego kroku dowódcy ORP Wilk. Po tych zdarzeniach generał Władysław Sikorski zdecydował się na zdymisjonowanie Świrskiego; ten jednak przy wsparciu strony angielskiej pozostał na stanowisku aż do rozwiązania Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie w 1947 roku.

OKRETY

To co stanowi o sile Marynarki Wojennej to oczywiście okręty. Pierwszym polskim okrętem po odzyskaniu niepodległości był ORP Pomorzanie. Statek został zakupiony prywatnie, w grudniu 1919, od niemieckiej spółki Behnke & Sieg z Hamburga, przez kapitana marynarki Józefa Unruga. Nie można było wtedy dokonać oficjalnego zakupu, ponieważ strona niemiecka nie uznawała jeszcze rządu polskiego. Statek, zakupiony z przeznaczeniem do badań hydrograficznych, został wcielony do marynarki 10 lutego 1920 roku i wtedy uzyskał swoją oficjalną nazwę. Banderę podniesiono 1 maja 1920 roku po remoncie w gdańskiej stoczni Wojana. Kolejne okręty trafiły w polskie ręce w 1921 roku, a było to: 6 niemieckich torpedowców uzyskanych z podziału Kaiserliche Marine (z niem. Cesarska Marynarka Wojenna) OORP „Kaszub”, „Mazur”, „Krakowiak”, „Kujawiak”, „Ślązak” i „Podhalanin”, 2 kanonierki OORP „Generał Haller” i „Komendant Piłsudski” - zakupione w Finlandii, które początkowo były budowane na zamówienie carskiej Rosji, oraz 4 trałowce zakupione w Niemczech OORP „Czajka”, „Jaskółka”, „Mewa” i „Rybitwa”. W połowie lat 20. zamówiono we Francji 2 kontrtorpedowce OORP „Burza” i „Wicher” oraz 3 okręty podwodne OORP „Ryś”, „Wilk” i „Żbik”, które weszły do służby na początku kolejnego dziesięciolecia. W II połowie lat 30., w Warsztatach Portowych MW w Gdyni, zbudowano 6 trałowców, którym nadano imiona po wycofanych niemieckich jednostkach tego typu oraz OORP „Żuraw” i

„Czapla”. W 1937 roku do służby weszły zbudowane w brytyjskiej stoczni dwa duże kontrtorpedowce (niszczyciele) OORP „Grom” i „Błyskawica”; w roku następnym z Francji przybył stawiacz min ORP „Gryf” - największy bojowy okręt II RP. W 1939 roku polską banderę podniosły skonstruowane w Holandii okręty podwodne OORP „Orzeł” i „Sęp”, których budowa była współfinansowana ze zbiórek organizowanych wśród polskiego społeczeństwa.

W przeddzień wybuchu II Wojny Światowej w skład polskiej floty wojennej wchodziły:

- **Dywizjon Kontrtorpedowców:** OORP „Burza”, „Wicher”, „Grom” i „Błyskawica”
- **Dywizjon Okrętów Podwodnych:** OORP „Ryś”, „Wilk”, „Żbik”, „Orzeł” i „Sęp”
- **Dywizjon Minowców:** OORP „Czajka”, „Jaskółka”, „Mewa”, „Rybitwa”, „Żuraw” i „Czapla” oraz grupa kanonierek OORP „Generał Haller” i „Komendant Piłsudski”
- **Okręty wydzielone :**
 - ORP „Gryf”
 - ORP „Wilia” – okręt transportowy
 - ORP „Iskra” – żaglowiec szkolny
 - ORP „Pomorzanin” – okręt hydrograficzny, drugi o tej nazwie, powstał po przebudowie z poniemieckiego trałowca ORP Mewa
- **Centrum Wyszkozenia Specjalistów Floty :**
 - ORP „Bałtyk” – dawny D’Entrecasteaux – francuski krążownik pancernopokładowy, zakupiony przez Polskę w 1927 roku jako hulk szkolny. Był to największy okręt, jaki kiedykolwiek służył po polską banderą.

ORP „Mazur” – szkolny okręt artyleryjski przekształcony z jednego z poniemieckich torpedowców przejętych w 1921 roku.

Poza okrętami wojennymi Kierownictwu Marynarki Wojennej podlegały także komendy portów wojennych w Gdyni i Helu, **Morski Dywizjon Lotniczy** w Pucku, **Rejon Umocniony Hel**, **Lądowa Obrona Wybrzeża** oraz **Flotylla Rzeczna** bazująca w Pinie (Flotylla Wiślana została zlikwidowana w 1925 roku).

Polska Marynarka Wojenna przystąpiła do II Wojny Światowej w wyżej wymienionym składzie uszczuplonym o 3 niszczyciele OORP „Burza”, „Grom” i „Błyskawica”, które w ramach planu „Peking” zostały ewakuowane do Anglii. W tym czasie był to dość skromny potencjał wojenny, ale jak na niespełna 20 lat polskiego dostępu do morza i ograniczone środki młodego państwa polskiego, uczyniono bardzo dużo by zaznaczyć polską obecność nad Bałtykiem.

Krzysztof Kruszyński

ARTUR SCHOPENHAUER

(w dwieście trzydziestą rocznicę urodzin)

Artur Schopenhauer urodził się w Gdańsku 22 lutego 1788 roku w domu przy ul. Św. Ducha. Rodzice małego Artura, Joanna Henrietta z domu Trosiner i Henryk Floris, ochrztili go 3 marca w parafialnym Kościele Mariackim. W dzieciństwie przyszły wielki filozof często bywał z rodzicami w posiadłości rodziny znajdującej się przy trakcie łączącym Gdańsk z opactwem Cystersów w Oliwie. Kiedy w 1793 roku Gdańsk został zajęty przez wojska pruskie, rodzina Schopenhauerów opuściła miasto i wyjechała do wolnego hanzeatyckiego miasta Hamburga.

W roku 1797 urodziła się siostra filozofa, Adela, a sam Artur wyjechał do znajomych ojca mieszkających w Hawrze. Tam, w ciągu dwóch lat, nauczył się

biegle mówić, pisać i czytać po francusku. W ten sposób poznał bliżej bogatą kulturę francuską. Ojciec Artura pragnął, aby syn kontynuował kupieckie tradycje rodziny i wysłał go do prywatnej szkoły Rungego w Hamburgu. Artur zdecydowanie bardziej wolał naukę w gimnazjum i myślał o studiach uniwersyteckich. Ojciec zgodził się na dłuższą podróż syna po Europie. W roku 1800 Artur przebywał w Pradze i innych miastach czeskich. W latach 1803-1804 podróżował z rodzicami po Europie; zwiedzał Holandię, Anglię, Francję, Szwajcarię, Austrię, Śląsk i Prusy. W czasie pobytu na Śląsku, 30 lipca 1804 roku, Artur z przewodnikiem wszedł na Śnieżkę. Od września do grudnia 1804 Artur odbywał praktykę u kupca Kabruna w Gdańsku. W Anglii dłużej był w Eagle House w Wimbletonie. W czasie całej podróży prowadził dziennik, w którym odnotowywał liczne obserwacje i pierwsze pesymistyczne wrażenia dotyczące świata i ludzi.

W 1805 roku rozpoczął praktykę kupiecką w hamburskiej firmie Jenisch. W kwietniu tego samego roku zginął w wypadku jego ojciec. W następnym roku matka i siostra opuściły Hamburg i wyjechały do Weimaru. Przez pewien czas Artur kontynuował praktykę kupiecką łącząc ją z pracą intelektualną opartą na literaturze filozoficznej, historycznej i z zakresu historii sztuki. W 1807 roku opuścił Hamburg i, w celu uzupełnienia wykształcenia gimnazjalnego, przeniósł się do Gothy, a następnie do Weimaru. W ciągu niespełna dwóch lat do perfekcji opanował języki starożytne, poznał też najważniejsze dzieła literatury antycznej i szeroko opanował nauki przyrodnicze. Jesienią 1809 roku Artur Schopenhauer immatrykulował się jako student medycyny na Georg August Universitet w Getyndze, a na drugim roku przeniósł się na filozofię, która go zawsze interesowała. Studiując w Getyndze szczególnie dużo czasu poświęcił pracom Platona i Kanta. Po czterech semestrach na tej uczelni Artur Schopenhauer kontynuował studia na założonym w 1809 roku Uniwersytecie Berlińskim.

Uczęszczał tam na wykłady Johanna Gottlieba Fichtego, Friedricha Daniela Schleiermachera czy Friedricha Augusta Wolfa. Poza filozofią prowadził również dogłębne studia filologiczne.

Rozruchy wojenne w 1813 roku zmusiły Artura do opuszczenia Berlina i wyjazdu do Weimaru i Rudolstadt, gdzie skończył swoją dysertację "Ueber die vierfache Wurzel des Satzes vom zureichenden Grunde" („Poczwórne źródło zasady racji dostatecznej”, czy, wg innych tłumaczeń „Czworaki korzeń zasady racji dostatecznej”). Za tę pracę Wydział Filozofii Uniwersytetu w Jenie nadał 5 października 1813 roku mu dyplom doktorski z wyróżnieniem Magna cum laude. Schopenhauer wydał swoje dzieło na własny koszt w Weimarze. Z inspiracji Friedricha Majera poznawał starożytną filozofię indyjską i braminizm. W maju 1814 roku wyjechał do Drezna, gdzie prowadził wszechstronne studia w bibliotekach i galeriach sztuki. Efektem pobytu w pięknym mieście nad Łabą jest rozprawa "Uber das Selen und die Farben" („O widzeniu i kolorach”). Ta praca jest w dużym stopniu efektem często prowadzonych przez młodego Schopenhauera rozmów z Johannem Wolfgangiem von Goethe. W styczniu 1819 wydawnictwo F.A. Brockhaus z Lipska opublikowało pierwsze wydanie głównego dzieła Artura Schopenhauera "Die Welt als Wille und Vorstellung" („Świat jako wola i przedstawienie”). Jesienią 1818 Artur wyjechał w dłuższą podróż do Włoch. Odwiedził między innymi Wenecję, Florencję, Rzym, Neapol, Paestum, Mediolan. Po powrocie do Niemiec rozpoczął starania o docenturę na Uniwersytecie Berlińskim. Wykład habilitacyjny "O czterech różnych rodzajach przyczyn" wygłosił na tej uczelni 23 marca 1820 roku. Ponieważ Schopenhauer swój wykład prowadził w tym samym czasie co Hegel, frekwencja na jego zajęciach była bardzo skromna i po jednym semestrze swoje wykłady zawiesił.

W 1822 wyjechał przez Szwajcarię w drugą podróż do Włoch, odwiedził Mediolan, Florencję i Wenecję. W następnych latach przebywał długo w

Monachium, Bad Gastein, Mannheim i Dreźnie. W kwietniu 1825 roku Schopenhauer przyjechał do Berlina i prowadził starania o prowadzenie wykładów na uczelni. W sierpniu 1831, obawiając się epidemii cholery, opuścił Berlin i wyjechał najpierw do Mannheim, a 1833 roku do Frankfurtu nad Menem, gdzie mieszkał do końca życia. Frankfurt od XIII w. był wolnym miastem Rzeszy, działały w nim liczne towarzystwa naukowe i biblioteki. Schopenhauer pisząc słynną rozprawę "Über den Willen in der Natur" („O woli w przyrodzie”) korzystał ze zbiorów biblioteki Towarzystwa Badań Przyrodniczych Senckenberga. Od początku pobytu we Frankfurcie Schopenhauer prowadził bardzo regularny tryb życia. Rano przez trzy godziny pisał, następnie przez godzinę grał na flecie (przede wszystkim utwory Gioacchino Rossiniego). Obiady jadał początkowo w gospodzie "Pod Łabędziem", a potem w Hotelu Angielskim - najbardziej eleganckim lokalu we Frankfurcie. Dużo czasu poświęcał na lekturę. Bez względu na pogodę odbywał też bardzo długie spacery w towarzystwie swoich kolejnych psów, którym nadawał to samo imię: Atma czyli, w języku sanskrytu, "dusza świata". Mieszkając we Frankfurcie nad Menem Schopenhauer był niezależny finansowo, mógł uprawiać filozofię bez konieczności prowadzenia katedry na uniwersytecie. Z czasem jego poglądy stawały się coraz bardziej znane i popularne. W 1839 otrzymał nagrodę Królewskiego Norweskiego Towarzystwa Naukowego z Trondheim za rozprawę "O wolności ludzkiej woli". W 1843 roku Schopenhauer ukończył drugi tom dzieła "Świat jako wola i przedstawienie". Zmienione i uzupełnione drugie wydanie głównego dzieła Artura Schopenhauera wydawnictwo Brockhaus opublikowało w następnym roku. W 1851 roku ukazało się jedno z najbardziej znanych i popularnych dzieł filozofa: "Parerga i paralipomena". Praca ta zawiera między innymi słynne "Aforyzmy o mądrości życia".

Sława filozofa zataczała coraz szersze kręgi, stawał się coraz bardziej znany i popularny. Do grona jego wielbicieli należał między innymi Richard Wagner. W roku 1854 słynny kompozytor wręczył Schopenhauerowi swój poemat "Pierścień Nibelungów". Filozof był zdania, że Wagner był bardziej utalentowany jako poeta niż jako kompozytor. W 1858 roku, w siedemdziesiątą rocznicę urodzin, Schopenhauer odrzucił propozycję członkostwa w Królewskiej Akademii Nauk w Berlinie. Ostatnie kilkanaście lat życia filozofa to coraz większa popularność jego poglądów i myśli. Wokół niego pojawiła się grupa "ewangelistów" i "apostołów", jak ich sam określił. Jednym z największych filozofów, który inspirował się myślami mistrza, był Friedrich Nietzsche. Z dorobku intelektualnego, dzieł pisanych bardzo pięknym językiem, czerpali Richard Wagner, Thomas Mann, Stanisław Przybyszewski i wielu innych artystów, poetów i pisarzy tworzących na przełomie XIX i XX wieku.

Artur Schopenhauer prowadził do końca bardzo spokojne i twórcze życie. Nie rezygnował z zimnych kąpielí w Menie. Filozof zmarł w swoim domu 21 września 1860 roku. Pochowano go na Hauptfriedhof we Frankfurcie nad Menem 26 września.

Artur Schopenhauer uważany jest za prekursora filozofii życia, twórcę teorii łączącej woluntaryzm w metafizyce z epistemologią Immanuela Kanta. Wg Tatarkiewicza "filozofia Schopenhauera to fenomenalistyczna teoria poznania, to metafizyka irracjonalno-woluntarystyczna, pesymistyczny pogląd na życie, etyka współczucia i estetyka kontemplacyjna". Możemy powiedzieć, że historyczne i kulturowe znaczenie filozofii Artura Schopenhauera będzie zawsze aktualne. We Frankfurcie nad Menem funkcjonuje założone w 1911 roku Schopenhauergesellschaft poświęcone filozofii Schopenhauera. W Gdańsku, jego mieście rodzinnym, dopiero w 2008 odsłonięto tablicę poświęconą wielkiemu filozofowi na kamieniczce stojącej w miejscu rodzinnego domu przy ul. Św.

Ducha. Od kilkunastu lat po Gdańsku jeżdżą tramwaje upamiętniające słynne osobistości związane w różnych okresach historii z miastem. Jeden taki tramwaj nazwano „Artur Schopenhauer”, a drugi nosi imię jego matki, znanej literatki, Joanny Henrietty Schopenhauer. W Gdańsku Oliwie krótka ulica między ul. Opata Jacka Rybińskiego, a ul. Obrońców Westerplatte, nosi imię Artura Schopenhauera.

Bibliografia

1. Walter Abendroth, "Arthur Schopenhauer", Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 1998
2. Frederick Copleston, "Historia filozofii tom 7", Instytut Wydawniczy „Pax”, Warszawa 2006
3. Jan Garewicz, "Schopenhauer", Warszawa 1970
4. Sabina Kruszyńska, "Artur Schopenhauer - dziwny gdańszczanin" Jantarowe Szlaki Nr1(259), 2001
5. Rudiger Safranski, "Schopenhauer - dzikie czasy filozofii", Prószyński i S-ka, Warszawa 2008
6. Władysław Tatarkiewicz, "Historia filozofii" - tom drugi, PWN, Warszawa

Katarzyna Rukat

GDAŃSKI TEATR SZEKSPIROWSKI (w 10 – lecie powstania)

Szczyt kulturalnego rozwoju Gdańska przypada na XVI i XVII wiek, kiedy było to największe miasto i port Europy Środkowo-Wschodniej. W tym okresie zawodowi aktorzy angielscy odwiedzają Gdańsk niemal każdego lata. Wystawiają tu sztuki, które są największymi osiągnięciami poezji dramatycznej,

a zarazem spektaklami wzbogaconymi kunsztowną grą aktorską, muzyką i tańcem.

Już za życia Szekspira jego dramaty wystawiano w Gdańsku obok dzieł m.in. Christophera Marlowe'a, Thomasa Dekkera, George'a Chapmana czy Thomasa Middletona. W wyniku pierwszych wizyt angielskich aktorów zbudowano teatr, który z racji jego wielofunkcyjności określano mianem Szkoły Fechtunku. W istocie był to pierwszy teatr publiczny w Polsce, który pozostał jedynym stałym teatrem w mieście przez ponad sto lat. Jako drewniany budynek przeszedł liczne naprawy, renowacje i przebudowy. Na nowo zbudowano go w 1635 roku i to tę wersję, projektu flamandzkiego architekta Jakoba van den Blocke, przedstawia rycina Petera Willera z około 1650 roku.

Powyższa historia była inspiracją odbudowy teatru i odrodzenia tradycji wizyt angielskich aktorów w Gdańsku. W tym celu w 1991 roku powstała Fundacja Theatrum Gedanense. Inicjatywę wsparł JKW Księżę Walii, który został Patronem całego przedsięwzięcia, a światowej sławy reżyserzy Sir Peter Hall i Andrzej Wajda objęli teatr Patronatem Honorowym.

Równolegle z pracami na rzecz powstania teatru prowadzone były działania artystyczne i edukacyjne popularyzujące dzieła Szekspira i budujące publiczność dla nowej gdańskiej sceny. Po królewskiej wizycie JKW Księcia Walii, w 1993 roku zainicjowane zostało coroczne wydarzenie nawiązujące do tradycji wizyt angielskich aktorów w Gdańsku, które w 1997 przerodziło się w Festiwal Szekspirowski. Stał się on ważnym wydarzeniem międzynarodowym, współfinansowanym przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, lokalne samorządy, UE i sponsorów korporacyjnych. Dotychczas Festiwal gościł ponad 400 produkcji wystawionych przez zespoły teatralne z ponad 40 krajów, w tym Wielkiej Brytanii, Niemiec, Francji, Węgier, Rosji, Japonii, Litwy, Estonii,

Stanów Zjednoczonych, Rumunii, Korei, Łotwy, Kuby, Słowacji, Włoch, Iranu, Izraela, Danii i Polski.

Projekt siedziby Gdańskiego Teatru Szekspirowskiego został wyłoniony w 2005 roku w międzynarodowym konkursie architektonicznym. Zarekomendowano projekt włoskiego architekta Renato Rizzi, ze względu na oryginalne rozwiązania nawiązujące do przeszłości i komentujące relacje przestrzenne budynku i miasta.

20 lutego 2008 roku Marszałek Województwa Pomorskiego i Prezydent Miasta Gdańska oraz Fundacja Theatrum Gedanense założyły instytucję kultury o nazwie Gdański Teatr Szekspirowski pod dyrekcją prof. Jerzego Limona. W tym roku Gdański Teatr Szekspirowski świętuje więc swoje 10-lecie.

Instytucja otrzymała wsparcie finansowe na budowę z Unii Europejskiej, a także samorządów lokalnych i Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Już w trakcie budowy odbyło się wiele wyjątkowych wydarzeń artystycznych związanych z powstawaniem teatru.

W 2009 roku, z okazji wmurowania kamienia węgielnego, Andrzej Wajda wyreżyserował niezwykle wydarzenie. Blisko 80 polskich aktorów – w tym wiele gwiazd teatru i filmu – odegrało sceny ze sztuk Szekspira na Długim Targu, w sercu gdańskiego Głównego Miasta. W marcu 2011 roku, rozpoczęcie właściwych prac budowlanych zainaugurował wyjątkowy balet buldożerów, z muzyką na żywo w wykonaniu Wojtka Mazolewskiego. W kolejnym roku, w dniu Urodzin Szekspira, odbył się Zjazd Polskich Hamletów, a 23 kwietnia 2014 nastąpiło Pierwsze Uroczyste Otwarcie Dachy Teatru z udziałem Mariusza Pudzianowskiego i Akrobatycznego Teatru Tańca Mira-Art. Teatr otwarto we wrześniu 2014 roku.

Dzięki nowoczesnej technologii scena teatru jest w pełni adaptowalna. Można uzyskać klasyczną scenę włoską, ale także scenę elżbietańską (wysuniętą

w kierunku widowni, gdzie publiczność na parterze stoi wokół sceny). Ponadto cały parter można przeobrazić w płaską powierzchnię lub dostosować do potrzeb sceny areny. Otwierany dach to kolejny cud techniki, umożliwiający wystawianie spektakli przy świetle dziennym, w duchu renesansowej tradycji.

W ramach cyklu Teatry Polskie prezentowany jest repertuar najciekawszych polskich scen. GTS gościł między innymi z Warszawy: Teatr Narodowy i Teatr Polonia, z Krakowa: Narodowy Stary Teatr, Teatr STU i Teatr Bagatela, poza tym: Wrocławski Teatr Pantomimy, Teatr im. St. I. Witkiewicza z Zakopanego, Teatr Nowy z Poznania, Teatr Modrzejewskiej z Legnicy.

Wspólnie z partnerami z innych krajów, w ramach cyklu Teatry Europy, zorganizowane zostały festiwale prezentujące różnorodność kulturową takich państw jak Wielka Brytania, Holandia, Rumunia, Gruzja, Niemcy, Ukraina, Litwa i Węgry. W tym cyklu prezentowane są spektakle teatralne, koncerty, wydarzenia audiowizualne, filmowe, edukacyjne. Wydarzeniom artystycznym towarzyszą spotkania naukowe, gospodarcze i biznesowe.

Wyjątkową ofertą programową Teatru są produkcje własne, grane głównie w ramach cyklu Lato z Szekspirem, do których zapraszane są inne teatry z Trójmiasta. Hitem sezonu 2015 stał się spektakl *Wesołe kumoszki z Windsoru* w reż. Pawła Aignera, w wykonaniu aktorów gdańskiego Teatru Wybrzeże. Musical *Kiss Me, Kate!* współprodukowany z Teatrem Muzycznym w Gdyni w 2016 również odniósł duży sukces. Kolejna produkcja to *Zakochany Szekspir* w reż. Pawła Aignera, który jest powrotem do współpracy z Teatrem Wybrzeże. Szekspirowskie produkcje własne teatru grane są na oryginalnej scenie elżbietańskiej – obecnie jedynej w Polsce.

Szczyt Lata z Szekspirem przypada na okres Międzynarodowego Festiwalu Szekspirowskiego, corocznie organizowanego przez GTS oraz Fundację Theatrum Gedanense. Impreza, która jest ważną pozycją na kulturalnej

mapie Europy, gości wybitne spektakle z różnych krajów, prezentujące najnowsze nurty w teatrze światowym.

Gdański Teatr Szekspirowski funkcjonuje – podobnie jak jego XVII-wieczny poprzednik - jako teatr impresaryjny, bez własnego zespołu aktorskiego, zapraszając teatry i artystów z całej Polski, Europy i świata. Goszcząc ponad sto wydarzeń teatralnych i edukacyjnych rocznie, teatr dał się poznać jako wszechstronne centrum artystyczne i edukacyjne. Repertuar oparty jest o cztery główne cykle: Teatry Polskie, Teatry Europy (i Świata), Lato z Szekspirem wraz z Festiwalem Szekspirowskim oraz Scena Muzyczna. Tym samym przez cały rok można oglądać wyjątkowe wydarzenia artystyczne, które znacząco wzbogacają ofertę kulturalną Trójmiasta.

GTS W LICZBACH

POWIERZCHNIA: 6000m²

Łącznie 1 200 000 sztuk cegły i kostki brukowej

Kubatura budynku to 63 527 m³.

SALA GŁÓWNA

650 miejsc – pojemność teatralna

1000 miejsc – pojemność koncertowa

56 zapadni scenicznych, które umożliwiają dowolną aranżację przestrzeni.

RODZAJE SCEN

Elżbieteńska

Klasyczna włoska / pudełkowa

Centralna / arena

OTWIERANY DACH

Dwa skrzydła o łącznej wadze 90 ton otwierają się nad teatrem w ciągu 3 minut!

MUR

Ścieżka spacerowa na murach teatru – 265 m / 7 m wysokości – wstęp wolny

JÓZEF UNRUG

Józef Michał Hubert Unrug urodził się 7 października 1884 w Branden we wschodnich Niemczech. Był najstarszym synem Tadeusza Gustawa, generała majora armii cesarskiej i hrabianki Izydory von Büнау. Ojciec Józefa Unruga, mimo swojej wysokiej rangi i stanowisk pełnionych w niemieckim wojsku (był min. adiutantem brata cesarza Wilhelma I), nie wyrzekał się polskości; to on uczył swoich synów języka polskiego i opowiadał im historie swoich braci, którzy walczyli w polskich powstaniach w 1830 i 1863 roku.

Józef Unrug zamieszkał w Dreźnie razem z rodziną po przeniesieniu ojca do tutejszego garnizonu i rozpoczął edukację w 1891 roku w szkole elementarnej. Po trzech latach wstąpił do gimnazjum, w 1904 roku zdał maturę i postanowił kontynuować naukę w Akademii Morskiej w Kilonii. Jego jedyny brat miał wtedy zaledwie 7 lat i dlatego ich ojciec, Tadeusz Unrug, wówczas 70-letni, pragnął by Józef zajął się ich majątkiem w Sielcach w Wielkopolsce. Mimo to po przemyśleniu ojciec wyraził zgodę na studia marynarskie, przy czym postanowił wydziedziczyć syna z prawa do majątku w Sielcach (zapis ten nie był respektowany po jego śmierci).

Józef Unrug 11 maja 1904 jako kadet rozpoczął swój dziewiczy rejs na fregacie STOSCH pod dowództwem komandora von Dassela. Po roku studiów otrzymał stopień chorążego, w nagrodę za bardzo dobry, czwarty wynik egzaminu, kończącego 325 – dniową praktykę na morzu. Potem odbył jeszcze kurs artyleryjski na okręcie MARS, szkolenie torpedowe na okręcie BLÜCHER i kurs piechoty morskiej. Edukację kontynuował pełniąc obowiązki oficera wachtowego na okręcie liniowym BRAUNSCHWEIG.

28 września 1907 roku Józef Unrug, po skończeniu Marineakademii w Kielcach, otrzymał stopień podporucznika. W 1915 roku, już podczas trwania Wielkiej Wojny, został awansowany na stopień kapitana marynarki. Do 17 marca 1919 roku, gdy złożył dymisję i na własną prośbę został zwolniony ze służby w Cesarskiej Marynarce Wojennej, służył na 3 okrętach podwodnych oraz był komendantem szkoły okrętów podwodnych oraz dowódcą flotylli okrętów podwodnych.

Po przyjeździe do Warszawy, 19 maja 1919 roku, Józef Unrug zgłosił się do Sekcji Marynarki Wojennej Ministerstwa Spraw Wojskowych. Choć Polska nie miała jeszcze dostępu do morza, zajmowała się ona zbieraniem kadry z trzech zaborów, planowaniem budowy przyszłej floty morskiej i rzecznej oraz opracowywaniu regulaminów dla załóg nieistniejących jeszcze okrętów. 40 lat później na łamach prasy londyńskiej Józef Unrug tak wspominał ten dzień:

„Polska Marynarka Wojenna urodziła się po pierwszej wojnie światowej z końcem roku 1918 w Warszawie, na drugim piętrze domu nr 3 przy ulicy Nowomiodowej. Tam mieściła się Sekcja Marynarki Wojennej Ministerstwa Spraw Wojskowych, obejmująca całokształt spraw związanych z żeglugą morską. [...] Tam zameldowałem się [...] na wiosnę następnego roku. [...] Tymczasem powstała w Modlinie kadra marynarki wojennej zbierała powracających do kraju marynarzy Polaków. Naprędce uformowana flotylla wiślana, składająca się ze starych parowców i motorówek rzecznych, uzbrojonych w działka polowe i w karabiny maszynowe strzegła koło Włocławka na Wiśle ówczesnej granicy polsko-niemieckiej. Morza nie mieliśmy jeszcze, bo Pomorze wraz z Gdańskiem nie zostało jeszcze przejęte przez władze polskie.”

Decyzją komisji lustracyjnej zweryfikowano oficerską rangę Józefa Unruga i nadano mu stopień kapitana marynarki. 26 lipca 1919 roku otrzymał przydział do Departamentu dla Spraw Morskich. Od pierwszych dni dał się poznać z jak

najlepszej strony; tak zaopiniował go major Czesław Petelenz, ówczesny szef Sekcji Organizacyjnej DSM :

„Bardzo dobry oficer, obowiązkowy, inteligentny i posiadający bardzo dobre wiadomości tak fachowe, jak i ogólne.”

Jeszcze w tym samym roku został oddelegowany na wybrzeże, o czym sam pisze:

„Z końcem roku [1919] zostałem wysłany do Gdańska, celem przejęcia obiektów nawigacyjnych wybrzeża morskiego. Gdańsk jeszcze był miastem pruskim. Nad interesami Polski czuwała Delegatura Rządu Polskiego z panem Mieczysławem Jałowieckim na czele. Jednym z moich zadań było nabycie statku dla służby hydrograficznej.”

19 lutego 1920 oficjalnie objął stanowisko kierownika Urzędu Hydrograficznego na Wybrzeżu, a ponieważ Gdańsk był jeszcze wtedy niemiecki, kpt. Unrug musiał złożyć kurtuazyjną wizytę u dowódcy garnizonu; gdy ten przedstawił mu się jako „Generał von Malachowski”, usłyszał odpowiedź w języku polskim: „Polski kapitan Marynarki Wojennej Unrug”. Warto nadmienić, że dzięki niemieckiemu wykszoleniu, Józef Unrug budził duży szacunek wśród reprezentujących Gdańsk partnerów rokowań. Być może ten szacunek pozwolił mu na prywatny zakup pierwszego okrętu ORP Pomorzaniek, ponieważ w tym okresie władze Gdańska nie uznawały rządu polskiego. 23 września tegoż roku został wyznaczony przez kmdr Świrskiego na p.o. Szefa Sztabu Dowództwa Wybrzeża Morskiego w Pucku, tymczasowej bazie PMW. Rok 1921 przyniósł duże zmiany w życiu Józefa Unruga: najpierw awansował na podpułkownika marynarki, który to stopień, po wprowadzeniu odpowiednich rang morskich, po miesiącu zamieniono na komandora porucznika. Niedługo potem ożenił się w Poznaniu z Zofią Unrug. 10 maja 1923 komandor porucznik Józef Unrug złożył prośbę o zwolnienie ze służby, a 1 grudnia został przeniesiony w tzw. stan nieczynny. Decyzja ta prawdopodobnie miała związek z

brakiem porozumienia na linii Unrug – wiceadmirał Porębski. Sytuacja zmieniła się 1925 roku, kiedy w wyniku tzw. „afery minowej” Porębski został odwołany przez min. spraw wojskowych gen. W. Sikorskiego. Swój udział miał w tym także Józef Unrug, który wysłał do generała list, w którym krytycznie ocenił poczynania wiceadmirała Porębskiego. W tym samym roku Unrug został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi i rozporządzeniem prezydenta Wojciechowskiego ponownie powołany do służby - objął obowiązki dowódcy floty, które pełnił aż do 2 października 1939 roku. W tym czasie, między innymi dzięki jego zasługom, polska flota wzbogaciła się o kilka nowych okrętów, port w Gdyni przyjął wiele zagranicznych delegacji okrętów z Wielkiej Brytanii, Francji, Niemiec, Szwecji, Dani, ZSRR i Włoch. 1 stycznia 1933 roku Józef Unrug został awansowany na stopień kontradmirała. Uczestniczył w Polskiej delegacji na pogrzebie króla brytyjskiego Jerzego V w styczniu 1936 roku. W czasie gdy Europa była na skraju wojny, przeniósł się ze swoim sztabem na Hel, by stamtąd wydawać rozkazy, m.in. ten o zgodzie na rozpoczęcie Operacji Peking.

Po ogłoszeniu mobilizacji 24 sierpnia został dowódcą Obrony Wybrzeża, bezpośrednio podległym Naczelnemu Wodzowi marszałkowi Polski Edwardowi Śmigłemu-Rydzowi. Pomimo, iż od pierwszych chwil II Wojny Światowej dowodzone przez niego wybrzeże zostało odcięte od pozostałej części kraju, poddało się jako jeden z ostatnich punktów oporu. 1 października po naradzie wojennej z udziałem kmdr Majewskiego, kmdr Frankowskiego i kmdr Steyer'a podjął decyzję o kapitulacji. Bardzo wielu oficerów nie zaakceptowało tej decyzji, min. kmdr Majewski, lecz sytuacja była już fatalna, a tak tłumaczył ją sam dowódca:

„1. Dalsza walka była by możliwa tylko w razie uśmierzenia buntowniczych fermentów wśród oddziałów. To byłoby jednak związane z wewnętrznym rozlewem krwi, do czego pod żadnym warunkiem nie chcę dopuścić.

2. Nawet w wątpliwym zresztą wypadku, żeby się udało uśmierzyć bunt, za cenę rozlewu krwi, dalsza obrona wobec przewagi nieprzyjaciela i już objawiającego się u nas braku amunicji artyleryjskiej (zwłaszcza amunicji przeciwlotniczej) nie mogłoby trwać dłużej jak 5 do 10 dni i pociągnęłaby ze sobą duże straty w ludziach.

3. Flota morską, zwłaszcza okręty podwodne, przestały walczyć na Bałtyku (WILK i ORZEŁ opuściły Bałtyk, RYŚ, ŻBIK i SĘP internowane w Szwecji). Zatem Hel stracił już swe znaczenie jako baza naszej floty i jako punkt kierowniczy jej działania na Bałtyku.

Na końcu podkreśliłem, że odpowiedzialność za kapitulację spoczywa wyłącznie na mnie i że się tą odpowiedzialnością wobec moich przełożonych z nikim nie zamierzam dzielić.”

1 października kontradmirał Unrug wydał rozkaz nr 28:

„ W dniu dzisiejszym o godzinie 8 rano zwróciłem się przez radio do prowadzącego przeciwko nam działania wojenne admirała niemieckiego z propozycją zaprzestania walki i porozumienia się przez parlamentariuszy.

Żołnierze! W tej decydującej chwili wzywam was do zachowania karności i spokoju oraz bezwzględnego wykonania rozkazów waszych przełożonych.

Rozkaz proszę odczytać przed frontem wszystkich oddziałów.”

Kontradmirał Unrug wraz z pozostałymi marynarzami i żołnierzami dostał się do niewoli niemieckiej. Przebywał wielu oflagach, gdzie mimo nalegań ze strony niemieckiej nigdy nie przyjął propozycji wstąpienia do Kriegsmarine. Za każdym razem gdy rozmawiał z niemieckimi oficerami prosił o pomoc tłumacza,

a na pytania: dlaczego nie mówi po niemiecku? Odpowiadał, że języka niemieckiego zapomniał 1 września 1939.

Józef Unrug odzyskał wolność 29 kwietnia 1945 roku, gdy obóz Murnau w Bawarii został zdobyty przez żołnierzy 7 armii Stanów Zjednoczonych gen Omara Bradleya. 18 maja przybył do Londynu gdzie objął stanowisko I zastępcy szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej. W październiku po 6 latach rozłąki spotkał się z żoną i synem Horacym. W 1946 roku Józef Unrug został awansowany do stopnia wiceadmirała na 17 dni przed ostateczną likwidacją PMW na Zachodzie. Po półtorarocznej przynależności do Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia, Józef i Zofia Unrugowie zamieszkali w Maroku, a po 10 latach osiadli na stałe we Francji w Domu Polskim w Lilly-en-Val. Józef Unrug zmarł 28 lutego 1973 r

Katarzyna Piotrowska-Rodziewicz

KŁADKA NA OŁOWIANKĘ

Most pieszy, który połączył zaledwie rok temu dwa brzegi Motławy, wpisał się już na stałe w krajobraz **Głównego Miasta**. Zdawałoby się, iż ten na wskroś nowoczesny obiekt nie będzie do końca współgrać z historycznym otoczeniem. Przeciwnie. Okazało się, że nie tylko wtopił się w istniejącą dawną architekturę, ale i uwypuklił jej pewne nowatorskie elementy znajdujące się po dwóch stronach jego przęsła. Chodzi o prostą, historyzującą, nieco mroczną bryłę **hotelu Hilton** postawioną na terenach dawnego zamku krzyżackiego (ul. Grodzka) i futurystyczną wieżę **Muzeum II Wojny Światowej**, zbudowaną na obszarze dawnej **Wiadrowni**. Po drugiej zaś stronie kładka prowadzi do wspaniałego gmachu **Filharmonii Bałtyckiej im. Fryderyka Chopina**. Ta ważna dla Gdańska i Pomorza instytucja kulturalna otrzymała siedzibę w dawnej elektrowni

węglowej. Jest to w Polsce pierwszy przykład adaptacji budynku przemysłowego do celów kulturowych.

Jednakże most nie tylko łączy to, co stare z tym, co nowe, ale i też wypełnia ważną **funkcję miastotwórczą**. Dzięki niemu coraz więcej Gdańszczan i turystów dociera na Ołowiankę i korzysta z jej bogatej oferty kulturalnej (koncerty w filharmonii, debaty, sympozja czy zwiedzanie **Narodowego Muzeum Morskiego** i **Soldka**, pierwszego rudowęglowca zbudowanego po wojnie w Stoczni Gdańskiej) i gastronomicznej. Wyspa ponownie ożyła, nabrała jakby większego blasku. Tu należałoby wspomnieć, iż kładka na Ołowiankę **została nagrodzona** w grudniu 2017 roku przez czasopismo branżowe „Mosty” w ogólnopolskim konkursie.

Budowa mostu rozpoczęła się w maju 2016 roku. Całą jego konstrukcję wykonało **Przedsiębiorstwo Usług Technicznych Intercor w Zawierciu**, a poszczególne jego części przyплыły do Gdańska na barkach. Głównym elementem kładki jest przęsło ważące 90 ton, które zostało zamontowane 8 maja następnego roku z pomocą dźwigu REM 220 o nośności 200 ton ze stoczni *Remontowa S.A.*

Uroczystość otwarcia mostu dla pieszych odbyła się **17 czerwca 2017 roku** o godz. 21.00 na parkingu Filharmonii Bałtyckiej. Przejściu Gdańszczan z Ołowianki na Długie Pobrzeże towarzyszyły fanfary. Gospodarzem wydarzenia był prezydent Gdańska Paweł Adamowicz. Dla żeglugi most udostępniono nieco wcześniej, 27 maja. Inwestycja kosztowała **10 mln zł**, w tym dotacja celowa Marszałka Województwa Pomorskiego: 2,2 mln zł. Pozostałe środki pochodziły z budżetu Miasta Gdańska.

Kładka jest obsługiwana całodobowo przez cały rok przez dwóch operatorów, którzy są zaopatrzeni w radiotelefony. Dzięki nim mogą utrzymywać kontakt z jednostkami pływającymi i Kapitanatem Portu (na

kanałach 6 i 14). Stanowisko sterownicze wyposażone jest w głośniki i megafony. Przez nie przekazywane są komunikaty w trzech językach (polskim, angielskim i niemieckim) dla pieszych o otwarciu czy zamknięciu kładki. Po obu jej stronach umieszczono automatyczne barierki, by spóźnieni użytkownicy nie wchodzili na otwierający się most lub by mieli możliwość z niego bezpiecznie zejść. W obrębie mostu, tor wodny ma oznakowania nawigacyjne i sygnalizacyjne, które informują statki o możliwości przepełnienia.

Przejście dla jednostek pływających w **sezonie żeglugowym**, który trwa **od 1 kwietnia do 30 października**, jest możliwe o pełnych godzinach od 7.00 do 24.00. W pozostałych godzinach oraz poza sezonem odbywa się tylko na prośbę przepływających. Czas otwarcia kładki dla żeglugi wynosi od 10 do 30 min. Dla Policji i dla pracowników WOPR most jest otwierany na żądanie. Przy wietrze powyżej 16 m/s obiekt jest zamykany ze względu na bezpieczeństwo użytkowników.

Kładka w liczbach

L.p.	Parametry kładki	Dane
1.	Długość całkowita	70,5 m
2.	Szerokość całkowita	Od 6,76 do 10,56 m
3.	Spadek poprzeczny - daszkowy na zewnątrz	1%
4.	Spadek podłużny	6%
5.	Rozpiętość teoretyczna przęsła głównego	40,5 m
6.	Światło przęsła głównego (zwodzonego)	39,05 m
7.	Kąt otwarcia przęsła zwodzonego	6,5 stopnia
8.	Wysokość kładki po otwarciu przęsła zwodzonego	39,77 m n.p.m.
9.	Czas otwarcia przęsła zwodzonego	2 min.
10.	Czas zamykania przęsła zwodzonego	2 min.

11.	Czas awaryjnego zamykania przęsła zwodzonego	20 min.
-----	--	---------

Harmonogram udostępniania dla ruchu pieszego kładki przez Motławę na Wyspę Ołowiankę – w okresie od 1 kwietnia do 31 października w godzinach:

7 ³⁰ - 8 ⁰⁰	13 ³⁰ - 14 ⁰⁰	19 ³⁰ - 20 ³⁰
8 ³⁰ - 9 ⁰⁰	14 ³⁰ - 15 ⁰⁰	21 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
9 ³⁰ - 10 ⁰⁰	15 ³⁰ - 16 ⁰⁰	22 ³⁰ - 23 ⁰⁰
10 ³⁰ - 11 ⁰⁰	16 ³⁰ - 17 ⁰⁰	23 ³⁰ - 24 ⁰⁰
11 ³⁰ - 12 ⁰⁰	17 ³⁰ - 18 ⁰⁰	0 ³⁰ - 7 ⁰⁰
12 ³⁰ - 13 ⁰⁰	18 ³⁰ - 19 ⁰⁰	

Bibliografia

1. <https://radiogdansk.pl/.../70290-kladka-na-olowianke>
2. www.rynekinfrastruktury.pl

Aleksandra Szwarc

MIASTO Z DUSZĄ – PIONIERZY GDAŃSKIEJ FOTOGRAFII

Nie uda się uciec od rozwoju fotografii, ale czy na starych zdjęciach można zobaczyć duszę miasta? Idąc śladami pionierów tej niezwyklej sztuki proponuję podróż i odwiedziny w dziewiętnastowiecznym zakładzie fotograficznym w Gdańsku.

Początki gdańskiej fotografii to przede wszystkim zdjęcia portretowe oraz widoki miasta. Na początku do robienia zdjęć wykorzystywano metodę dagerotypii, czyli procesu fotograficznego, w wyniku którego na metalowej płytce otrzymywany jest unikatowy (bez możliwości jego powielenia) obraz,

zwany dagerotypem. Technika ta została zaprezentowana światu po raz pierwszy w Paryżu 7 stycznia 1839 roku. Do Gdańska pierwszy aparat do robienia dagerotypów trafił już na początku 1840 roku. Cena była kosmiczna, aparat kosztował 85 talarów, podczas gdy rasowy koń w tamtych czasach miał wartość 65 talarów. Najstarsze zachowane widoki miasta pochodzą z czasów kolejnej techniki fotograficznej: kalotypii. To pierwsza technika negatywowa. Idea kalotypii – wykonywanie negatywu pozwalającego na otrzymanie wielu pozytywów (odbitek) – stała się podstawą dalszego rozwoju fotografii.

Pierwszy dagerotypista przyjechał z Drezna - a właściwie było ich dwóch. W prestiżowej dzielnicy Gdańska, na Długich Ogrodach (obok kościoła św. Barbary), w 1843 roku ci młodzienci otworzyli pierwsze studio portretowe. Lokalizacja zakładu nie była przypadkowa ponieważ na portrety mogli sobie pozwolić tylko bogaci ludzie. Krótco po otwarciu zakładu na Długich Ogrodach aptekarz z tej ulicy poinformował w reklamie, że ma do sprzedania dwa aparaty do wykonywania portretów. Kto je kupił? Pierwszy aparat nabył handlarz sztuki i antykwariusz Eduard Deplanque, który miał swój zakład na Tkackiej, a drugi - Julius Gottheil, który prowadził firmę litograficzną. Panowie w bardzo krótkim czasie otworzyli własne zakłady, w których oferowali wykonywanie portretów.

Carl Damme, który prowadził do 1840 roku zakład złotniczy w Gdańsku, zaczyna chorować. Wyprzedaje więc cały swój majątek i wyjeżdża w okolice Drezna na leczenie, a jest to wówczas jeden z najważniejszych ośrodków dagerotypii w Europie. Po dwóch latach Carl Damme wraca. Otwiera zakład dagerotypowy na Żabim Kruku 19 i staje się jednym z ważniejszych gdańskich dagerotypistów, szczególnie jeśli chodzi o portrety.

Kolejna postać wśród pionierów gdańskiej fotografii to pewien nauczyciel fizyki... ..i dyrektor szkoły Świętego Piotra i Pawła w Gdańsku - Friedrich Strehlke, który interesował się nowinkami technicznymi. Miał też obserwatorium

meteorologiczne na dziedzińcu szkoły. Dzięki niemu zestaw do dagerotypii został sprowadzony do Gdańska od mechanika z Berlina. Na zakup zestawu złożyło się 25 kupców, którzy zaznaczyli, że ma on służyć do wykonywania gdańskich widoków.

Słynny Eduard Flottwell, syndyk i były radny Elbląga, swój pierwszy zakład otworzył przy ulicy Ogarnej 5. Jego zasługi dla Gdańska i dokonania w dziedzinie fotografii są ogromne, ale całkowicie zapomniane, a przecież jest on pionierem fotografii. Zaledwie w ciągu dziewięciu lat swojej działalności wykonał pierwsze fotografie z widokami Elbląga, Gdańska, Tczewa, Malborka i Torunia. W Gdańsku zbudował nowoczesne atelier fotograficzne, ale jego pasją było fotografowanie architektury. Jesienią 1853 roku wykonał pierwsze fotografie z widokami Gdańska. Wszystko, co robił, było pierwsze, a jego zdjęcia są na najwyższym poziomie artystycznym. Według niektórych znawców fotografii, przewyższają nawet prace fotografów francuskich, którzy w 1851 roku wykonywali fotografie zabytków Francji na zlecenie rządu francuskiego. Flottwell w 1856 roku wybudował nowoczesny zakład przy ul. Reitbahn 7 (dzisiejsza ulica Bogusławskiego). Obydwa jego zakłady (na Ogarnej i Reitbahn 7) służyły kolejnym fotografom przez następne 80 lat.

Jakie były te pierwsze zakłady fotograficzne? Na początku bardzo skromne, a czas naświetlania wynosił kilka minut. W pierwszych zakładach fotograficznych istniał cały system podpórek, pozwalających osobom fotografowanym pozostać nieruchomymi. Trzeba było siedzieć na krześle w bezruchu, a ponieważ jest to szalenie trudne, więc stosowano różnego rodzaju uchwyty, które przytrzymywały ciało i głowę. Dopiero później, po kilku latach, gdy czas naświetlania się skrócił i pojawił się najnowszy aparat z Wiednia, można było zrobić dagerotyp w 20-30 sekund. Największym zakładem fotograficznym był jednak zakład Flottwella przy Reithbahn - nie każdy z

ówczesnych fotografików mógł pozwolić sobie na tak nowoczesne i przestronne atelier. Zakład składał się z dużej poczekalni i szklanego studia. W osobnych pomieszczeniach były ciemnia i retuszernia. U Flottwella panowały luksusowe warunki.

Na wczesnych zdjęciach niemal wszystkie postacie opierają o coś dłonie: o kolana, poręcze krzeseł, balustrady. Wszystko po to, by drzenie ręki nie utrudniało uzyskania ostrości. Zdjęcia wykonywano zazwyczaj na tle jakiejś scenki rodzajowej np. fragmentu parku, w której znajdowała się ławeczka bądź też balustrada.

Ile kosztował taki dagerotypowy portret? Na początku sporo, bo dwa talary, a za jednego talara można było dostać karnet na dwanaście wizyt w zakładzie fryzjerskim na Długiej. Fotografie dagerotypowe dawały pierwszym pionierom fotografii sporo zarobić, ale - jak pokazuje historia w Gdańsku - utrzymały się tylko nieliczne zakłady. Gdańsk miał wtedy raptem 70, może 80 tysięcy mieszkańców, więc nie było aż tylu bogatych ludzi, którzy mogliby sobie regularnie zamawiać portrety dagerotypowe. W efekcie wiele zakładów pracowało po kilka miesięcy, maksymalnie rok, po czym były likwidowane.

Nie będzie przesadą stwierdzenie, iż okres 1863-1867 to pięć najważniejszych lat w rozwoju fotografii (również gdańskiej), ponieważ w tym czasie dokonano kolejnych ważnych odkryć chemicznych i opracowano nowe wynalazki, które zapoczątkowały nowy etap jej historii. Skrócono czas naświetlania i wprowadzono pierwsze migawki, dzięki czemu możliwe było wykonywanie zdjęć sekundowych.

„Nie zdajemy sobie być może sprawy, że to właśnie między innymi dawnym gdańskim fotografom, którzy wykonywali m.in. zdjęcia znanych i mniej znanych miejskich obiektów, zawdzięczamy, iż w czasie odbudowy Gdańska ze zniszczeń 1945 roku udało się odtworzyć wiele architektonicznych detali”

Anna Piotrowska

OD PRYWATNEJ KOLEKCJI DO MUZEUM

Kolekcja Jacoba Kabruna podwaliną zbiorów Muzeum Narodowego w Gdańsku.

Potrzeba gromadzenia dzieł sztuki i rzemiosła artystycznego pojawiła się w Gdańsku już wśród XVIII – wiecznego mieszczaństwa. Kolekcjonerstwem zajmowały się wówczas takie znane rodziny jak Uphagenowie czy Schwarzwaldowie. Również sami artyści gdańscy, na przykład Jacob Wessel, Friedrich Anton Lohrmann czy Mateusz Deisch, posiadali swoje zbiory sztuki. Niestety większość z ówczesnych kolekcji nie przetrwała do dzisiaj – zostały rozproszone, wywiezione bądź sprzedane.

XIX wiek to czas kiedy zaczęto doceniać spuściznę kulturalną poprzednich pokoleń. Dlatego też w Gdańsku podjęto działania aby stworzyć muzeum gromadzące wszystkie cenne przedmioty i dzieła sztuki z Gdańska i Europy. Pierwszą tego typu instytucją było Towarzystwo Sztuk Pięknych, które mimo problemów finansowych, zakupiło wiele cennych eksponatów. Kiedy w 1872 roku udało się otworzyć Stadtmuseum Danzig, przydatna okazała się kolekcja zgromadzona przed laty przez Jacoba Kabruna.

Jacob Kabrun (1759 – 1814) pochodził ze znanej kupieckiej rodziny, odnoszącej duże sukcesy na polu handlowym. W mieście był bardzo szanowanym obywatelem. Prowadzenie interesów oraz działalność społeczna nie przeszkodziły mu jednak w zajęciu jakim było kolekcjonowanie dzieł sztuki oraz bibliofilstwo. Hobby to traktował jako doskonałe „pożywienie dla ducha”. Dzięki temu, że Kabrun prowadził działalność handlową w granicach Europy, zyskał szeroką wiedzę na temat sztuki. Pozwoliło mu to podejmować dobre decyzje w

sprawie zakupów do swojej kolekcji. Dzieła nabywał w zagranicznych antykwariatach oraz na aukcjach organizowanych w Gdańsku. Zgromadził zbiory rysunków i rycin, obrazów a także książek. Wśród autorów dzieł znajdowali się cenieni artyści, np. Lucas Cranach czy Albrecht Dürer. Obrazy prezentowały wszystkie uprawiane gatunki w malarstwie. Jacob Kabrun zainwestował również w pokaźną ilość rycin Daniela Chodowieckiego. Kolekcja miała niezwykle wysoki poziom, ceniona była już za życia Kabruna i nobilitowała całe miasto. Sam kolekcjoner również próbował swych sił w sztuce, tworząc akwaforty i akwarele. Zaznaczał jednak, że jego próby są wyłącznie dyletanckimi poszukiwaniami.

Po śmierci kolekcjonera jego bogate zbiory przeszły, zgodnie z jego wolą, w ręce miasta. Dokonując takiej decyzji, Kabrun udowodnił swoją dalekowzroczność i dostrzegł potrzebę ochrony swoich zbiorów dla kształtowania przyszłych pokoleń. Prawnym opiekunem kolekcji stała się Kupiecka Rada Starszych. Pierwszą jej ekspozycję urządzono w 1820 roku w kamienicy Eggera i Normana przy ulicy Długi Targ. Trwała ona do 1822 roku. Następnie eksponaty prezentowano jeszcze w kilku innych miejscach aż do roku 1872 kiedy znalazły się one w siedzibie nowo utworzonego Stadtmuseum – w klasztorze pofranciszkańskim. Stały się fundamentem kolekcji tego muzeum, które postanowiło dalej poszerzać zbiór. Po otwarciu, muzeum otrzymało również spore przekazy od wielu prywatnych osób, co świadczyło o popularności tej instytucji. W XIX wieku zbiory muzealne zasiły jeszcze przedmioty gromadzone wcześniej przez pierwszego kustosa, Rudolfa Freitaga oraz nowe, nabywane na bieżąco. Również zbiory Westpreussische Provinzial Und Kunstgewerbemuseum przekazano na własność nowemu muzeum.

Początek XX wieku to skromne zakupy do kolekcji muzealnej, dopiero w latach trzydziestych pozyskano liczne nabytki rzemiosła, grafiki i rzeźby. W latach 1940 - 1941 Albert Forster zakupił do zbiorów dużą część obrazów.

Mimo prób zabezpieczania dzieł sztuki, ich wywozu oraz tworzenia spisów ewakuacyjnych, nie wszystkie eksponaty wróciły po II wojnie światowej na swoje miejsce. Dotyczy to również dzieł z kolekcji Jacoba Kabruna. Archiwum, biblioteka oraz dokumentacja fotograficzna również uległy rozproszeniu.

W latach 60. XX wieku zapoczątkowano planowe dokonywanie zakupów. Ponadto wpływały również darowizny oraz depozyty. Gromadzone do dzisiaj dzieła sztuki i eksponaty prezentowane są obecne w sześciu oddziałach, prezentujących zbiory z podziałem na rodzaj i okres powstania. Kolekcja Kabruna wciąż stanowi ich ważną część, mimo że po wojnie odzyskano jedynie ok. ¼ jej części.

Bibliografia:

1. K.Górecka – Petrajtis, *Zbiory malarstwa dawnego w Muzeum Narodowym w Gdańsku – historia i współczesność*, [w:] *Jantarowe Szlaki*, nr 3, 1994, s. 35 - 40
2. *Skarby Sztuki. Muzeum Narodowe w Gdańsku*, red. B. Purc – Stępnia, Warszawa, 2016
3. K. Zabuska, *Kolekcja Jacoba Kabruna. Ryciny szkoły niemieckiej od końca XV do początku XIX wieku*, Gdańsk, 2009
4. K. Zinówko, K. Zabuska, *Rysunek i grafiki z kolekcji Jacoba Kabruna w zbiorach Muzeum Narodowego w Gdańsku*, [w:] *Jantarowe Szlaki*, nr 3, 1994, s. 40 – 43

PIWNICA ROMAŃSKA

Najstarsze wnętrze Gdańska

Badania archeologiczne prowadzone na obszarze Kępy Dominikańskiej na przestrzeni ostatnich lat przyniosły nieoczekiwane rezultaty, odsłoniły nieznany dotąd obraz wczesnośredniowiecznego Gdańska, a także rzuciły nowe światło na wczesną architekturę miasta. Co więcej dziś możemy podziwiać relikty najstarszych znanych nam obiektów dzięki zachowaniu i wyeksponowaniu w podziemiach Hali Targowej, oraz w oddziale Muzeum Archeologicznego - Piwnica Romańska.

Jeszcze w czasach przedwojennych przypuszczano, że obszar Kępy Dominikańskiej może być związany z najwcześniejszym osadnictwem w Gdańsku, a sąsiadujący kościół św. Mikołaja uznawano za jeden z najstarszych. Przypuszczenia te udało się zweryfikować wraz z przeprowadzeniem na szeroką skalę badań archeologicznych w latach 2001 – 2012. Udało się ustalić, że pierwotny, jeszcze romański kościół św. Mikołaja znajdował się w innym miejscu, wraz z przylegającym do niego pierwszym klasztorem dominikanów, a okolica samej Kępy zasiedlona była już co najmniej od X w. o czym świadczy przebadany cmentarz. Odkrycia dostarczyły również informacji o najstarszej zabudowie datowanej nawet na przełom II i III w. Pozostałości domostw na planie kwadratu zachowały się w postaci negatywów po ścianach i słupach zarejestrowanych w najniższych warstwach archeologicznych. Co prawda nie można łączyć tych pozostałości z Gdańskiem, są to bowiem czasy nawet przedślówiańskie ale pokazuje nam to, że Kępa Dominikańska, jako nieznaczną

wyniosłość ponad bagnami i rozlewiskami delty Wisły była atrakcyjna dla osiedlania się jeszcze w czasach imperium rzymskiego.

Z Gdańskiem wiązać możemy w tym miejscu pozostałości po osadnictwie z początku X w. a przede wszystkim wspomniany już cmentarz, którego najwcześniejsze groby datowane są na połowę tego wieku. Wskazuje to na religijny charakter Kępy Dominikańskiej, co znajduje swoją kontynuację w lokalizacji na tym samym miejscu późniejszego kościoła. Pochówki szkieletowe mogą sygnalizować rozpowszechnianie się chrześcijaństwa na tych terenach jeszcze przed pojawieniem się św. Wojciecha i związane są z ekspansją państwa Mieszka I na obszar Pomorza. Jest to najstarsza dziś znana nekropolia na terenie miasta, użytkowana aż do czasów wojen napoleońskich.

Najcenniejsze odkrycia dotyczyły relikwów pierwszego kościoła św. Mikołaja oraz dobudowanego do niego w okresie późniejszym pierwszego klasztoru dominikanów. Najstarszy, jeszcze romański kościół św. Mikołaja odkryto w podziemiach dzisiejszej Hali Targowej, a więc na północ od obecnego XIV wiecznego kościoła gotyckiego pod tym samym wezwaniem. Budowę świątyni datują się na okres 1170-1190, a więc czasy pierwszych książąt pomorskich, gdy Gdańsk rozwijał się nieopodal, jeszcze w formie osady handlowej na przedpolu grodu w widłach Wisły i Motławy. Obszar Kępy sąsiedował z obwałowaniami przyszłego Starego Miasta ale nie był nimi objęty. Pierwszy kościół odzwierciedlał typową romańską architekturę tamtych czasów. Była to orientowana, jednonawowa budowla kamienna, rozplanowana na zasadzie wielokrotności geometrycznego kwadratu, o boku 6,9 m. Korpus kościoła tworzyła jedna wysoka nawa, do której przylegał od wschodu węższy chór, zamknięty absydą. Ten fragment dziś jest najlepiej czytelny na ekspozycji w Hali Targowej. Od zachodu kościół był zamknięty dwu wieżowym, ceglany

masywem zachodnim, z wejściem pomiędzy wiezami. Odkryto w tym miejscu również fragment portalu wejściowego o szerokości 1,8 m. i wysokości 2,7 m. Fazowane cegły tworzyły uskokowo profilowane pilastry obramienia wejścia, przechodzące łagodnie w łuk archiwolty. Poniżej znajdował się tympanon. Masyw zachodni wykracza poza Halę Targową i znajduje się obecnie pod ulicą Pańską. Całkowita długość obiektu wynosiła 36,5 m.

Użycie kwadratu jako podstawy rozplanowania przestrzeni kościoła, odnosi się do pierwiastka ziemskiego, natomiast część *sacrum*, czyli zamknięcie prezbiterium półkolistą absydą odwołuje się do idei boskości, którą utożsamiano z kołem jako figurą doskonałą. Tak zaprojektowana świątynia ukazuje nam podział na trzy obszary; wieże masywu zachodniego, tworzyły jednocześnie kruchtę wejściową, dalej nieco węższa nawa główna prowadziła do jeszcze węższego chóru zamkniętego absydą. W rzeczywistości koncepcja kościoła odzwierciedlała drogę człowieka do boskiego zbawienia. Istniejącym do dziś odpowiednikiem takiej formy świątyni jest kościół Najświętszej Marii Panny w Inowrocławiu, czy kościół w Fjenneslev na Zelandii (Dania).

W czasach Świętopęłka Wielkiego, w wyniku najazdu Prusów, pierwotny kościół uległ zniszczeniu. Pozostałości otrzymali 22 I 1227 r. w nadaniu książęcym, przybyli do Gdańska dominikanie. Przystąpili oni do odbudowy kościoła w zmienionej formie. Nową bryłę podporządkowano regułom zakonu mendykanckiego; całkowicie rozebrano masyw zachodni, jednocześnie znacząco wydłużono prezbiterium, rezygnując z półkolistej absydy na rzecz prostokątnego zamknięcia. Po północnej i południowej stronie dobudowano boczne kaplice, nadając w rzucie budowli plan krzyża. Całość zyskała ceglany, surowy charakter. Koniec prac budowlanych i konsekracja nowego kościoła wraz z ołtarzami odbyła się 17 VI 1235 r. Wówczas znajdowały się trzy ołtarze; św. Piotra, św.

Mikołaja i Najświętszej Marii Panny, a konsekracji dokonał sam legat papieski Wilhelm z Modeny.

Po południowej stronie kościoła pod obecnym Placem Dominikańskim odkryto pierwsze zabudowania klasztorne wzniesione przez zakonników jeszcze w latach 1230-1260. Na przedłużeniu południowego aneksu kościoła powstał podłużny budynek, łączący zabudowania klasztorne ze świątynią. Najważniejszym wzniesionym obiektem był budynek ze sklepioną dolną kondygnacją wraz z dormitorium na piętrze, oraz w późniejszym czasie przylegające pomieszczenie kuchni i prawdopodobnie magazyn. Właśnie te obiekty, niemal w całości zachowane, stanowią dziś atrakcję turystyczną w ramach oddziału Muzeum Archeologicznego Piwnica Romańska, na placu Dominikańskim. Zachowana dolna kondygnacja o powierzchni 52 m² i wysokości 3,2 m przykryta jest czterema polami sklepień eliptycznych, wspartych na pendentywach (żagielkach). Sklepienia podtrzymuje centralny filar krzyżowy. Pomieszczenie zagłębione było 1,4 m w ziemi względem pierwotnego poziomu gruntu. Ciężar budowli dźwiga, oprócz filara centralnego, osiem schodkowo profilowanych filarów przyściennych oraz rozpięte pomiędzy nimi łuki, tworzące arkady i gurty. Z powodu prostokątnego rzutu budowli, a także eliptycznych sklepień, połowa arkad i gurt tworzy pełne łuki, a połowa jest ostrołukowa, co ukazuje wyjątkowy przykład powolnej ewolucji w stronę gotyku. Zwraca uwagę starannie wykończony kamienny cokół na których spoczywają filary, a także ściany okalające, wymurowane w ceglany wątku wendyjskim (dwie wozówki + główka). W południowo-wschodnim narożniku zachował się kominek wraz z podstawą, a w północnej ścianie niewielkie wentylujące okienko. Unikatowe, nie mające żadnych odniesień wydaje się być zastosowanie gurt poprzecznych, przebiegających po przekątnej sklepienia od

narożników, do filara centralnego. Ze względów konstrukcyjnych takie gurdy miały znikome znaczenie, dlatego też w trakcie kolejnych przebudów w późniejszych wiekach zostały usunięte. Obecnie zachował się jedynie niewielki fragment w południowo-wschodnim narożniku. Zastosowanie we wnętrzu eliptycznych sklepień w wątku główkowym w 2 poł. XIII w. jest unikatowe na skalę Polski, co może tłumaczyć, dlaczego początkowo „z nieufności” zdecydowano się dodatkowo wykonać gurdy przekątne. Pietyzm w wykończeniu i dbałość o detal architektoniczny sugeruje, że pierwotnie pomieszczenie to miało bardziej reprezentacyjny charakter, aniżeli piwnica. Prawdopodobnie mógł być to klasztorny refektarz, biorąc pod uwagę, że jeszcze przed końcem XIII w. dostawiono od południa niewielki budynek kuchni, którego pozostałości są dobrze dziś wyeksponowane. Górną kondygnację stanowiło zapewne dormitorium dla braci zakonnych.

W wyniku listopadowych wydarzeń roku 1308 gród gdański wpadł w ręce krzyżackie, a sąsiadujące miasto zostało zniszczone. Podobny los po raz drugi spotkał kościół św. Mikołaja wraz z zabudowaniami klasztorными. Nowy okres panowania krzyżackiego przyniósł reorganizację życia miejskiego, a przede wszystkim przeniósł punkt ciężkości rozwoju na Główne Miasto. Co za tym idzie zakonnicy zdecydowali się z początkiem XIV w. wznieść nową świątynię po przeciwległej stronie działki, tak by mogła ona wpisać się w struktury nowego miasta. Pozostaje wciąż aktualne twierdzenie, że obecny kościół św. Mikołaja jest najstarszą stojącą do dziś świątynią, nie jest on jednak tą pierwotną. Na miejscu zniszczonego klasztoru dominikanie wznieśli nowe, okazałe założenie o klasycznym planie trzech skrzydeł, okalających wewnętrzny wirydarz. Masywne mury fundamentowe nowego klasztoru dobrze są obecnie widoczne w sąsiedztwie dawnego refektarza, który zachował się prawdopodobnie dzięki

znaczemu zagłębieniu w ziemi. Stary obiekt wpisano w plan nowej budowli a wewnątrz przystosowano do roli piwnicy klasztornej, którą to pełnił aż do XIX w.

Oprócz dawnego refektarza dziś na wystawie można zobaczyć fragment piwnicy młodszeo klasztoru wraz z zachowanym ossuarium, czyli zbiorem kości ludzkich. Od XVI w. dominikanie wykorzystywali piwnice klasztorne, jako miejsca składowania kości po akcjach porządkowania nekropoli, bądź oczyszczania krypt grobowych. Starannie ułożone i dopasowane do siebie kości tworzyły całe struktury wypełniające pomieszczenia piwniczne. W prezentowanym ossuarium zidentyfikowano 140 osobników, w tym 5 dzieci w wieku niemowlęcym, 30 w wieku od 1-14 lat, a także 7 nastolatków. Udało się określić płeć dla przynajmniej 19 mężczyzn i 24 kobiet. Materiał kostny z ossuariów i cmentarza stanowi dziś wyjątkowe źródło wiedzy o dawnych mieszkańcach Gdańska, studiowanych i rekonstruowanych w spichlerzu Błękitny Baranek, kolejnym oddziale Muzeum Archeologicznego.

Zniszczeń Kępa Dominikańska doznała po raz kolejny w roku 1813 podczas oblężenia miasta przez wojska rosyjskie. Zrujnowany w wyniku ostrzału artyleryjskiego klasztor nigdy już nie został odbudowany, a jedyne jego pozostałości możemy zobaczyć dziś pod powierzchnią ziemi. Oprócz unikatowych zabytków architektury muzeum prezentuje na miejscu wybrany zbiór zabytków związanych z kulturą materialną Kępy Dominikańskiej. Znajdziemy w gablotach elementy stroju Słowian, biżuterię i dewocjonaia takie jak krzyżyki, czy kaptorgi chowanych tu od średniowiecza po XIX w. ludzi. Okucia ksiąg, szpunty, wagi i ciężarki związane z działalnością dominikańską min. browarnictwem i handlem, czy wreszcie osełka, wyroby kościane, przęśliki i naczynia działających w okolicy rzemieślników.

Możliwy dziś do zwiedzania refektarz pierwotnego klasztoru dominikanów stanowi przykład unikatowych rozwiązań architektonicznych fazy przejściowej pomiędzy sztuką romańską, a gotykiem, a także ukazuje rozpowszechnianie się cegły jako budulca na Pomorzu jeszcze w czasie przedkrzyżackim. Układ budynków wskazuje nam pewną dowolność w rozplanowaniu klasztoru w najstarszej fazie, gdzie nie powstał centralny wirydarz otoczony skrzydłami, a jedynie jedno skrzydło związane z kościołem. Analogicznym rozwiązaniem cechuje się klasztor w Sandomierzu, budowany w podobnym czasie. Zachowane relikty pierwszego kościoła św. Mikołaja, wraz z przylegającym klasztorem, swoimi podobieństwami każą doszukiwać się proveniencji najstarszej znanej nam monumentalnej architektury w Gdańsku z terenami Danii. Taką tezę potwierdzają podobne obserwacje przeprowadzone w klasztorze cystersów w Oliwie.

Kępa Dominikańska wydaje się być najstarszą znaną dziś częścią Gdańska, a jej losy zdają się odzwierciedlać losy całego miasta, gdzie pomimo licznych zniszczeń i kataklizmów, po dziś dzień możemy zejść w podziemia i sięgnąć dłonią do jego samych początków.

Bibliografia

1. Szyszka M.: *Romański kościół pod wezwaniem świętego Mikołaja w świetle badań archeologicznych z 2001 i 2003 roku* [w:] Paner H. (red.), *Archeologia Gdańska* T.1, Gdańsk 2009.
2. Szyszka M.: *Romański kościół pw. św. Mikołaja i trzynastowieczny zespół poddominikański w świetle badań archeologicznych na stan. 5 w Gdańsku* [w:] Janiak T. (red.), *Architektura romańska w Polsce*, Gniezno 2009.
3. Śliwiński B. *Początki Gdańska. Dzieje ziem nad zachodnim brzegiem Zatoki Gdańskiej w I połowie X wieku*, Gdańsk 2009.

4. Śliwiński B. *Zarys dziejów klasztoru dominikańskiego w Gdańsku od średniowiecza do czasów nowożytnych (1226/1227-1835)* [w:] Paner H. (red.), *Archeologia Gdańska*, T.1, Gdańsk 2009.

Joanna Foryś – Schulz

PORT LOTNICZY GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY

Port lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy to nowoczesny, międzynarodowy port lotniczy położony w gdańskiej dzielnicy Matarnia. Potocznie nazywany jest Gdańsk Rębiechowo. Liczba odprawianych pasażerów klasyfikuje port lotniczy w Gdańsku na 3 miejscu wśród polskich lotnisk, za warszawskim lotniskiem Chopina oraz krakowskimi Balicami. Jest ważnym punktem krajowego, europejskiego oraz światowego systemu transportowego i stanowi lotnisko zapasowe dla warszawskiego lotniska Chopina. Imię Lecha Wałęsy port lotniczy nosi od maja 2004 roku.

W powszechnej świadomości funkcjonuje informacja o dwóch lotniskach w Gdańsku: starym, nieistniejącym, na miejscu którego powstało w latach 70 - tych XX w osiedle Zaspą, i nowym im. Lecha Wałęsy. W rzeczywistości historia gdańskiego lotnictwa jest nieco dłuższa. Pierwsze samoloty zaczęły lądować w Gdańsku w 1910 r na wyspie Ostrów (zwanej wówczas Holm) w bezpośrednim sąsiedztwie Stoczni Cesarskiej. Tam właśnie w czerwcu 1910 roku zorganizowano imprezę pod nazwą Danziger Fest und Flugwoche, której główną atrakcją były pokazy lotnicze. Kilka lat później w 1913r. zaczęto tworzyć lotnisko we Wrzeszczu na tak zwanym Wielkim Placu Ćwiczeń (poligonie wojskowym). Inicjatorem budowy w tym miejscu bazy lotniczej był Fryderyk Zygmunt Hohenzollern, dowódca 2 Przybocznego Pułku Huzarów, który był zafascynowany lotnictwem. Powstała także szkoła pilotów. W czasie I wojny

światowej gdańskie lotnisko nie odegrało poważniejszej roli. Po I wojnie światowej, w wyniku postanowień traktatu wersalskiego powstało Wolne Miasto Gdańsk, które było strefą zdemilitaryzowaną. W związku z tym lotnisko zostało przekształcone w cywilny port lotniczy, oddany do użytku w 1919. Trasę do Polski obsługiwało wówczas polskie przedsiębiorstwo, tzw. polski Aerolloyd, z udziałem gdańskich firm. Port administrowany był przez Senat Wolnego Miasta Gdańska. W kolejnych latach chcąc sprostać rosnącym wymaganiom rozbudowywano lotniskową infrastrukturę we Wrzeszczu. Był to jeden z najlepiej wyposażonych portów lotniczych w Europie, położony na ważnych szlakach komunikacyjnych, m.in. Z Berlina do Moskwy i Leningradu. Wspomnieć należy także regularne połączenie wodnosamolotowe do Sztokholmu uruchomiono w 1925 roku. Pierwsze starty odbywały się co prawda w Sopocie, ale ostatecznie lądowisko ulokowano na znacznie spokojniejszych wodach Martwej Wisły. Trzy lata później (1928) zbudowano budynek dworca pasażerskiego z zapleczem. Trzykrotnie w tygodniu do Kalmaru wylatywały hydroplany Junkers i Dornier-Wal. Do dziś zachowany jest budynek dworca lotniczego (jako jedyny gdański dawny port lotniczy z zachowaną autentyczną zabudową) na ulicy Ornitologów na Wyspie Sobieszowskiej (zajmuje go obecnie stacja badawcza Uniwersytetu Gdańskiego). Przed wojną mieliśmy na Wybrzeżu jeszcze dwa lotniska: w Pucku oraz w Rumi-Zagórze. Zadaniem tego drugiego była obsługa Gdyni. Wybuch II wojny światowej spowodował początkowo zawieszenie lotów cywilnych oraz przejęcie lotnisk we Wrzeszczu i w Rumi przez niemieckie Luftwaffe. Gdańskie lotnisko stanowiło jedną z ważniejszych baz niemieckich sił powietrznych nad Bałtykiem. Niezwykle jest to, że niemal do końca wojny utrzymywano cywilny ruch lotniczy we Wrzeszczu. Aż do początków 1945 roku istniało połączenie pasażerskie Berlin - Gdańsk - Królewiec. Lotnisko we Wrzeszczu było obiektem zaciętych walk przez Armię

Czerwoną i w marcu 1945 r. zostało w znacznym stopniu zniszczone.

Niedługo po wojnie przystąpiono do jego odbudowy i rozbudowy. Lotnisko stało się portem cywilno-wojskowym. W latach 1946-48 powstała m.in. nowa betonowa droga startowa, którą mieszkańcy Gdańska do dziś nazywają "pasem startowym", choć oficjalnie jest to aleja Jana Pawła II. Z początkiem lat 70. XX wieku los lotniska we Wrzeszczu był już przesądzony. Nie można było wydłużyć drogi startowej, wokoło rozrastały się dzielnice mieszkaniowe. Nie było sensu go rozbudowywać. W odpowiedzi na rosnące potrzeby dynamicznie rozwijającego się regionu, zdecydowano o zamknięciu lotniska we Wrzeszczu i zmianie lokalizacji z centrum miasta, na obszar stwarzający możliwości dalszego rozwoju. Ostatni samolot pasażerski z Wrzeszcza wystartował 30 marca 1974 r. Po dawnym lotnisku zachował się m.in. częściowo przebudowany w połowie lat 90-tych hangar cywilny przy al. Rzeczypospolitej, w którym obecnie znajduje się centrum handlowe ETC.

Nowe, zbudowane od podstaw lotnisko powstało w pobliżu wsi Rębiechowo na obszarze 240 ha, co stanowiło znaczny potencjał rozwojowy. Oficjalnie zostało otwarte 2 maja 1974 r. Wraz ze zmianami politycznymi i gospodarczymi zmieniło się również lotnisko. 30 kwietnia 1993 roku Port Lotniczy Gdańsk przekształcił się w kapitałową spółkę prawa handlowego. Kapitał zakładowy wynosi 125.290.000 zł, a jej udziałowcami są: Gmina Miasta Gdańska, Województwo Pomorskie, Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze", Gmina Miasta Gdyni oraz Gmina Miasta Sopotu.

Podstawowym elementem gdańskiego lotniska jest asfaltobetonowa droga startowa o długości 2800 m i szerokości 45 m. Wyposażona została w oświetlenie nawigacyjne i nowoczesne oprzyrządowanie:

- ILS II (z ang. instrument landing system) – radiowy system nawigacyjny, wspomagający lądowanie samolotu w warunkach ograniczonej widzialności,

- 2 NDB- system lądowania na dwie naziemne radiolatarnie,
- ASFT (z ang. airport surface friction tester)- odpowiedzialny za pomiary przyczepności drogi startowej, wyposażony w komputer IV generacji.

Systemy dają możliwość obsłużenia 41 - 44 operacji start-ładowanie na godzinę. Droga startowa połączona jest z równoległą do niej drogą kołowania aż 7 zjazdami. Na polu wzlotów znajduje się 7 płyt postojowych, co daje miejsce dla około 38 samolotów.

Trwają niemal ciągłe prace przy rozbudowie systemu ułatwiającego lądowanie w trudnych warunkach pogodowych, najpierw do kategorii II, a obecnie IIIB. To najwyższa kategoria na świecie.

Wszystkie operacje związane z ruchem samolotów nocą umożliwia najnowocześniejszy system świetlny, zdalnie sterowany z wieży kontroli ruchu lotniczego. Nocą układ przypomina świecący krzyż długości 900 m z poprzeczką w odległości 300 m od progu, emitujący cykliczne sygnały świetlne. Początek i koniec pasa startowego sygnalizują odpowiednio: zielone i czerwone lampy progowe oraz poprzeczki skrzydłowe. Obok systemu świetlnych pomocy nawigacyjnych, który jest sterowany z wieży kontroli ruchu lotniczego, gdańskie lotnisko posiada także oznakowanie dzienne: progu, strefy przyziemienia, osi, krawędzi, miejsc oczekiwania oraz stanowisk postojowych.

Port lotniczy w Gdańsku posiada dwa terminale pasażerskie T1 i T2:

- terminal T1 pełni funkcję odlotową dla lotów do krajów spoza strefy Schengen.
- terminal T2 zawiera pełną infrastrukturę odlotową i przylotową, w tym 20 stanowisk odprawy pasażerów (check-in) oraz 10 bramek sprawdzania kart pokładowych (gate'ów) przeznaczonych do odprawy pasażerów odlatujących do krajów ze strefy Schengen.

Terminal pasażerski T2 oddano do użytku w 2015 roku. Zwiększył on przepustowość pasażerską Portu Lotniczego Gdańsk o 100% (z 2,5 do 5 mln

pasażerów rocznie). Inwestycja ta przyczyniła się do poprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz lepszej obsługi przewoźników. Nowy terminal powstał na zachód od istniejącego, równoległe do podjazdu oraz istniejącego pasa startowego. Budynek wykonany został w konstrukcji żelbetowej oraz stalowej jako hala mieszcząca dwie strefy funkcjonalne związane z płytą lotniska (airside): sortownię bagażu i poczekalnie, oraz strefy związane ze stroną miejską (landside): hale odpraw biletowo-bagażowych (odlotów), biura linii lotniczych, gastronomię oraz usługi. Terminal posiada trzy kondygnacje nadziemne oraz jedną podziemną. Został zaprojektowany w taki sposób, że można go modułowo rozbudować w kolejnych etapach. Halę przystosowano dla osób niepełnosprawnych lub osób z małymi dziećmi czyli zastosowano specjalne wejścia do budynku, klamki i uchwyty na niskim poziomie, bezpieczne szkło oraz szerokie korytarze zapewniające swobodne poruszanie się. Zadbano również o toalety przystosowane dla osób niepełnosprawnych. Projekt kosztował ponad 153 mln. zł i był współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.

Od czasu otwarcia lotniska infrastruktura jest sukcesywnie rozbudowywana i unowocześniana. Gdyby na gdańskie lotnisko przybył pasażer, który był tu 10 lat temu, z pewnością nie poznałby tego miejsca. Wszystkie te inwestycje są możliwe, gdyż liczba pasażerów na gdańskim lotnisku stale rośnie, a co za tym idzie wzrastają również zyski portu lotniczego. W 2017 roku lotnisko obsłużyło 4,61 mln. pasażerów, czyli o 15 proc. pasażerów więcej niż rok wcześniej i zarobiło na czysto 25 mln zł. Rozbudowany terminal pasażerski oddano do użytku niespełna 2,5 roku temu, a już zapowiadana jest kolejna inwestycja. Hala obsługi pasażerów powiększy się o tzw. pirs, czyli podłużny i niższy od głównej hali budynek, w którym zlokalizowane będą bramki prowadzące bezpośrednio do samolotów. Oznacza to, że terminal zostanie

powiększony na poziomie parteru i pierwszego piętra o 180 m długości i 66 m szerokości. Dzięki tej inwestycji dotychczasowy budynek Terminalu T2 mający 53 tys. m² powierzchni użytkowej (240 metrów długości i 80 szerokości) powiększy się do prawie 70 tys. m² w kierunku Banina. W pirsie znajdą się cztery klatki zewnętrzne z ośmioma bramkami (gate'ami) wyposażonymi w rękawy pasażerskie. Tym samym po raz pierwszy na trójmiejskim lotnisku będzie można obsłużyć rękawami samolotu przylatującego lub odlatującego do strefy Non-Schengen. To szczególnie ważne dla pasażerów korzystających z lotów czarterowych, które startują lub przylatują o bardzo różnych porach. Powiększona zostanie bagażownia oraz hala przylotów. Dzisiaj bagaże przylatujących podróżnych wyładowywane są na pięciu taśmach odbioru bagażu, a po rozbudowie będzie ich dziewięć. Trwa powiększanie liczby punktów odprawy biletowo-bagażowej (check-in) z 20 do 40, jak również zwiększenie linii kontroli bezpieczeństwa z 10 do 17, co znacznie poprawi przepustowość tej strefy. Tuż za estakadą kolejową przed terminalem lotniczym mają powstać nowoczesne biurowce, tzw. Airport City. Lotnisko ma bardzo dobre połączenie kolejowe z centrum Gdańska, z Gdynią, a także z wieloma miejscowościami na Kaszubach. Zapewnia je Pomorska Kolej Metropolitalna, której peron łączy się korytarzem bezpośrednio z terminalem.

Katarzyna Piotrowska-Rodziewicz

MUZEUM EMIGRACJI W GDYNI

Muzeum Emigracji w Gdyni mieści się przy ul. Polskiej 1, w historycznym budynku Dworca Morskiego, usytuowanego między Nabrzeżem Holenderskim i Nabrzeżem Francuskim, do którego niegdyś przybijały słynne transatlantyki, a dziś wielkie wycieczkowce. Jest to pierwsze w kraju muzeum

poświęcone historii polskiej emigracji, a przecież poza Polską żyje ponad **20 mln ludzi polskiego pochodzenia**. Ta placówka kulturalna zbiera wiele pozytywnych opinii zarówno odwiedzających ją mieszkańców naszego kraju, jak i emigrantów czy ich rodzin.

Ten jasny, elegancki, modernistyczny obiekt został zaprojektowany przez katowicki oddział berlińskiej spółki **Dyckerhoff & Widmann** w latach 1932-1933. Niestety nazwiska autorów projektu nie są znane. Nie odnaleziono też jego dokładnych planów, co przysporzyło niemało trudności firmie budowlanej dokonującej renowacji w 2013 roku.

Uroczyste otwarcie dworca, jednego z najnowocześniejszych obiektów tego typu w Europie, nastąpiło **8 grudnia 1933 roku** przy udziale najwyższych władz państwowych, urzędników i duchowieństwa. Na infrastrukturę stworzoną na potrzeby podróżujących składały się również **Obóz Emigracyjny** w dzielnicy Grabówek i **szpital kwarantannowy** w Babich Dołach. Do transportu chorych z portu do szpitala zbudowano w stoczni w Gdyni łódź motorową - „**Samarytanę**”.

Sam budynek dworcowy składał się z dwóch głównych części: **Hali Pasażerskiej** i dwupiętrowego **Magazynu Tranzytowego**. Główny hol hali cechowała elegancja, prostota i minimalizm. Współgrał z nim świetnie styl art déco przyściennych kinkietów czy dwukolorowej posadzki z płytek lastryko. Lekkości dodawały niczym niepodparte, jakby zawieszony w powietrzu, dwa poziomy galerii. Na półpiętrze uwagę zwracały dwie płaskorzeźby z brązu przedstawiające marszałka Józefa Piłsudskiego i prezydenta Ignacego Mościckiego. Najbardziej interesującym elementem konstrukcji jest tzw. „**klasztorne przykrycie kopułowe**” (system Zeiss Dywidag), na rzucie prostokąta, o cienkościennych, sześciocentymetrowych ściankach i zwieńczone

ostrosłupowym świetlikiem. Jego struktura uchroniła budynek przed zawaleniem po uderzeniu bomby w północną część dachu w 1943 roku.

Fasada hali zachowuje te same wysokie standardy, co i wewnątrz. Układ wertykalny lizen podkreślają pionowe, wąskie okna, nadając budynkowi pewien rytm, fluktuację, a jednocześnie wprowadzając harmonię i spokój. Po obu stronach fasady były umieszczone płaskorzeźby orłów polskich. Zniknęły one w czasie wojny, kiedy Niemcy w Dworcu urządzili biura arsenału Kriegsmarine.

Po wojnie próbowano reaktywować ruch pasażerski, ale tylko w skromnej formie. Zmieniła się bowiem sytuacja polityczna Polski. Niewielu Polakom udawało się wtedy dostać pozwolenie na podróż za ocean. W 1988 roku ostatni polski transatlantyk, TSS „Stefan Batory” został wycofany. Budynek powoli niszczał. Mieściły się w nim różne instytucje i przedsiębiorstwa m.in. poczta, można było w nim kupić bilety kolejowe. Do połowy lat 80. funkcjonował tu znany gdynianom i turystom bufet. Sytuacja budynku polepszyła się trochę, gdy Dworzec Morski wpisano do rejestru zabytków w 1990 roku.

Jednak całkowita zmiana nastąpiła dopiero po podpisaniu listu intencyjnego w sprawie utworzenia **Muzeum Emigracji w Gdyni** w dniu **24 czerwca 2010 roku**. Dzięki zdobytym funduszom na renowację i rekonstrukcję budynku, m.in. z unijnego programu *Jessica*, rozpoczęto w 2013 roku poważne prace budowlane. Pracownia *Arse* zaproponowała oryginalną adaptację przestrzeni dworcowej na wystawę. Całkowity koszt projektu zamknął się w kwocie **49,3 mln zł**, z czego **23,8 mln zł** pochodziło ze środków unijnych. **Uroczyste otwarcie Muzeum Emigracji nastąpiło 16 maja 2015 roku.**

Prawie wszystkie elementy, które uległy zniszczeniu w czasie II wojny światowej lub po niej, zostały zrekonstruowane w latach 2013-2014. Zmieniono tylko część fasady północnej od strony Nabrzeża Francuskiego dodając rozległy taras, całkowicie przeszkloną ścianę z jednym szklanym pomostem, który ma

dawać zwiedzającym wyobrażenie jak pasażerowie wchodzili na pokład statku (oczywiście wówczas pomosty były na zewnątrz budynku, podstawiano je do jego ściany). Na dwóch piętrach Hali Pasażerskiej usytuowane są biura Muzeum, sala projekcyjna i całkowicie przeszklona restauracja. Na dole, w holu, po lewej stronie od wejścia znajdziemy kasy i kawiarnię, a po prawej - sklep z książkami i pamiątkami związanymi z muzeum. W piwnicach budynku jest szatnia. W Magazynie Tranzytowym urządzono wystawę stałą poprzedzoną tzw. „medialnym globusem” prezentującym informacje o Polsce i Polakach w świecie. W tej części muzeum znajdują się także sale wykładowe, ekspozycyjne (wystaw czasowych) i specjalnie urządzone pomieszczenie dla dzieci.

Wystawa stała, o powierzchni prawie **2,5 m²**, obejmuje przede wszystkim dzieje emigracji z ziem polskich od XIX wieku do współczesności. Można prześledzić historię Polski i Polaków od Wielkiej Emigracji, poprzez rewolucję przemysłową, masowe wyjazdy do Ameryki Północnej i Południowej, dramatyczne losy rodaków w trakcie I i II Wojny Światowej, lata w PRL-u, po czas przed i po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Ekspozycje, multimedia i artystyczne instalacje pozwalają snuć opowieść o życiu na emigracji ludzi znanych, ale też tysiącach anonimowych, o których często zapominamy.

Będziemy więc świadkami wielkiej podróży przez ocean ubogiej **rodziny Sikorów** z galicyjskiej wsi na początku XX wieku. Dowiemy się dlaczego byli zmuszeni opuścić swoją małą ojczyznę, jak załatwili bilety na transatlantyk, co ze sobą zabrali, w jakich warunkach podróżowali, jakie wrażenie zrobił na nich port w Bremie, co czekało ich na pokładzie statku, jak wyglądała procedura przyjmowania emigrantów na słynnej Wyspie Ellis. To też opowieść o szoku jaki zazwyczaj towarzyszył emigrantom z Europy, kiedy stykali się tak nagle z nowoczesną cywilizacją, której symbolem były dwa miasta: Nowy York i Chicago z ich wielkomięjskim gwarem, różnorodnością etniczną i futurystyczną

architekturą drapaczy chmur. Niektórzy Polacy docierali wtedy też do bardziej egzotycznych krajów Ameryki Południowej. Dzięki wystawie ciężkie życie emigrantów w brazylijskiej dżungli również nie będzie miało dla nas tajemnic.

Po I Wojnie Światowej dla Polaków przychodzi czas nadziei, ale i rozczarowań. Odzyskujemy upragnioną wolność, ale część z naszych przodków musi emigrować z powodów ekonomicznych. Dwa kryzysy, w 1923 roku i światowy w 1929, wyganiają rzesze ludzi z ich domów w poszukiwaniu zarobku. Jednak w Polsce są miejsca wyjątkowe, które rozwijają się dynamicznie. Jednym z nich jest **Gdynia**, która w ciągu kilku lat przekształciła się z małej nadmorskiej wioski w nowoczesne, przestronne miasto z nowym portem wojennym, handlowym, rybackim i pasażerskim, oraz z modernistyczną, funkcjonalną zabudową. Raj dla wizjonerów, architektów i przedsiębiorców, duma II Rzeczypospolitej. Symbolem owej nowoczesności jest prezentowana na wystawie największa muzealna makieta m/s „Batorego” w budowie w skali 1:10.

Wystawa prowadzi nas następnie do okresu II Wojny Światowej z przesiedleniami i wywózkami m.in. do Kazachstanu czy na Syberię. Dominantę tej części ekspozycji stanowi bydłocy wagon, jakim podróżowali przesiedleńcy i więźniowie. Możemy się przekonać, jak wyglądało życie po wojnie tych, którzy pozostali na obczyźnie, jak działali na rzecz wolnej Polski w Wielkiej Brytanii, Francji, Belgii, Niemczech, Stanach Zjednoczonych, Meksyku, Peru czy RPA. Poznajemy też oblicza emigracyjnej kultury i działalności politycznej: wydawnictwa emigracyjne, czasopisma, literatura piękna, filozoficzna i polityczna, rozgłośnie: BBC, Wolna Europa. W kraju zaś bunty, manifestacje zaraz potem marazm, bezsilność, ucieczki udane i te nieudane znanych czy też mniej znanych ludzi (lata 50, 60, 70. – czasy Bieruta i Gomułki). Życie w PRL-u za czasów Edwarda Gierka, kiedy to Polska gospodarka zdała się przyspieszać, a granice lekko się uchylały, świetnie ilustruje autentyczny eksponat: mały Fiat

126p. Wzbudza on wśród zwiedzających wiele emocji. Nim bowiem niektórzy wyjeżdżali zagranicę, najczęściej do krajów tzw. bloku wschodniego. Nadchodzi sierpień 1980 roku, po nim tzw. karnawał „Solidarności”, a 13 grudnia 1981 roku zostaje w Polsce wprowadzony stan wojenny. W tym niedobrym czasie dla Polski znowu wyjeżdżają z kraju rzesze Polaków, zarówno z powodów ekonomicznych, jak i politycznych. Wtedy ludzie coraz częściej zaczynają podróżować samolotami. Ostatni transatlantyk zostaje wycofany w 1988 roku. Jest to koniec „kariery” Dworca Morskiego. W końcu 4 czerwca 1989 roku nadchodzą pierwsze, częściowo wolne wybory do parlamentu. Komuniści przegrywają z kretesem, a Tadeusz Mazowiecki po kilku tygodniach zostaje pierwszym antykomunistycznym premierem. Tymczasem Polacy nie przestają emigrować i to nawet po wejściu Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku. Wyjeżdżają już jednak z kraju w innych warunkach i na innych zasadach. Rodzą się jednakże nowe problemy: kwestia tożsamości, rozłąki z rodzinami, często ich rozbicie, napływ do Polski imigrantów ze Wschodu, walka z rasizmem i ksenofobią itd. Muzeum bada i porusza również te trudne zagadnienia. Stara się edukować od najmłodszych lat, zwiększać świadomość społeczną i obywatelską poprzez organizację sympozjów, debat, paneli, warsztatów, spotkań z emigrantami i imigrantami, przeglądów filmów, koncertów, a nawet wycieczek (tworzenie więzi międzyludzkich, kreowanie wspólnot). Ważną rolę w tym względzie pełnią też wolontariusze, którzy w pewne dni oprowadzają po muzeum za darmo.

Zbiory Muzeum są gromadzone od 2012 roku. Składają się z **ok. 10 tys. eksponatów**, ponad połowa to darowizny. Wiele artefaktów trafiło dzięki muzealnemu projektowi „Rzecz z historią” (np. bezcenne pamiątki po Janie Nowaku-Jeziorańskim). Wśród otrzymanych obiektów można wyróżnić trzy główne nurty: Gdynia i Dworzec Morski (zdjęcia, pocztówki, wycinki prasowe),

wyjazd i podróże (pisma urzędowe, paszporty, świadectwa, dokumenty naturalizacyjne) oraz życie na emigracji (dokumenty, zaświadczenia, listy, pamiętniki, wspomnienia, zdjęcia, filmy). Pracownicy Muzeum zajmują się zabezpieczeniem tych dokumentów, ich opracowaniem naukowym oraz ich digitalizacją dzięki zastosowaniu darmowego skutecznego systemu Collection Access.

Również sąsiedztwo dawnego Dworca Morskiego obfituje w ciekawe miejsca i obiekty. Przy nabrzeżu portowym umieszczono tablicę poświęconą wybitnemu pisarzowi **Witoldowi Gombrowiczowi**, który 29 lipca 1939 roku wypłynął stąd na statku „Chrobry” do Buenos Aires. Nigdy już do Polski nie powrócił.

Przed budynkiem Dworca Morskiego, na placu Gombrowicza, stoi **Pomnik Ludzi Morza** autorstwa Wiktora Tołkina. Składa się z czterech granitowych głazów, symbolizujących cztery zawody morskie: marynarza, stoczniońca, portowca i rybaka. Obok pomnika oparta jest kotwica z XVII wieku.

Muzeum Emigracji mieści się w strefie przemysłowej, w dzielnicy portowej i otoczone jest budynkami charakterystycznymi dla tych funkcji. Stanowią one w Polsce **unikatowy kompleks architektury industrialnej z lat 20-tych i 30-tych XX w.** Wzdłuż ul. Polskiej mamy szereg przykładów **architektury modernistycznej, czy też jej odmian.** I tak, idąc kolejno od Muzeum Emigracji, za zbudowanym dla bazy Kriegsmarine na początku lat 40 schronem, możemy podziwiać Magazyn Etapowy wybudowany dla Dyrekcji Polskiego Monopolu Tytoniowego (1930-1931), Magazyn Długoterminowy nr 5 (1931-1934), Budynek biurowo-magazynowy firmy Bananas (1939), Chłodnię Portowa (1928-1930 i 1932-1934). Natomiast na Nabrzeżu Indyjskim znajdują się trzy ciekawe obiekty: Elewator Zbożowy (1935-1937), Olejarnia (1930-

1931), Łuszczarnia Ryżu (1927-1928). Przy ul. Rotterdamskiej mieści się zaś Budynek Zarządu Portu (1935-1936).

Przy Alei Solidarności, na przecięciu z ul. Janka Wiśniewskiego, stoi jeden z najważniejszych i najbardziej wzruszających pomników w Gdyni, poświęcony pracownikom Stoczni im. Komuny Paryskiej, którzy zginęli **17 grudnia 1970 roku**. Oficjalnie mówi się o 18 zabitych stoczniowcach, ale prawdopodobnie zginęło ich więcej. **Pomnik Ofiar '70** został odsłonięty **17 grudnia 1980 roku**. W Gdyni istnieje jeszcze jeden pomnik dedykowany poległym stoczniowcom. Powstał on w 1993 roku przy Al. Marsz. J. Piłsudskiego. Jest on w formie wysokiego krzyża, którego poprzeczne ramiona składają się z 23 mniejszych krzyży.

L.p.	Wydarzenia	Dane
1.	Powstanie Dworca Morskiego	1932-1933
2.	Wpisanie go do rejestru zabytków	24 kwietnia 1990
3.	Podpisanie listu intencyjnego w sprawie utworzenia Muzeum Emigracji	24 czerwca 2010
4.	Otwarcie Muzeum Emigracji	16 maja 2015
5.	Powierzchnia wystawy stałej	ok. 2,5 tys. M ²
6.	Ilość zbiorów muzealnych	ponad 10 tys.
7.	Koszt inwestycji	ok. 49,3 mln zł

Bibliografia

1. Agnieszka Walczak, Gdynia dla każdego. Przewodnik turystyczny po mieście, Wyd, Region, 2012.
2. Wystawa stała Muzeum Emigracji w Gdyni. Materiały szkoleniowe dla przewodników, Gdynia 2016.
3. Raport Muzeum Emigracji w Gdyni 2016 rok.

Joanna Foryś - Schulz

MUZEUM II WOJNY ŚWIATOWEJ

Pod koniec 2008 r. Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego powołało do życia nowoczesną placówkę Muzeum II Wojny Światowej z dyrektorem prof. dr hab. Pawłem Machcewiczem na czele. Jej głównym zadaniem jest pokazanie największego kataklizmu XX wieku jakim była II wojna światowa, ze szczególnym uwzględnieniem doświadczeń wojennych Polski i Polaków na tle innych narodów. 23 marca 2018 minął rok od otwarcia placówki. W kwietniu 2016 roku minister kultury i dziedzictwa narodowego prof. Piotr Gliński ogłosił zamiar połączenia dwóch instytucji kultury: Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku oraz Muzeum Westerplatte i Wojny 1939, do którego ostatecznie doszło w kwietniu 2017r. Od października 2017r. nowym dyrektorem placówki został dr Karol Nawrocki (od kwietnia 2017 jako p.o.)

W październiku 2009 r. Belgijska firma Tempora SA wygrała konkurs na projekt wystawy głównej w Muzeum II Wojny Światowej. Przy opracowaniu koncepcji i treści wystaw pracowało wiele osób, ekspertów historii i totalitaryzmów zarówno z kraju, jak i zagranicy. Aby uatrakcyjnić ekspozycję, ale także, by umożliwić zrozumienie historii II wojny światowej przez szersze masy odbiorców, zdecydowano, aby muzeum było połączeniem muzeum tradycyjnego i narracyjnego. Wystawę zaprojektowano na podstawie jednolitego scenariusza, w którym eksponaty, zdjęcia, instalacje oraz scenografia są częścią zaplanowanej z góry opowieści. Dopiero po opracowaniu zarysu scenariusza i najważniejszych jego założeń w 2010 r., ogłoszono konkurs architektoniczny na budynek muzeum. Łącznie wpłynęło 129 prac z 31 państw. Prace oceniało międzynarodowe jury, od historyków po grafików i scenografów, architektów,

autorytetów z dziedziny muzealnictwa. Pierwszą nagrodę zdobył projekt gdyńskiego Studia Architektonicznego „Kwadrat”.

Teren, na którym powstała siedziba Muzeum, zajmuje powierzchnię 1,7 ha. Znajduje się u ujścia Kanału Raduni do Motławy, na terenie historycznej Wiadrowni. Jeszcze przed przystąpieniem do budowy przeprowadzono tam prace archeologiczne. Ich efektem było dotarcie do warstw pochodzących z XVI w. i odkrycie dobrze zachowanych historycznych ulic: Kleine Gasse i Grosse Gasse należących do Wiadrowni. Bruk pozyskany z ul. Grosse Gasse posłużył do wyłożenia odcinka alei wystawy głównej, natomiast znaleziska archeologiczne można zobaczyć na wystawie „Była sobie Wiadrownia” poświęconej historii miejsca.

Bryła muzeum dzieli się na trzy strefy, które są odzwierciedleniem związków przeszłości, teraźniejszości i przyszłości:

- przeszłość – podziemie,
- teraźniejszość – plac wokół obiektu,
- przyszłość – wieża, nowoczesna dominanta o wysokości ponad 40m².

Wewnętrzna powierzchnia obiektu ma 26 tys. m². Sercem Muzeum jest **wystawa główna**, zajmująca niemal 5 tys. m², co czyni ją jedną z największych wystaw historycznych na świecie. Zlokalizowana jest 14 metrów pod ziemią. Ma układ chronologiczno-problemowy. Prowadzi od części poświęconej genezie wojny, samej wojnie, ukazując poszczególne fazy konfliktu, aż po jej zakończenie oraz skutki. Całość wystawy podzielono na trzy zasadnicze bloki (Droga do wojny, Groza wojny, Długi cień wojny), które dodatkowo podzielono na 18 sekcji tematycznych. Głównym bohaterem wystawy jest człowiek: sprawca bądź ofiara, bohater i kat. Muzeum opowiada o losie jednostek, społeczeństw i całych narodów. Pokazuje wojnę z perspektywy zwykłego żołnierza, jak i poprzez doświadczenia cywilów: terror, bombardowania, wysiedlenia,

przymusowe prace, śmierć. W opowiedzeniu tej historii niezwykle rolę odgrywają eksponaty, których na wystawie znajduje się ok. 2 tys. Bardzo często są one niezwykle wymowne jak np. chusteczka do nosa Bolesława Wnuka, wózek inwalidzki ze szpitala w Kocborowie, czy betonowe żetony z Bełżca, przybliżyła ją widzowi tragedię nie tylko całych narodów, ras, ale również poszczególnych rodzin i osób.

Ekspozycja pokazuje w szczególnym stopniu doświadczenia wojenne Polski i krajów Europy Wschodniej, które są odmienne i mało znane w Europie Zachodniej i na świecie. Zastosowany zabieg pokazania ich w szerszym kontekście, na tle innych narodów biorących także udział w tym konflikcie, pozwala osobom spoza tej części Europy lepiej zrozumieć naszą historię. Celem takiego podejścia jest oddanie wyjątkowości doświadczenia II wojny światowej w Polsce, gdzie największe ofiary poniosła ludność cywilna, poddana eksterminacji z przyczyn politycznych i rasowych, bądź ideologicznych i klasowych. Wyeksponowano unikalny na skalę światową fenomen Polskiego Państwa Podziemnego, opartego na społecznej samoorganizacji. Podkreślono, że Polska padła ofiarą dwóch agresorów i okupantów, a skutki II wojny światowej definiowały bieg historii Polski i Świata aż do 1989 roku.

Misją Muzeum II Wojny Światowej jest zachowanie dla kolejnych pokoleń pamięci o wojennych cierpieniach i zbrodniach, ale także o oporze, bohaterstwie, ludzkiej przyzwoitości, okazanych w godzinie próby przez miliony zwykłych ludzi. To przesłanie, które jest jak najbardziej aktualne także dla współcześnie żyjących.

W Muzeum II Wojny Światowej przygotowano specjalną **przestrzeń przeznaczoną dla dzieci zatytułowaną "Podróż w czasie"**. Zwiedzający odbywają podróż przechodząc do realistycznie zrekonstruowanego mieszkania rodziny Jankowskich w 3 różnych okresach czasowych: tuż przed wybuchem

wojny, w trakcie jej trwania oraz po jej zakończeniu. Zmieniające się otoczenie oraz wystrój mieszkania i jego wyposażenie pozwala zrozumieć najmłodszym zmieniającą się sytuację polityczną, społeczną, i ekonomiczną. O skutkach wojny i jej realiach dowiadujemy się również od dwójki narratorów wystawy 9-letniej Halinki i jej 14-letniego brata Andrzeja.

Oprócz wystawy głównej i wystawy dla dzieci Muzeum pełni rolę **ośrodka edukacji, kultury i nauki**. Znajdują się tu:

- sala wystaw czasowych o powierzchni 1000 m²
- sala konferencyjna na 300 miejsc przeznaczona na debaty, sympozja, koncerty
- sala kinowa na 115 miejsc,
- biblioteka z czytelnią,
- sale edukacyjne.

Kalendarium najważniejszych wydarzeń :

26.11.2008 Powołanie do życia instytucji kultury Muzeum II Wojny Światowej z siedzibą w Gdańsku,

01.09.2009 Podpisanie Aktu Erekcyjnego

24.10.2009 Rozstrzygnięcie konkursu na projekt wystawy głównej Muzeum– zwycięzcą firma Tempora SA z Belgii

09.12.2009 Podpisanie aktu darowizny działki przez Miasto Gdańsk

1.09.2010 Rozstrzygnięcie konkursu na projekt Budynku Muzeum– zwycięzcą Studio Architektoniczne „Kwadrat” z Gdyni

12.07.2011 Rozpoczęcie prac archeologicznych na terenie Muzeum

01.08.2012 Rozpoczęcie budowy Muzeum II Wojny Światowej

01.09.2012 Wmurowanie kamienia węgielnego pod siedzibę Muzeum

05.03.2013 Rozstrzygnięcie konkursu na multimedia i filmy na wystawę główną– zwycięzcą firma Nolabel z Krakowa

- 10.12.2015** Osiągnięcie najwyższego punktu budynku, tzw. wiechy
- 15.09.2016** Ukończenie i prezentacja wystawy dla dzieci „Podróż w czasie”
- 23.01.2017** Pierwsza prezentacja wystawy głównej
- 23.03.2017** Otwarcie Muzeum
- 06.04.2017** Połączenie Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku z Muzeum Westerplatte i Wojny 1939 roku – utworzenie nowej instytucji kultury o nazwie Muzeum II Wojny

Katarzyna Piotrowska-Rodziewicz

OŁTARZ BURSZTYNOWY OJCZYZNY W KOŚCIELE ŚW. BRYGIDY W GDAŃSKU

O ogólnej koncepcji **Bursztynowego Ołtarza** informuje obszerna nota zainstalowana w jednym z pomieszczeń Katowni poświęconej współczesnemu bursztynnictwu i jubilerstwu, będącej częścią Muzeum Bursztynu mieszczącego się w kompleksie Przedbramia ulicy Długiej. Świadczyć to może o tym jak ważnym i trudnym przedsięwzięciem stała się ta budowa dla środowiska gdańskich artystów bursztynników.

Pomysł budowy Bursztynowego Ołtarza Ojczyzny zrodził się podczas pielgrzymki do Częstochowy w 2000 roku. To w klasztorze na Jasnej Górze ojcowie paulini pokazali gościom z Gdańska wyjątkowe paramenty bogato zdobione bursztynem. Po powrocie, jeden z czołowych gdańskich bursztynników, **Mariusz Drapikowski**, zainspirowany pięknem jasnogórskiej kolekcji, zwrócił się do **ks. Henryka Jankowskiego**, ówczesnego proboszcza kościoła św. Brygidy, z propozycją stworzenia tam kaplicy bursztynników. Ten jednak zaprowadził go do prezbiterium, które w tym kościele znajduje się po stronie zachodniej, i zaproponował coś o wiele ambitniejszego: budowę

bursztynowego ołtarza, który miałby być wotum dziękczynnym za odzyskanie przez Polskę wolności i pontyfikat Jana Pawła II.

Przedsięwzięcie długoterminowe, o doniosłym znaczeniu dla kościoła i miasta, ale też i bardzo kosztowne. Porównanie z zaginioną, legendarną Bursztynową Komnatą nie jest tu nieuprawnione. Wkrótce wokół tej inicjatywy zrodził się cały ruch społeczny. Ogłoszono zbiórkę materiałów szlacheckich. Dary napływały zarówno z całej Polski, jak i z zagranicy. Szczególnie zaangażowali się w nią gdańscy bursztynnicy. Niektórzy ofiarowali nawet rzadkie bryły bursztynu, które mogłyby znaleźć się w niejednym prestiżowym muzeum. Do dzisiaj w bazylice stoi wielka przezroczysta skrzynia, do której parafianie i turyści wrzucają biżuterię i bursztyn. Budowa ołtarza trwa bowiem już od 17 lat i będzie kontynuowana. W celu jej dokończenia powołano nawet Fundację „Bursztynowy Ołtarz”, której członkami zostali gdańscy bursztynnicy oraz aktualny proboszcz **ks. Ludwik Kowalski**. Ma ona m.in. za zadanie poszukiwanie finansów oraz uzyskanie koncesji na pozyskiwanie bursztynu.

Autorem oryginalnego projektu ołtarza jest **prof. Stanisław Radwański**, były rektor Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku. Ponadto niektóre rzeźby i ozdoby na bursztynowy ołtarz stworzyli artyści bursztynnicy: Mariusz Drapikowski, Leszek Sobiech, Iwona Pomoryn oraz Kamil Drapikowski, syn.

Nadstawę ołtarzową stanowi wielka konstrukcja zbudowana z delikatnych, ale trwałych rur ze stali nierdzewnej, sięgająca „kryształowego” sklepienia prezbiterium, mierząca ponad 11 m wysokości i biegnąca półkolem długości 12 m. Zrealizowali ją stoczniovcy i technicy różnych specjalności. Ponadto w stelażu zainstalowano dyskretne oświetlenie uwydatniające piękno bursztynowych detali.

Centralnym elementem ołtarza, na wskroś nowoczesnej, ale pasującej do gotyckiego wnętrza kompozycji, jest obraz **Matki Boskiej Częstochowskiej** -

Opiekunki Ludzi Pracy, namalowany tuż po masakrze grudniowej w 1970 roku przez księdza **prof. dr. Franciszka Znanieckiego** z Pelplina. Kiedy ksiądz prymas Stefan Wyszyński udał się w 1975 roku wraz z kardynałem Wojtyłą do Rzymu, wziął ze sobą obraz, by papież Paweł VI mógł go poświęcić. Po powrocie prymas podarował go kościołowi św. Brygidy.

W 2001 roku rozpoczęły się pierwsze prace nad ołtarzem. Najpierw na obrazie zastąpiono mosiężne korony Madonny i Dzieciątka bursztynowymi o odcieniu miodowym z 28 rubinami upamiętniającymi 28 robotników Wybrzeża, którzy zginęli w grudniu 1970 roku. Korony, które poświęcił papież Jan Paweł II 6 lipca 2001 roku, zostały ufundowane przez **Danutę i Lecha Wałęsów**. Ponadto każdą z nich podtrzymują po dwa niewielkie białe bursztynowe orły w locie. Symbolika narzuca się sama: Maryja została przecież ukoronowana na Królową Polski.

8 października tego samego roku, z okazji odpustu parafialnego, poświęcono **sukienkę Matki Boskiej** wykonaną z głęboko rzeźbionego unikatowego białego bursztynu przez Mariusza Drapikowskiego. Szata zajmuje aż **3 m²** powierzchni i wychodzi poza ramy obrazu, który ma **120 na 93 cm**. Sukienka złożona jest z plastrów bursztynu naklejonych na miedzianą osnowę, laminowanych żywicą poliestrową z włóknem szklanym. Takiej samej żywicy użyto do sklejenia pozostałych elementów bursztynowej kompozycji. Znacznie później szatę Matki Bożej ozdobiono brylantowymi elementami mieniącymi się delikatnymi refleksami w blasku słońca wpadającego przez witraże. Sporą gwiazdę umieszczono na materii spowijającej głowę Najświętszej Pani. Odwołanie się do Gwiazdy Zarannej wydaje się tutaj upoważnione. Natomiast opadającą miękko długą część ozdobiono Orderem Orła Białego, oddanym plastycznie z wielką precyzją (biały orzeł w złotej koronie na ciemnym, wiśniowym tle równoramiennego krzyża z białymi konturami, zakończonego

okrągłymi brylancikami oprawionymi w srebro, promienie wychodzące spod krzyża inkrustowane drobnymi, jasnymi kamieniami szlachetnymi, niektóre wewnętrzne elementy połączane).

Spod udrapowanej, mięsistej sukni Maryi, będącej symbolem matczynej opieki, wyłania się bursztynowy kontur Polski o jasnej barwie z zaznaczonymi ciemniejszymi, wystającymi, chropowatymi górami. W środku konturu, nieco z lewej strony, wkomponowano zaś kawałek jasnego jantaru z czerwonym nieregularnym obrzeżem symbolizującym bijące, krwawiące serce ojczyzny. W górnej części umieszczono dyskretne logo „Solidarności” w kolorze ciemnej wiśni. Trochę poniżej obrazu, po bokach ołtarza, zainstalowano mosiężne wysokie figury dwóch świętych związanych z duchowością zakonu brygidek, jak i tutejszego kościoła: **św. Brygidy Szwedzkiej**, patronki Europy (z księgą w dłoniach) i **św. Marii Elżbiety Hesselblad**, dwudziestowiecznej reformatorki brygidek (trzymająca w ręku krzyż). Jedna z tych świętych ma twarz zmarłej żony prof. Radwańskiego. Tuż pod obrazem Matki Boskiej znajduje się umieszczona tam w 2014 roku imponująca **monstrancja** w formie Drzewa Życia o wysokości 1,73 m. Mariusz Drapikowski w samym jej środku nakleił wielki kawałek przezroczystego, koniakowego bursztynu w kształcie spływającej kropli. Nieco wyżej, po jej bokach, w ołtarz wkomponowano dwa, metrowej wysokości, bursztynowe relikwiarze w formie krzyży. W składającym się z trzech wertykalnych rzędów prostokątnych żółtych, świetlistych bursztynów, wkomponowanych w stelaż z delikatnych rurek zakończonych bryłkami bursztynu w kształcie łez, umieszczono część serca i kroplę krwi **papieża Jana Pawła II**. W drugim, wykonanym z koniakowego, przezroczystego jantaru, z ramionami zakończonymi kawałkami kryształu górskiego i spletanym po środku srebrnym sznurem, obciążonym kamieniami (symbol męczeństwa świętego) fragment kości **św. Jerzego Popiełuszki**. Pod nią zaś znajduje się mosiężne

tabernakulum w formie napęczniałego ziarna autorstwa Elżbiety Szczodrowskiej-Peplińskiej i Roberta Peplińskiego.

Ołtarz wieńczy dostojny, miodowo-biały, matowy, bursztynowy **orzeł** w koronie ozdobionej brylantami, z rozpostartymi skrzydłami w locie (lewe jest lekko zwinięte) i uwydatnionymi pazurami. Odwieczny symbol dumnej, niezwyciężonej Polski. Na nieregularnym, jakby falującym szczycie ołtarza, umieszczono też 14 krzyży z przydrożnych kapliczek, o różnej wielkości i kształcie, mających upamiętniać krew narodu przelaną za wiarę i ojczyznę. Wolność ma swoją cenę i swoje ofiary.

Przestrzenie między rurami stelażu wypełniają pnące i wijące się w górę, wysokie na kilka metrów (od 5 do 6 m) srebrne złocone gałęzie winorośli wraz z wąsami i z bursztynowymi liśćmi oraz z kiściami winogron o różnych barwach, od białych, miodowych, poprzez przezroczyste - koniakowe i ciemno - wiśniowe. Ważą one po 30 kg każda. Ta przestrzenna rzeźba, wykonana przez Iwonę Pomoryn z iście jubilerską precyzją na niespotykaną skalę ze względu na jej wielkość, nadaje miękkości całej nowoczesnej konstrukcji. Dzięki temu ma się wrażenie, iż ołtarz unosi się lekko, subtelnie w powietrzu. Wzmacnia też ona symbolikę ołtarza. Jest znakiem obecności samego Jezusa Chrystusa. Św. Jan w Ewangelii bowiem napisał : „Ja jestem krzewem winnym, wy - latoroślami. Kto trwa we mnie, a Ja w nim ten przynosi owoc obfity, ponieważ beze mnie nic nie możecie uczynić.” (J 15, 5-6).

U stóp Maryi zaplanowano jeszcze m.in. instalację imitującą łany zboża, którego ziarno ma być wykonane z bursztynu. Nadstawę ołtarzową flankują dwa posągi z brązu naturalnej wielkości: po prawej stronie **Jana Pawła II**, a po lewej Prymasa Tysiąclecia **Stefana Wyszyńskiego**. Dwie kluczowe postaci dla Kościoła polskiego jak dwa filary etyczne mocno podtrzymujące zasady naszej wiary tu i teraz.

Do wykonania ołtarza docelowo planuje się użyć **do 4 ton** pochodzącego z rejonu naszego Wybrzeża **bursztynu** (do dzisiaj użyto już **2,5 tony**) o różnych barwach: słomkowym, koniakowym, matowym białym, matowym miodowym oraz ciemnej wiśni. Bursztynowy ołtarz ma aż **120 m²**, a więc jest większy od legendarnej Bursztynowej Komnaty (78 m²). Jest to w tej chwili największy taki bursztynowy obiekt sakralny na świecie.

Bursztynowy Ołtarz Ojczyzny został poświęcony **16 grudnia 2017 roku**. Na uroczystości w kościele św. Brygidy był obecny m.in. nuncjusz apostolski **abp Salvatore Pennacchio** (dokonał odsłonięcia ołtarza), Prezydent RP **Andrzej Duda** (wygłosił przemówienie) oraz **abp Sławoj Leszek Głódź**, metropolita gdański, orędownik kontynuowania budowy ołtarza (wygłosił homilię). Po mszy wszyscy udali się pod **Pomnik Poległych Stoczniovców'70**, by złożyć tam wieńce i kwiaty. W przeddzień uroczystości poświęcenia ołtarza odbył się darmowy koncert w Filharmonii Bałtyckiej z udziałem dyrygenta Łukasza Borowicza, skrzypaczki Bomsori Kim oraz Orkiestry PFB. W programie był m.in. koncert symfoniczny b-moll op.22 Henryka Wieniawskiego.

L.p.	Wydarzenia	Dane dotyczące wydarzeń
1.	Pomysł budowy ołtarza	ks. Henryk Jankowski, gdańscy bursztynnicy/ 2000 rok
2.	Początek budowy ołtarza	2001 rok
3.	Projektanci ołtarza	prof. Stanisław Radwański, były rektor ASP w Gdańsku, Mariusz Drapikowski, artysta bursztynniki
4.	Wykonawcy ołtarza	Mariusz Drapikowski, Leszek Sobiech, Iwona Pomoryn, Kamil Drapikowski, syn
5.	Wysokość ołtarza	ponad 11 m
6.	Szerokość ołtarza	12 m
7.	Powierzchnia ołtarza	120 m ²

8.	Ilość użytego bursztynu	od 2,5 do 4 ton
9.	Poświęcenie ołtarza	16 grudnia 2017 roku, w 37 rocznicę wydarzeń grudniowych

Bibliografia

1. Bazylika Mniejsza Św. Brygidy w Gdańsku. Historia i Przewodnik, Gdańsk 2015
2. „Bursztynowy Ołtarz w Gdańsku poświęcony. Największy na świecie!”
(www.dziennikbaaltycki.pl/wiadomosci/gdansk z 16.12.17)
3. „Bursztynowy Ołtarz Ojczyzny w Gdańsku” (www.gdansk,naszemiasto.pl z 16.12.2017)
4. Bursztynowy ołtarz – Parafia pw. Św. Brygidy w Gdańsku
(www.brygida.gdansk.pl)

Tomasz Zieliński

SPORT W TRÓJMIEŚCIE (część II).

Poniższa informacja to kontynuacja tematu, którego część pierwsza zamieszczona została w Informatorze w roku 2017.

KOSZYKÓWKA

Asseco Gdynia

- klub powstał w 1995 roku jako Trefl Sopot; w 2009 roku przeniesiony do Gdyni
- barwy: żółto-niebieskie
- największe osiągnięcia: 9 x Mistrzostwo Polski (ostatnie - 2012), 4 x Puchar Polski (ostatni – 2008), 2001, 2010 – Superpuchar Polski
- obiekt: Gdynia Arena, ul. Kazimierza Górskiego 8

Trefl Sopot

- klub powstał w 2009 roku po przeniesieniu Asseco Prokom Sopot do Gdyni
- barwy: żółto-czarne
- największe osiągnięcia: 2012 – Wicemistrzostwo Polski, 2012, 2013 – Puchar Polski, 2012, 2013 – Superpuchar Polski
- obiekt: Ergo Arena, plac Dwóch Miast 1

Basket Gdynia (zespół żeński)

- klub powstał w 1946 roku jako Spójnia Gdańsk; w 1992 roku przeniesiony do Gdyni
- barwy: żółto-niebieskie
- największe osiągnięcia: 11 x Mistrzostwo Polski (ostatnie – 2010), 11 x Puchar Polski (ostatni – 2011)
- obiekt: Gdynia Arena ul. Kazimierza Górskiego 8

RUGBY

Lechia Gdańsk

- klub powstał w 1956 roku jako sekcja rugby w BKS Lechii Gdańsk
- barwy: biało-zielone
- największe osiągnięcia: 12 x Mistrzostwo Polski (ostatnie – 2014), 11 x Puchar Polski (ostatni – 2013)
- klub zdobył łącznie 36 medali Mistrzostw Polski (najwięcej w kraju); jest jedynym klubem, który nigdy nie spadł z I ligi
- obiekty: Stadion GOKF ul. Grunwaldzka 244; Stadion MOSiR Gdańsk ul. Traugutta 29 (ważniejsze mecze)

Ogniwo Sopot

- klub powstał w 1966 roku jako sekcja rugby w MKS Ogniwo Sopot
- barwy: niebiesko – żółto - czerwone

- największe osiągnięcia
9 x Mistrzostwo Polski (ostatnie – 2003)
9 x Puchar Polski (ostatnie – 2001)
- obiekt: Stadion im. Edwarda Hodury
ul. Jana z Kolna 18

Arka Gdynia

- klub powstał w 1996 roku
- barwy: żółto-niebieskie
- największe osiągnięcia 4 x Mistrzostwo Polski (ostatnie – 2015) 2010 – Puchar Polski
- obiekt: Narodowy Stadion Rugby ul. Kazimierza Górskiego 10

HOKEJ NA LODZIE

MH Automatyka Gdańsk

- klub powstał w 2014 roku; kontynuuje tradycje Stoczniowca Gdańsk, który istniał w latach 1970-2011
- barwy: biało-niebieskie
- największe osiągnięcia (jako Stoczniowiec): 2003 – 3. miejsce w Mistrzostwach Polski ,3 x finalista Pucharu Polski
- obiekt: Hala Olivia al. Grunwaldzka 470

Andrzej Nawrocki

STATKI W PORTACH TRÓJMIASTA

1. Wiadomości ogólne.

- a. statki – okręty - jachty - przyjmijmy, dla narracji przewodnickiej, najczęściej stosowane aktualnie określenia:

- **statek** - jednostka pływająca służąca do komercyjnego przewozu towarów, ludzi, łamania lodu, badań naukowych, szkolenia załóg, eksploracji mórz, prac podwodnych, połowów morskich, wypoczynku, turystyki i innych podobnych działań
 - **okręt** - jednostka pływająca wchodząca w skład marynarki wojennej, nosząca banderę wojenną; może być bojowa lub pomocnicza (ratownicza, hydrograficzna, holownicza, warsztatowa, szkolna)
 - **jacht** - jednostka pływająca służąca do celów turystycznych, rekreacji, uprawiania sportu, do celów szkoleniowych lub reprezentacyjnych (napęd żaglowy lub motorowy)
- b. oznakowania na burtach statków - na burtach statków umieszczone są oznaczenia ważne dla eksploatacji i dla obsługi statku w porcie.

– **znak wolnej burty** - na obydwu burtach w środkowej części kadłuba statku, na linii wodnej (miejscu gdzie styka się kolor czerwony tlenkowy, którym najczęściej pomalowana jest część podwodna kadłuba, z kolorem nadwodnej części burty – często czarnym) umieszczony jest okrąg przecięty linią poziomą oraz sześciostopniowa „drabinka”. Litery umieszczone na poziomej linii przekreślające koło wskazują towarzystwo klasyfikacyjne nadzorujące statek (przykładowo litery PR - Polski Rejestr Statków, NV - norweski rejestr Det Norske Veritas), poszczególne stopnie drabinki określają największe dopuszczalne zanurzenie statku w różnych wodach i różnych porach roku (TS - Tropikalna linia ład. dla wody słodkiej; S - Linia ładunkowa dla wody słodkiej; T - Tropikalna linia ładunkowa; L - Letnia linia ładunkowa; Z - Zimowa linia ładunkowa; ZAP - Zimowa linia ład. dla Północnego Atlantyku). Różne dopuszczalne zanurzenie wynikają

z różnic gęstości wody słodkiej oraz wody morskiej w różnej temperaturze charakterystycznej dla różnych regionów, do których może udać się statek. Na marginesie - popularne jest umieszczanie znaku Plimsolla (bo tak nazywa się także znak wolnej burty) na noszonych do marynarek galowych krawatach (jako znak przynależności do społeczności marynarskiej)

–**znaki zanurzenia** - umieszczane na dziobie, w części środkowej i na rufie statku, na obydwu burtach. Podają odległość w pionie do najniższej położonej części statku (w uproszczeniu - do dna statku). Cyfry rzymskie - skala w stopach (stopa - angielska jednostka długości odpowiadająca 0,3048 m), arabskie – w decymetrach. Dawniej (dziś używa się zwykle znacznie dokładniejszych pomiarów zdalnych) służyły do określania ciężaru towaru, który został załadowany na statek

–**inne znaki na dziobie** - umieszczane są jako ostrzeżenie dla operujących w pobliżu statku innych jednostek pływających. Takie znaki to:

- „**gruszka**” - wymalowany na dziobie podobny do gruszki znak oznacza, że pod wodą znajduje się wystający do przodu, przed dziobem, podobny do żarówki albo nosa delfina, kształt kadłuba. Choć wydaje się to dziwne, gruszka, poprzez zmianę opływu strumienia wody wzdłuż dziobu i burt statku, zmniejsza opór kadłuba, a tym samym m.in. zmniejsza zużycie paliwa przez statek w ruchu.

- „**wentylator**”- na dziobie statku wymalowany jest jeden (lub kilka, nawet do czterech) symboli przypominających wiatraczek (wentylatorek). Informuje on o zainstalowaniu w części dziobowej statku, poniżej linii wodnej (jednego lub kilku), sterów strumieniowych. Ster strumieniowy to zamontowana prostopadle

do osi statku przelotowa (od burty do burty) rura (tunel) o średnicy od 0.5 do 3 metrów z umieszczoną wewnątrz śrubą okrętową wywołującą poprzeczny do ruchu statku przepływ strumienia wody. Powoduje to przesuwanie się statku prostopadle do osi symetrii i umożliwia m.in. samodzielne dojście do nabrzeża (bez konieczności wykorzystywania holowników). Znak na burcie ostrzega przed zbliżaniem się innych jednostek w związku z możliwością uszkodzenia przy pracy steru strumieniowego.

c. napisy i flaga na rufie statku - na rufie statku umieszczona jest nazwa statku, a pod nią port macierzysty, czyli miasto, w którym statek jest zarejestrowany. Na rufie statku znajduje się, zamocowana na specjalnym drzewcu (flagsztoku), bandera kraju, w którym statek jest zarejestrowany. Większość statków od wielu lat jest rejestrowanych (ze względów ekonomicznych - niższe stawki opłat rejestracyjnych, niższe wymagania odnośnie wyposażenia statku i praw załogi) w krajach „tanich bander” Aktualnie istnieje około 30 takich krajów (przykładowo Panama, Honduras, Costa Rica, Antigua, Cypr, Bermudy, a nawet takie kraje, które nie mają dostępu do morza. Nie powinien więc dziwić widok bandery Wysp Bahama na należącym do polskiego armatora promie m/f Wawel w Gdańsku ani nawet bandera... Mongolii na rufie statku.

2. Statki które możemy spotkać w portach Trójmiasta.

W portach Trójmiasta (z uwagi na ich uniwersalność) spotka się wiele różnych typów statków. Poniżej przedstawiamy wybrane statki, które można spotkać w porcie w Gdańsku lub Gdyni.

a. promy pasażersko – samochodowe - regularnie (codziennie) przewożą samochody (osobowe, ciężarowe) oraz pasażerów między ustalonymi portami.

m/f „Wawel” - armator Polska Żegluga Bałtycka (Polferries), port macierzysty Nassau, bandera Wyspy Bahama (małe państwo wyspiarskie na Atlantyku, w rejonie Karaibów), prom zbudowany w 1980 roku w szwedzkiej stoczni Kockums. Po wielu przebudowach w maju 2015 roku rozpoczął pływanie na linii długości 282 mil morskich (trasę pokonuje w czasie 18 godzin) Gdańsk - Nynashamn (60 km od Sztokholmu). Długość statku 164 m, szerokość 28m, zanurzenie 6,5m, prędkość do 16,7 węzłów. Może jednorazowo przewieźć 1000 pasażerów (z tego 511 w kabinach) oraz 310 samochodów osobowych i 50 ciężarowych (długość linii ładunkowej 1490 metrów). Na pokładzie znajdują się sklepy, restauracje, bary, dyskoteka (pod widoczną kopułą na pokładzie 8 - najwyższym), kino.

m/f Stena Spirit - armator Stana Line, port macierzysty Nassau, bandera Wyspy Bahamskie; prom zbudowany w Stoczni Gdańskiej (jako jeden z czterech zamówionych przez tego armatora) w roku 1988 (jako Stena Germanica), w roku 2011 (po gruntownej przebudowanie i kolejnej zmianie nazwy) wszedł na linię Gdynia – Kalskrona . Długość 176m, szerokość 28m, zanurzenie 6.74 m, prędkość do 21,5 węzła. Może jednorazowo przewieźć (trasę pokonuje w czasie 10 godzin 30 minut) 1700 pasażerów i 460 samochodów. Posiada siedem barów i restauracji, sklepy, SPA. Na linii Gdyni - Kalskrona pływają także dwa inne (mniejsze) promy tego armatora - m/f Stena Vision oraz m/f Stena Baltica.

b. Statki pasażerskie - zawijające do polskich portów statki to wyłącznie statki turystyczne. Pływają między najbardziej atrakcyjnymi portami w wybranym rejonie, a nawet dookoła świata. Czas trwania rejsów - od kilku do 130 dni (w przypadku rejsów dookoła świata). Nie służą do transportu pasażerów między wybranymi portami (tak jak to miało miejsce przykładowo między Gdynią a Nowym Jorkiem do lat osiemdziesiątych XX wieku). „Cruisery”, jak je z angielska czasami nazywamy, zawijają regularnie do Gdyni (najczęściej cumują przy Nabrzeżu Francuskim przy Dworcu Morskim lub w Basenie Prezydenta (w przypadku mniejszych statków)) oraz w Gdańsku (cumują przy Nabrzeżu Obrońców Westerplatte lub Nabrzeżu Kpt. Ziółkowskiego).

Liczba zawinieć statków pasażerskich w ubiegłych latach:

	2015	2016	2017
<i>Gdynia</i>	46	50	41
<i>Gdańsk</i>	25	32	71
Łącznie	71	82	112

Poniżej dwa przykłady statków, które odwiedziły Gdynię i Gdańsk w roku ubiegłym i awizowane są także na ten rok:

m/s „Viking Star” - to statek norweskiego armatora Viking Ocean Cruises, zarejestrowany w porcie Bergen, flaga Norwegii. Łącznie statki tego armatora (razem z m/s Viking Sky i m/s Viking Sea) zawinęły 22 razy do Gdańska w roku 2017 roku. To największe statki, jakie w 2017 roku zawinęły do Portu Gdańsk. Ma przeszło 228 m długości, 29 m

szerokości, 6,3 m zanurzenia, prędkość do 20 węzłów, 47 800 GT, na pokład może zabrać 930 pasażerów oraz 602 członków załogi

m/s „Norwegia Getaway” – wpływając w czerwcu 2017 roku do Gdyni okazał się największym statkiem pasażerskim, jaki kiedykolwiek wpłynął do portu w Polsce. Należy do norweskiego armatora Norwegian Cruise Line, zarejestrowany w Nassau, pływa pod flagą Wysp Bahama. Ma 15 pokładów dla gości, może zabrać 3963 pasażerów oraz 1646 członków załogi, jego długość to 326 m, szerokość 39 m, 145 655 GT, prędkość do 22,5 węzłów. Liczne restauracje, bary, teatr, galerię (standard dla wszystkich nowych „pasażerów”), ale także ogromny park linowy, ściana wspinaczkowa, zjeżdżalnia linowa oraz wąskie platformy, wychodzące kilka metrów poza obręb statku. W 2017 roku odbywał 9-dniowe okężne rejsy z Kopenhagi przez Warnemunde, Gdynię, Tallin, St. Petersburg i Sztokholm, za które trzeba było wysupłać, w zależności od kabiny minimum 1449 euro za osobę.

c. holowniki – porty nie mogłyby obsługiwać statków, gdyby zabrakło małych, ale bardzo zręcznych (dzięki specjalnym rozwiązaniom napędu poza pływaniem do przodu i do tyłu potrafią płynąć także bokiem oraz praktycznie obrócić się w miejscu) i silnych (określa to „uciąg” czyli wartość siły w tonach zmierzoną dynamometrem liny ciągniętej przez holownik, a drugim końcem zamocowanej do odpowiednio silnie ufundamentowanego portowego polera lub dalby).

W porcie w Gdańsku obsługą holowniczą zajmuje się Wydział Usług Żeglugowych zatrudniający 200 osób i posiadający 13 pomalowanych na charakterystyczny, czerwony kolor holowników. Jest największą i zarazem ostatnią polską firmą holowniczą w Polsce. Najczęściej

spotykamy cumujące przy Westerplatte holowniki Agis, Taurus, Tytan, Virtus. Największym i najsilniejszym wśród nich jest najczęściej cumujący w Porcie Północnym **Herkules**. Ten zbudowany w 2016 roku w stoczni Damen w Galati (Rumunia) holownik nowej generacji ma 29,10 m długości, 13,23 m szerokości, 5,5 m zanurzenia, moc napędu głównego 5050 kW (6772 KM), i uciąg na palu 84 T. To holownik nowej generacji, przy niewielkich rozmiarach dysponuje dużą mocą i silnym uciągami. Nie posiada urządzenia sterowego, a posiadany napęd azymutalny umożliwia poruszanie się statku w dowolnym kierunku oraz obrót w miejscu.

W porcie Gdynia obsługę holowniczą zapewnia firma Fairplay Towage Polska Sp. z o.o. która powstała w 2015 roku w wyniku połączenia gdyńskiego Wydziału Usług Żeglugowych oraz działającej w Świnoujściu i Szczecinie spółki Fairplay Polska. W wyniku fuzji powstał największy operator holowniczy w Polsce dysponujący kilkunastoma holownikami w Gdyni, a także w Szczecinie i Świnoujściu. Holowniki (m.in. Odys, Heros, Centurii, Fairplay IV). pomalowane na kolor niebieski, najczęściej cumują przy Nabrzeżu Indyjskim. Najnowszym (przeniósł się na stałe do Gdyni w luty 2018) i najsilniejszym w Gdyni jest holownik **Fairplay XVI**. Został zbudowany w 2016 roku w tureckiej stoczni Bogazici Denizcilik AS w Istambule, ma 32 m długości, 500 ton GT i uciąg na palu 85,5 tony. Może osiągać prędkość operacyjną do 14 węzłów. Jest wyposażony w dwa pędniki główne typu Schottel SRP 4000 CP oraz dziobowy ster strumieniowy Schottel 250 kW. Parametry te stawiają Fairplay XVI w roli najsilniejszego holownika w Gdyni.

d. inne - trójmiejskie porty odwiedza wiele typów statków. Częstymi gośćmi są:

masowce (ładunki masowe to takie, które nie mogą być indywidualnie policzone – sypkie, płynne, drewno – ale także kombinacje różnych ładunków masowych jak statki OBO czyli przygotowane do przewozu ropy i rudy; przy Nabrzeżu Bytomskim w Gdańskim Terminalu Masowym spotkać można masowce z ładunkiem słodu),

kontenerowce – drobnicowce przewożące ładunek w kontenerach (od mniejszych – dowozowych, popularnie zwanych feeredami, zabierających 200 – 500 TEU, do największych, które mogą zabrać 21 413 TEU),

statki ro – ro - (*roll on/ roll of*), na które ładunki wjeżdżają i wyjeżdżają na kołach, czyli samochody ciężarowe, naczepy, ale także... czołgi i samochody wojskowe (we wrześniu ubiegłego roku sprzęt wojskowy armii amerykańskiej został dostarczony do DCT statkiem ro – ro - m/s Endurance - zbudowany w 1996 r., długość 265 m, szerokość 32 m, wyporność 72708 ton)

samochodowce - statki przeznaczone do przewozu samochodów (głównie osobowych ewentualnie pustych ciężarowych). Wyładunek samochodów w porcie Gdańsk: 17 768 w roku 2016, 73 203 w 2017. Najczęściej w Gdańsku - m/s "Talia" - samochodowiec zbudowany w 2006 roku w Stoczni Gdynia (200 m długości, 32 m szerokości, nośność 21 tys. DWT), może zabrać na pokład 6 400 samochodów osobowych.

off shore ships – statki do obsługi wydobycia surowców z dna morskiego - cumują na przystani Pertobaltic-u (nabrzeża Martwej Wisły), w Gdańskiej Stoczni Remontowej (gdzie przychodzą na remonty), a także przy

nabrzeżach Remontowa Shipbuilding (gdzie są budowane). Ciekawym przykładem jest cumujący przy Nabrzeżu Kaszubskim Stoczni Gdańsk (płatny parking) statek „Seven Mar” przeznaczony do układania i naprawy rur na dnie morskim na głębokości do 3000m (może też układać kable). Załoga 121 osób, na pokładzie dwa zdalnie sterowane roboty do prac podwodnych. Zbudowany w Korei w 2001, ostatnio pracował w Brazylii, a Gdańska Stocznia Remontowa zapewnia utrzymanie dobrego stanu technicznego skomplikowanych urządzeń statku.

Tomasz Zieliński

ŚWIĘTO NIEPODLEGŁOŚCI – DLACZEGO 11 LISTOPADA?

11 listopada 1937 roku – wtedy to odbyły się pierwsze państwowe obchody Święta Niepodległości. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1937 roku głosiła:

Art.1. Dzień 11 listopada, jako rocznica odzyskania przez Naród Polski niepodległego bytu państwowego i jako dzień po wsze czasy związany z wielkim imieniem Józefa Piłsudskiego, zwycięskiego Wodza Narodu w walkach o wolność Ojczyzny – jest uroczystym Świętem Niepodległości.

Art.2. Dzień 11 listopada jest dniem wolnym od pracy.

Art.3. Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Prezesa Rady Ministrów i wszystkim ministrom.

Art.4. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

W ustawie nie wskazano konkretnego wydarzenia, do którego ma się odnosić ta data. Ze względu na to, że dzień 11 listopada od 1919 roku był nieformalnym świętem o charakterze wojskowym, przyjęło się, że jest to

upamiętnienie dnia, w którym Rada Regencyjna przekazała Józefowi Piłsudskiemu władzę wojskową. W orędziu Rady Regencyjnej czytamy:

„Wobec grożącego niebezpieczeństwa zewnętrznego i wewnętrznego, dla ujednostajnienia wszelkich zarządzeń wojskowych i utrzymania porządku w kraju, Rada Regencyjna przekazuje władzę wojskową i naczelne dowództwo wojsk polskich jej podległych Brygadjerowi Józefowi Piłsudskiemu.”

Czy 11 listopada 1918 roku Polska była niepodległym państwem? Ciężko jednoznacznie odpowiedzieć na to pytanie. Królestwo Polskie pod władzą Rady Regencyjnej, utworzone przez Niemcy i Austro-Węgry, obejmowało Mazowsze, Ziemię Łódzką, Lubelszczyznę i północną Małopolskę. To znikoma część kraju, który znamy z map tytułowanych „Polska w okresie międzywojennym”. Tu warto wrócić do tej nieco tajemniczej Rady Regencyjnej – organu władzy w zależnym od państw centralnych Królestwie Polskim. Rada, w skład której wchodził: Aleksander Kakowski – arcybiskup, metropolita warszawski; Zdzisław Lubomirski – książę, prawnik, prezydent Warszawy oraz Józef Ostrowski – ziemianin, prezes Stronnictwa Polityki Realnej, przez cały okres swej działalności, to jest od 27.10.1917 do 14.11.1918, stopniowo usamodzielniała się od władzy zaborców. W tym okresie zaczęto organizować polską administrację państwową, polskie szkolnictwo i sądownictwo, a przede wszystkim polskie wojsko. Czy w trakcie rządów Rady Regencyjnej można mówić już o niepodległej Polsce? W jakimś stopniu zapewne tak.

Skąd więc wzięła się data 11 listopada? Powody są co najmniej dwa. Po pierwsze, rządowi endecji po śmierci marszałka zależało na podkreśleniu wpływu Józefa Piłsudskiego na odzyskanie niepodległości i tym samym umacnianie kultu Naczelnika Państwa. Po drugie 11 listopada 1918 roku miało miejsce podpisanie rozejmu w Compiègne pomiędzy państwami Ententy i Cesarstwem Niemieckim,

który kończył działania wojenne na froncie zachodnim, a co za tym idzie I Wojnę Światową.

Można się zastanowić, czy nie ma innej daty dla uczczenia odzyskania niepodległości przez nasz kraj. Pozwolę sobie przytoczyć kilka propozycji, które uznałem za najistotniejsze:

7 października 1918 – Rada Regencyjna, odwołując się do słynnych 14 punktów prezydenta USA Woodrowa Wilsona, w Monitorze Polskim ogłasza niepodległość Polski. Zapowiedziano utworzenie rządu i wyborów do sejmu

7 listopada 1918 – utworzenie w Lublinie rządu Ignacego Daszyńskiego – data, która była świętowana w okresie międzywojennym przez organizacje lewicowe. Warto wspomnieć, że Ignacy Daszyński złożył dymisję na ręce Józefa Piłsudskiego 11 listopada.

14 listopada 1918 – Rada Regencyjna rozwiązuje się i tym samym przekazuje zwierzchnictwo na Polską Józefowi Piłsudskiemu.

16 listopada 1918 – Józef Piłsudski wysyła telegram „Do P. Prezydenta Stanów Zjednoczonych, Do Królewskiego Rządu Angielskiego, Do Rządu Rzeczypospolitej Francuskiej, Do Królewskiego Rządu Włoskiego, Do Cesarskiego Rządu Japońskiego, Do Rządu Rzeczypospolitej Niemieckiej i do Rządów wszystkich Państw wojujących i neutralnych” notyfikujący powstanie państwa polskiego.

28 czerwca 1919 – podpisanie traktatu wersalskiego, oficjalnie kończącego I Wojnę Światową. Wtedy to niepodległość Polski została uznana przez państwa Ententy, lecz także niedawnego zaborcę – Niemcy.

10 stycznia 1920 – ratyfikacja traktatu wersalskiego.

Wymienione powyżej daty odnoszą się do gorącego okresu końca I Wojny Światowej. Należy jednak pamiętać, że odzyskanie Niepodległości przez

Polskę, to proces ciągnący się przez wiele lat, dlatego pozwolę sobie podać jeszcze jedną finalną datę, która według mnie utrwaliła Polski byt państwowy z określonymi władzami i granicami:

16 kwietnia 1921 - zawarto traktat ryski kończący wojnę polsko-bolszewicką. Dopiero od tej chwili można mówić o bezpiecznej, określonej stałymi granicami II Rzeczypospolitej.

Podsumowując, można zastanowić się, czy nie byłoby słusniejsze wybranie innej daty dla uczczenia odzyskania niepodległości przez Polskę. Sądzę, że należy zostawić to historykom. Jedno jest pewne: dzień 11 listopada na pewno jest datą, która przez trudne lata okupacji niemieckiej i w czasie Polski Ludowej była symbolem niepodległej Rzeczypospolitej, utrzymywała pamięć o niezawisłym, suwerennym kraju, a dla jej upamiętnienia wiele osób narażało swoje zdrowie czy życie. Powinna łączyć Polaków i być datą pobudzającą do wspólnego kierowania myśli do historii, teraźniejszości i przyszłości Polski.

Anna Piotrowska

ZARYS DZIEJÓW PORTRETU W GDAŃSKIM MALARSTWIE NOWOŻYTNYM

Historia gdańskiego portretu jako samodzielnego gatunku w malarstwie zaczyna się w 2. połowie XV wieku. Z tego okresu pochodzi najstarszy znany portret przedstawiający burmistrza gdańskiego, Philipa Bishopa. Niestety nie zachował się do naszych czasów. Najstarszy portret, który do dzisiaj można oglądać, pochodzi z 1507 roku i znajduje się na ekspozycji Muzeum Narodowego w Gdańsku w Oddziale Sztuki Dawnej. Być może zamówiony został w Krakowie, u malarza królewskiego Michała Lancza. Przedstawia Christopha von Suchten, humanistę, poetę i duchownego.

Nie zachowało się wiele innych malarskich portretów z XVI wieku. Obecnie więcej można ich podziwiać w formie portretów epitafijnych, włączanych w sceny religijne, czy płaskorzeźbionych, aniżeli samodzielnych obrazów. Z przekazów wiadomo jedynie o tym, że istniały malarskie portrety duchownych i patrycjuszy wykonane przez malarzy gdańskich i toruńskich. Przykładem jest wizerunek Maurycego Ferbera, wykonany w 1535 roku przez Crispina Herranta, dziś znany tylko z kopii Antona Möllera z 1590 roku. Wiadomo również, że w XVI wieku gdańszczanie często zamawiali portrety podczas swoich zagranicznych podróży. Najślynniejszym tego przykładem jest portret kupca, Georga Giese, zamówiony u Hansa Holbeina. Pochodzi on z 1532 roku i obecnie znajduje się w Staatlichen Museen w Berlinie.

Rozwój portretu jako samodzielnego gatunku w malarstwie nastąpił dopiero na przełomie XVI i XVII wieku za sprawą Antona Möllera. Jemu też przypisuje się zasługę wprowadzenia na gdański grunt portretu popiersiowego (najwcześniejszy znany to wizerunek Johanna von der Linde z 1608 roku, MNG). Artysta malował gdańszczan, ukazanych jako świątłych przedstawicieli patrycjatu. W tym celu wprowadził portret typu reprezentacyjnego, inspirowany wzorcami wziętymi ze sztuki nadwornego portrecisty króla Hiszpanii, Flamanda Antoniego Moro. Möller zaspokajał w ten sposób aspiracje i potrzebę prestiżu gdańskiej elity. Ustawiał portretowanych w ujęciu trzy czwarte, w sztywnych pozach, o chłodnych obliczach, ubranych w najlepsze stroje, na tle kotary. Najślynniejszym przykładem jest *Portret patrycjuszki* z Muzeum Narodowego w Gdańsku.

XVII wiek to dalszy rozwój portretu, który to gatunek uprawiało kilku utalentowanych malarzy. Jednym z nich był Herman Han, który bardzo umiejętnie posługiwał się różnymi konwencjami portretowymi. Wykonał portrety dobrodziejów i fundatorów opactwa cysterskiego w Oliwie,

zapoczątkowując portret historyzujący. Przestrzegając koncepcji wizerunku narzuconego przez sobór trydencki namalował Stefana Batorego i Zygmunta III. Portret Ermundy Heidenstein z jej epitafium z 1621 roku przypomina piętnastowieczne formy niderlandzkie, zaś portret jej męża Reinholda ma cechy sarmackie. Wszystkie te przykłady świadczą o niezwykłej wszechstronności Hermana Hana.

Portret w Gdańsku osiągnął w 2 poł. XVII wieku wysoki poziom i pewną samodzielność. Typ reprezentacyjny rozpoczęty przez Antona Möllera kontynuowany był wówczas przez Daniela Schulza i Andrzeja Stecha. Schulz ceniony był za portrety królów oraz arystokracji, charakteryzujące się psychologicznym ujęciem. Namalował też Jana Heweliusza, który to portret nazywany jest reporterskim, ze względu na wiele zawartych w nim szczegółów. Andrzej Stech również był portrecistą na wysokim poziomie, ujawniając w wizerunkach patrycjuszy twórcze inspiracje dziełami Flamanda, Antona van Dycka, zaś w autoportrecie – Rembrandtem. W Muzeum Narodowym w Gdańsku można również podziwiać trzy portrety reprezentacyjne: młodzieńca, oraz kobiety i mężczyzny, autorstwa nadwornego malarza Wazów, Peetera Danckersa de Rij. Także te obrazy cechuje wysoki poziom i doskonałe odbicie arystokratycznych ambicji namalowanych osób. W tym czasie pojawił się także w Gdańsku portret rodzinny, grupowy, dziecięcy, pastora przeznaczony do wnętrza kościelnych oraz portret królewski.

XVIII wiek był dobrym czasem dla portretu. Brak zamówień publicznych i ogólny kryzys w sztuce sprawiły, że najwięcej było wówczas zamówień prywatnych. Najczęściej zamawiano wizerunki osób wykonywane w różnych technikach: olejnej, pastelowej, rysunkowej, ale także graficznej. Z tego okresu na uwagę zasługuje działalność Jacoba Wessla, uważanego za spadkobiercę reprezentacyjnego portretu Schulza i Stecha, przedstawiającego uczonego i

angielskiego gentelmana. Wessel uwspółcześnił go sięgając do sztuki angielskiej i francuskiej. Ponadto nadawał portretom zmysłowość i delikatność ukazując jednocześnie wirtuozerię techniczną. Niestety zachowało się niewiele jego prac malowanych pastelami lub farbą olejną. Najlepszymi przykładami są portrety bankiera Friedriecha Mühla i jego żony Joanny Florentyny (należący do nielicznych w Gdańsku portretów kobiecych) z Muzeum Narodowego w Gdańsku.

Wiadomo że malarstwo portretowe na wysokim poziomie uprawiali na przełomie XVII/XVIII oraz w wieku XVIII malarze: Jan Benedykt Hoffman Starszy i jego syn Jan Benedykt Hoffman Młodszy oraz Daniel Klein. Tworzyli oni reprezentacyjne wizerunki patrycjatu, duchowieństwa oraz królów. Były to portrety zarówno całej postaci jak i popiersiowe. Niestety ich twórczość znana jest bardzo szczątkowo, na podstawie zaledwie kilku zachowanych obrazów (np. *Portret pastora Johanna Gottfrieda Kirscha* z 1724, Daniela Kleina) i wersji graficznych.

Mimo tego, że niewiele portretów gdańszczan przetrwało do dnia dzisiejszego, wiadomo, że gatunek ten był najbardziej rozpowszechnionym tematem w nowożytnym malarstwie gdańskim. Przez cały ten okres portreciści próbowali zaspokoić niesłabnącą potrzebę bogatych i wpływowych ludzi ukazania ich jako elity Gdańska. Starali się przekazać o nich dużo informacji oraz oddać ich charakter. Dzięki tym portretom wizerunek gdańszczanina w nowożytnym mieście jest dzisiaj bardziej kompletny.

Wiedzę na temat portretu w gdańskim malarstwie poszerzy zapewne wystawa w Muzeum Narodowym w Gdańsku pt. *Portret w Gdańsku w XVI i XVII wieku*, planowana w okresie 29.04 – 30.07.2018 oraz towarzysząca jej konferencja naukowa pt. *Oblicza portretu* (24 maja 2018).

Bibliografia:

1. *Aurea Porta Rzeczypospolitej*, kat. wyst., t. I, red. T. Grzybkowska, Gdańsk, 1997
2. *Portret ponad wszystko: Jacob Wessel i jego wiek. Sztuka Gdańska XVIII wieku*, kat. wyst., red. A. Mosingiewicz, Gdańsk, 2005
3. T. Grzybkowska, *Złoty wiek malarstwa gdańskiego*, Warszawa, 1990
4. T. Milewska, *Nieznany portret Krzysztofa Suchten*, [w:] *Gdańskie Studia Muzealne*, t.6, 1995, s. 9 – 21

E R R A T A

do

Informatora dla przewodników turystycznych PTTK wydanie 2017

- str. 2 linia 14 od dołu - wykreślić imię „Zbigniew”, wpisać „Tomasz”
- str. 20 linia 21 od góry - wykreślić tekst od słowa „przerwał na czas 18 miesięcy”, wpisać „przerwany został przez przygotowywany przez 18 miesięcy przez władze PRL,”
- str. 21 - dodać jako ostatni akapit do rozdziału o Sali G:
„ - drogi pokojowe - o różnej konfiguracji które wybrał Mahatma Gandhi, Martin Luther King, Jan Paweł II, Lech Wałęsa”
- str. 26 - dodać w końcu tekstu na stronie „tej inwestycji o blisko 40 hektarów”
- str. 31 - dodać jako początek tekstu na stronie „Ciekawie zaprojektowano przystanek Gdańsk – Brętowo na którym peron (przy torze w kierunku”
- str. 35 linia 10 od góry - dodać podtytuł „Transport publiczny”
- str. 36 linia 21 od góry - wykreślić słowo „tys.”